

zionale che impongono in qualsiasi momento e per qualsiasi evenienza la piena efficienza delle ferrovie e di tutti gli altri mezzi di trasporto. (*Vivi applausi — Congratulazioni*).

Presentazione di un disegno di legge.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare l'onorevole Ministro delle comunicazioni. Ne ha facoltà.

CIANO, *Ministro delle comunicazioni*. Mi onoro di presentare alla Camera il disegno di legge:

Modificazioni al Regio decreto-legge 3 gennaio 1926, n. 188 sulle concessioni ferroviarie di viaggio. (973)

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole Ministro delle comunicazioni della presentazione di questo disegno di legge. Sarà inviato agli Uffici.

Si riprende la discussione sul bilancio delle comunicazioni.

PRESIDENTE. Riprendendo la discussione sul bilancio delle comunicazioni, la facoltà di parlare spetta all'onorevole camerata D'Annunzio.

D'ANNUNZIO. Onorevoli Camerati! Per chi consideri quelle correnti di traffico che — tra Continente e Continente — son misurate dai canali di Suez e di Panama appare ancor lontana nella luce fredda delle statistiche quella equilibrata unità di commerci che dovrebbe preludere all'unità ideale del mondo.

Altri vi dirà come otto milioni di tonnellate di naviglio siano in disarmo, ed in tutti i porti innumeri marittimi attendano disoccupati l'opportunità di un imbarco.

Mentre il tonneggio delle navi si è accresciuto negli ultimi dieci anni del 47 per cento, il volume dei traffici è salito soltanto del 20 per cento. Si è perciò determinata una « crisi marittima » indipendente dalla « crisi economica generale », e nessuna Nazione per quanto ricca di tradizioni commerciali e di risorse ha potuto sfuggirvi. Ma non di questo io mi occupo oggi. Solo osservo che, malgrado lo squilibrio tra il tonneggio disponibile e quello delle merci da trasportare, si sono accresciute, certo più per ragioni di prestigio che in base alle attuali realtà economiche, le flotte mercantili della Francia, della Grecia, dell'Olanda, della Norvegia, del Giappone e dell'Italia.

Sebbene nei primi mesi dell'anno il ritmo delle costruzioni sia diminuito, questa constatazione non perde di valore. Inoltre, men-

tre alcune nazioni avevano finora ricorso per i loro trasporti a navi di altre bandiere, si rivela la tendenza da parte di esse ad organizzare una marina a tipo nazionale. Per superare lo sforzo iniziale dell'armamento, queste nazioni profitano della disoccupazione marittima che riduce ovunque al minimo i salari della gente di mare. Esse sono la Turchia, l'Egitto, l'Ungheria, l'Austria, la Jugoslavia, la Polonia e la Russia. Di queste due ultime, la Polonia, mentre attrezza in concorrenza a Danzica il porto di Gdynia, affida ad una società franco-polacca la costruzione d'un tronco di ferrovia che colleghi direttamente a questo porto le miniere dell'Alta Slesia. In Russia poi il Commissariato sovietico del Lavoro — d'accordo con la Federazione della gente del mare — ordina la mobilitazione dei marittimi rimasti imbarcati negli ultimi sei anni e di tutti quelli, che pur non avendo preso il mare, siano restati nei depositi marittimi dopo il 1926. Questa mobilitazione aveva per termine il 1º maggio.

E, mentre la Grecia riorganizza la marina mercantile, si profila nel Mediterraneo l'intervento di una Compagnia nord americana, la *American Export Line*. Questa, avendo potuto acquistare dallo Shipping Board — a prezzi di demolizione — una flotta di 24 navi — per una capacità di carico di 200 mila tonnellate — ha concluso un accordo col Governo sovietico, in base al quale assumerebbe il monopolio di tutti i trasporti marittimi tra i porti russi del Mar Nero e quelli Americani dell'Atlantico.

Tutte queste concorrenze che confluiscono in quella darsena degli oceani che è il Mediterraneo non possono non preoccupare l'armamento italiano. Tralasciando la questione se sia oggi preferibile una marina di qualità ad una marina di quantità, e se convenga oppure no demolire le navi antiquate, è evidente che occorre concentrarsi in una difesa che è in funzione dei due elementi complementari del materiale e dell'equipaggio. Pel rinnovamento graduale del naviglio, specie dopo la progredita costruzione delle moto-navi e delle petroliere, già sono in corso le norme indicate dal Governo. Ma, in una marina che si rinnova per trovarsi pronta quando l'industria marittima tornerà proficua, bisogna che un razionale tirocinio pratico integri l'istruzione degli allievi degli Istituti nautici che saranno i capitani di domani.

I metodi finora seguiti non sono i più idonei per addestrare l'allievo all'esperienza del mare e per aiutarlo a divenire un ufficiale.