

vigazione interna e sulla fluitazione, già prorogato con l'articolo 9 della legge 8 aprile 1915, n. 509; (46)

Conversione in legge del decreto luogotenenziale 3 febbraio 1918, n. 186, concernente l'ulteriore proroga del termine di cui all'articolo 79 del testo unico 11 luglio 1913, n. 959, delle disposizioni di legge sulla navigazione interna e sulla fluitazione già prorogato con l'articolo 10 della legge 8 aprile 1915, n. 508; (58)

Conversione in legge del decreto-legge 2 maggio 1920, n. 659, che autorizza la spesa straordinaria di lire 20 milioni per la esecuzione di opere idrauliche; (121)

Conversione in legge del decreto luogotenenziale 17 maggio 1917, n. 918, concernente l'esecuzione di opere nuove nelle vie navigabili di seconda classe; (50)

Conversione del Regio decreto 30 novembre 1919, n. 2465, recante provvedimenti per la linea navigabile di seconda classe sul Sile fra Treviso e Casier; (114)

Conversione in legge del decreto luogotenenziale 19 ottobre 1916, n. 1404, concernente la spesa per opere di miglioramenti dei canali della rete navigabile nel Veneto e del porto di Venezia-Chioggia; (45)

Conversione in legge dei decreti luogotenenziali 12 settembre 1915, n. 1503, 17 febbraio 1916, n. 225 e 15 febbraio 1917, n. 842, concernenti autorizzazioni di maggiori spese per completare la costruzione della ferrovia Montebelluna-Susegana; (35)

Conversione in legge del decreto luogotenenziale 12 febbraio 1919, n. 305, col quale è dichiarato effettuato dal 16 aprile 1918 il riscatto della ferrovia fra la stazione di Desenzano ed il Lago di Garda concessa all'impresa di navigazione sul Lago di Garda mediante convenzione 20 aprile 1903; (71)

FERRI LEOPOLDO. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul seguente disegno di legge: Disposizioni circa la zona di rispetto dei cimiteri. (1301)

FURGIUELE. Mi onoro di presentare alla Camera le relazioni sui seguenti disegni di legge:

Conversione in legge dei decreti luogotenenziali: a) 29 giugno 1916, n. 837; b) 26 maggio 1918, n. 782; c) 30 giugno 1919, numero 1235, di proroga dei termini fissati dagli articoli 19 e 41 della legge 9 luglio 1918, n. 445, riguardanti agevolazioni ai comuni della Basilicata e della Calabria per opera di provvista di acqua potabile; (Approvato dal Senato) (1304)

Conversione in legge dei Regi decreti 4 gennaio 1920, n. 1; 15 febbraio 1920, numero 147 e 18 aprile 1920, n. 475, concernente provvedimenti diretti a mitigare le difficoltà degli alloggi. (Approvato dal Senato) (1306)

PRESIDENTE. Queste relazioni saranno stampate e distribuite.

Si riprende la discussione sulle comunicazioni del Governo.

PRESIDENTE. Riprendiamo la discussione sulle comunicazioni del Governo.

Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro della marina.

DE VITO, *ministro della marina*. Onorevoli colleghi, ho seguito con vivo interesse lo svolgimento dei vari ordini del giorno presentati e la discussione seguitane da parte dei nostri egregi colleghi. L'ho seguita con interesse, perchè l'uno e l'altra dimostrano come anche nello sconvolgimento creato dalla guerra e nella visione caotica della crisi che il mondo attraversa, il Parlamento sente tutta l'altezza dei problemi che concernono la marina mercantile, dai quali dipende gran parte della vita nostra economica.

I problemi maggiori in quest'ora riguardano: la crisi della navigazione, la gente di mare, il lavoro nei porti, la crisi dei cantieri navali. Dirò francamente e con la mia solita franchezza il mio pensiero sui diversi argomenti.

Non starò qui a ricordare le ripetute affermazioni sulla necessità per l'Italia di rivolgere al mare l'attività sua per la sua posizione geografica, per le sue tradizioni, per la limitata sua produttività. Potrebbe sembrare retorica, e non è questa l'ora delle vane esaltazioni. Certo è che la necessità per l'Italia di rivolgersi all'estero per la provvista di materie prime e per l'approvvigionamento dei propri mercati è maggiore che in altri Stati e che la maggior parte dei propri scambi internazionali si svolge via mare. I sei settimi dell'importazione ed i quattro quinti della nostra esportazione, pur troppo tanto limitata, si svolgono attraverso i porti. Di qui una lotta accanita di concorrenza di navi e di porti per accaparrarsi il nostro traffico.

Avevamo nell'anteguerra una marina mercantile minima, di soli 644 navi di scarsa portata, dei tipi più vari ed antiquati, per 1,550,000 tonnellate di stazza lorda.