

magna, ha preso provvedimenti per la rinnovazione del proprio naviglio.

Nel caso la marineria italiana è da esaminare non solo per l'ingombro che queste navi danno ai nostri porti, ed anche per il triste spettacolo di vedere delle navi inoperose, ma anche per un'altra ragione: lo abbiamo visto recentemente. Non appena i noli per il grano del Plata sono un tantino rialzati, immediatamente appena si è sparso l'annuncio di questo rialzo, si è sparso contemporaneamente l'annuncio che questi vecchi piroscafi riarmavano, e allora i noli necessariamente sono riabbassati.

Quindi prego Sua Eccellenza il Ministro di volere esaminare anche questo problema d'altro canto utilissimo, della demolizione nella quale si impiegano, quando si è efficienti migliaia di operai con beneficio della marina e dell'industria.

Onorevoli Camerati! Come ho detto, sono stato sintetico, e sono stato il più possibile aderente alla realtà che va guardata nella sua crudezza, ma senza sgomento. Per dire, però, che malgrado tutte le avversità lo spirito del marinaio italiano è tenacemente attaccato alla Madre Patria ed è titolo di orgoglio per il popolo italiano. Io chiudo narrandovi questo recentissimo episodio avvenuto in un porto del Mar Nero. Il giorno del 1º maggio di quest'anno una nave nostra era in un porto del Mar Nero. Un troppo zelante funzionario sovietico ha chiesto che la nave innalzasse, in omaggio al 1º maggio, il gran pavese. Alla risposta negativa dell'Autorità consolare e del Comandante della nave, un gruppetto di persone si è riunito sotto la nave stessa e alla reiterata insistenza di questo funzionario, che dimenticava fra l'altro — ed è strano — che perfino lo Stato sovietico non riconosce come festa nazionale il 1º maggio, i nostri marinai rispondevano intonando l'inno di Giovinezza. E il Comandante, poi rispondeva con questo italianissimo accento: se voi parlate in nome di popoli liberi, noi vi diciamo che ogni popolo è libero di onorare il lavoro come meglio crede. Noi italiani e fascisti onoriamo il lavoro nella festa del XXI Aprile, per la vecchia e per la nuova gloria di Roma. (*Vivi applausi — Congratulazioni*).

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

BANELLI. Onorevoli camerati, due anni or sono la prima volta in cui parlavo da questa tribuna sui problemi ferroviari italiani avevo sviluppato una mia radicata convinzione su quella che poteva e doveva essere la funzione

dell'Italia di Vittorio Veneto, quale potenza continentale e adriatica, nel mondo in generale, in Europa, ed in particolare verso i paesi sorti dallo sfacelo della duplice monarchia. E facendo in breve sintesi la storia delle comunicazioni ferroviarie che legavano la Venezia Giulia con l'impero austro-ungarico, ne prospettavo tutte le deficienze, ne rilevavo gli scopi per cui erano state costruite, e proponevo, modestamente, anche i rimedi.

L'Austria aveva sempre inteso di vieppiù legare l'alto Adriatico, attraverso Trieste, in ordine ai suoi interessi, particolarmente militari. Erano scarse, quindi od addirittura cattive, tutte le comunicazioni in senso trasversale, che più rapidamente ci potevano legare col resto del regno, dal quale invece venivamo disuniti. E mentre fin dal 1864, quando l'impulso della macchina a vapore aveva determinato nuovi orientamenti nella politica dei trasporti sul mare, Trieste invocava la grande arteria che l'avrebbe unita col centro di Europa attraverso il vallone di Gorizia, od attraverso il Mangart ed il Predil, l'Austria ci regalava la famosa ferrovia del Tauri, ferrovia che, entro l'attuale confine italiano, per Piedicolle, Gorizia e Trieste, doveva costituire l'ultimo e più saldo anello della catena che ci legava al giogo straniero.

Nella coscienza di questo nostro stato di servitù sorse subito dopo guerra in noi la necessità di studiare le comunicazioni ferroviarie che più rispondessero alla nostra nuova funzione per l'espansione dell'economia italiana, e con largo concorso da parte degli organi tecnici e consultivi dello Stato, si poté già nel 1921 delineare la soluzione del grande problema che in oggi poteva essere un fatto compiuto.

Non intratterrò la Camera sulla parte tecnica di queste comunicazioni ferroviarie. Ne rileverò invece l'importanza attraverso la seguente citazione del Say riportata dall'ingegner Sospisio in un opuscolo che tratta della rete ferroviaria della Venezia Giulia: « Nello sviluppo dei trasporti si fa manifesto lo sviluppo di tutta l'economia sociale. Coi trasporti abbiamo il trapasso dall'economia localizzata all'economia mondiale ».

Da questa semplice verità, e considerando la nuova funzione politica ed economica dell'Italia, che ha per confine il Brennero ed il Nevoso, traggio ragione per ritornare sull'argomento politico-economico-militare del sistema ferroviario alla nostra frontiera orientale, dichiarando senz'altro che l'arteria principale che da Mestre arriva a Monfalcone,