sogna avere il coraggio di lanciare le nostre navi alla ricerca del carico anche fuori della zona di influenza del commercio italiano. Bisogna superare il Mediterraneo, diventare sul serio elemento del traffico internazionale. Non è opera agevole, ma non deve essere impossibile ed io mi auguro che il Governo non vorrà negare la sua simpatia a quei pochi che si sentono il coraggio di osare a questo riguardo.

La vita marinara in questi ultimi anni è caratterizzata da un fatto che riempie l'animo dei vecchi marinai di profonda malinconia: il continuo scomparire della vela dai mari. Nel 1913 su 46 milioni di tonnellate di naviglio in mare in tutto il mondo si contavano 4 milioni di tonnellate di navi a vela; oggi invece su 66 milioni di tonnellate se ne contano appena un milione e mezzo a vela. In Italia nel 1913 su un milione e mezzo di tonnellate avevamo 247 mila tonnellate di navigli a vela superiori alle 100 tonnellate; oggi invece su tre milioni e mezzo di tonnellate di naviglio abbiamo solo 80 mila tonnellate di navi a vela superiori alle 100 tonnellate di stazza. I velieri stanno quindi scomparendo; triste constatazione che addolora i vecchi marinai e che deve far riflettere tutti coloro che si appassionano delle nostre cose marinare. Bisogna fare il possibile perchè l'esigua flotta velica che l'Italia oggi possiede abbia assicurata la possibilità di vivere e di lavorare. Essa non chiede certo di arricchire, le basta solo di poter vivere. Io non credo che siano necessari provvedimenti eccezionali: forse basterebbe la simpatia del ministro delle finanze, congegnare un sistema di credito velico per assicurare i modesti fondi necessari per l'esercizio delle poche navi in attività di esercizio, e facilitare il funzionamento di un ente che assuma il rischio per i velieri a tasso possibile.

L'onorevole Ciano certo mi permetterà di raccomandare al suo grande cuore di marinaio anche questa modesta, ma importante parte della nostra marina mercantile.

La relazione dell'onorevole Giunta del bilancio esamina anche la situazione dei nostri cantieri.

Chiamando le cose col loro nome, non si può fare a meno dal riconoscere che il problema dei cantieri navali è tale da meritare la continua attenzione del Governo.

In realtà è fuori dubbio che in Italia ci siano molti cantieri, più cioè di quanti ne occorrano, per i nostri bisogni marinari.

Tuttavia non bisogna dimenticare quando si parla di cantieri che essi oltre che per la marina mercantile debbono anche servire per la marina da guerra.

Le concentrazioni sono più facili ad annunciarsi che ad attuarsi.

In ogni modo è indubbio che una riduzione sia necessaria – ma questa dovrà effettuarsi in virtù delle leggi economiche normali che condannano a morire gli organismi più deboli. Non vi è dubbio inoltre che un principio di concentrazione finanziaria al riguardo c'è in atto perchè i cantieri principali oggi fanno capo ad un gruppo ridotto di industriali.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Anche troppo concentrati!

PALA. È inoltre risaputo che in proposito, non da oggi, il Governo lavora molto attivamente.

Onorevoli camerati, coloro che amano consultare molto di sovente le statistiche si sono impressionati perchè nel 1928 il tonnellaggio complessivo della marina mercantile italiana è diminuito come quantità rispetto al 1927.

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. È diminuito nel Lloyd Register, non nella marina italiana che ha aumentato di 150 mila tonnellate. Il Lloyd Register comprendeva le navi al varo, la marina alla concessione dell'atto di nazionalità. Cio spiega la differenza.

PALA. Le statistiche testimoniano quello che ho affermato. Il fatto è indubbiamente degno di attenzione ma non autorizza alcuna apprensione.

La marina mercantile italiana è in continuo sviluppo e marcia audacemente in avanti. Essa oggi possiede su tutte le marine un grande vantaggio; la perfetta disciplina dei suoi equipaggi. Il marinaio italiano è oggi veramente degno del compito assegnatogli dal Duce e può essere considerato fascisticamente a posto.

Con uomini come coloro che compongono l'ufficialità e la bassa forza delle nostre navi mercantili, come faceva notare l'altro ieri, nel suo discorso al Senato del Regno, l'onorevole sottosegretario di Stato alla marina, il tricolore potrà lietamente sempre garrire vittorioso ed orgoglioso sui pennoni sia dei nostri transatlantici come delle nostre carrette! (*Vivi applausi — Congratulazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Ruggero Romano.

ROMANO RUGGERO. Onorevoli Camerati, non spiacerà al relatore del presente bilancio, se debbo fermare il mio esame su di una lacuna che mi è occorso notare nella sua relazione.