

PRESIDENZA DEL VICE PRESIDENTE

BUTTAFOCHI.

Seguito della discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero delle comunicazioni per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1931 al 30 giugno 1932.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca: seguito della discussione del disegno di legge: stato di previsione della spesa del Ministero delle comunicazioni per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1931 al 30 giugno 1932.

È iscritto a parlare l'onorevole camerata Costamagna. Ne ha facoltà.

COSTAMAGNA. Onorevoli camerati; è mio intendimento di occuparmi con brevi ma concrete parole intorno ad un argomento particolare, meritevole peraltro di considerazione da parte del Governo e da parte della Camera fascista, come ogni problema che interessa le sorti della nostra marina mercantile. La nostra marina mercantile, tra tutte le attività economiche, è quella che adempie una funzione particolare specifica nella funzione del riparo allo sbilancio commerciale; è essa la quale costituisce una delle più notevoli e delle più importanti partite di compensazione, mediante i noli-oro che sono ricavati dal vivo della concorrenza internazionale. Ma oltre a ciò la funzione della nostra marina mercantile si lega alle affermazioni visibili della nostra bandiera, e in tempo di guerra e in tempo di pace.

La marina mercantile è educatrice di energie civili ed operose, è educatrice di virtù le quali sono suscettibili di una disciplina condotta anche fino al sacrificio, quando essa a ciò sia degnamente guidata.

E non è senza significato, nè per puro caso che la marina italiana abbia rioccupato la sua magnifica compostezza nazionale per opera di un marinaio soldato come Costanzo Ciano.

Nulla vi è certamente da desiderare nel quadro morale odierno della nostra marina, e soddisfacenti potrebbero ritenersi anche le condizioni materiali del nostro naviglio nel rapporto mondiale di potenza, dal quale non può prescindere nessuna considerazione della nostra politica economica, se le diverse specialità della marina mercantile avessero avuto uno svolgimento parallelo.

Nella marina da passeggeri di lungo corso non si è verificato, è vero, un sensibile aumento

di tonnellaggio durante questi anni del Regime; tuttavia con un notevole sforzo di volontà e positivo coraggio finanziario essa ha rinnovato quasi del tutto le sue unità, elevandone il tonnellaggio medio unitario da 9 a 12.000 tonnellate. I nostri transatlantici sono modelli di eleganza, di velocità, e di comodità, che ci sono invidiati da tutti. Essi battono alteramente il mare senza tema di confronti. Con la prossima entrata in linea dei «superliners» *Rex*, *Conte di Savoia* e *Victoria* si raggiungerà anche un apprezzabile aumento del tonnellaggio complessivo.

La marina sovvenzionata ha quasi quadruplicato le sue flotte, con aumento delle unità da 99 a 196 e del tonnellaggio complessivo di stazza da 181.931 a 547.211 tonnellate.

Un corrispondente sviluppo degli altri due tipi di marina mercantile, della marina libera da carico, cioè, e di quella a vela, ci avrebbe permesso di conservare il posto tradizionale nella graduatoria delle marine mercantili del mondo, e forse anche di realizzare una ascesa. Purtroppo ciò non si è verificato. La marina a vela, questa magnifica educatrice della gente di mare, questa secolare matrice di liberi armatori, ha subito una forte contrazione; e un regresso si segnala pure nella marina da carico, in prò della quale mi propongo di intrattenere brevemente la Camera, sicuro che l'onorevole Ministro riconosce più che qualunque altro la particolarissima importanza di questo ramo, sia sotto il punto di vista civile che sotto il punto di vista militare. Non egli di certo dimentica di che fibra furono gli ufficiali di complemento della marina militare che provenivano dalla tolda delle nostre modeste navi da carico. Nè ha dimenticato quale sia stato l'apporto della marina oneraria durante la guerra per il rifornimento dell'esercito e dell'intera Nazione.

Orbene, la marina italiana da carico non versa, bisogna pur riconoscerlo, nelle più floride condizioni. Ed io intendo prendere in considerazione oggi un fatto tipico attuale, che ha purtroppo un carattere patologico, e che incide nel medesimo tempo gli interessi dell'impresa e gli interessi del lavoro. Voglio parlare del disarmo.

Al 1° aprile scorso nei porti italiani giacevano legati nell'inerzia 720.741 tonnellate di stazza lorda di naviglio da carico superiore alle 100 tonnellate di stazza e la percentuale della disoccupazione operaia si accresce per i contingenti dei corrispondenti equipaggi.

Ora, se noi esaminiamo questa cifra in rapporto col totale tonnellaggio da carico ita-