

« romanamente prepara. Dal Mezzogiorno venne grande fiamma al Risorgimento, ed ivi è saldo fondamento alle istituzioni che lo assicurano. Nuova potenza economica attende l'Italia dal Mezzogiorno; e verrà dai campi, sempre più fecondi, e dall'accrescersi delle fabbriche numerose e robuste. L'attività del Mezzogiorno sia pari alle maggiori fortune a cui tutto lo chiama ».

E ho finito, onorevoli camerati, e domando venia a voi se l'argomento mi ha trasportato oltre i limiti dell'uso della vostra pazienza. Nell'esaminare alcuni aspetti del problema marinaro, non ho inteso guardare questa parte del bilancio delle Comunicazioni solo dal lato puramente amministrativo, ma lo ho anche voluto tenere presente da un punto di vista politico, economico ed anche sentimentale.

Non ho bisogno di ricordare a voi i servizi che la marina mercantile ha reso durante la guerra, e quante centinaia di milioni e forse di miliardi l'Italia avrebbe risparmiato di mandare all'estero, in noli soltanto, se avesse avuto una marina mercantile ancora più potente.

E mentre il marinaio italiano sulle potenti e sulle leggere gloriose navi d'Italia nell'Adriatico amaro e nel Tirreno azzurro, garantiva alla Patria l'incolumità delle coste, il sobrio, modesto e laborioso marinaio delle navi mercantili con pari abnegazione, con uguale coraggio, se pur più ignoto, scriveva anche egli pagine di gloria italiana.

Martiri e gloriosi condottieri della marina mercantile sono frammischiati a nomi di condottieri, di eroi, della nostra grande armata: primo fra tutti il glorioso Nazario Sauro, e gli invitti Raffaele Paolucci, Luigi Rizzo, Gennaro Pagano e altri ancora che con i loro compagni scrissero le più belle pagine della grande guerra sul mare. Ma fra tutti primeggia Costanzo Ciano, (*Applausi*), medaglia d'oro, Conte di Cortellazzo, ma che amiamo specialmente quale l'eroe di Bucari, pilota magnifico agli ordini del Duce, per dirigere la prora delle navi italiane per quei mari e verso quei lidi verso i quali la stella d'Italia ne indica la via. (*Vivi; applausi — Congratulazioni*).

Convocazione degli Uffici.

PRESIDENTE. Comunico alla Camera che gli Uffici sono convocati per le ore 11 di venerdì 29 corrente col seguente ordine del giorno:

Esame dei seguenti disegni di legge:

Istituzione in Liguria di un Istituto federale di credito agrario. (1338)

Modifica della legge istitutiva dell'Istituto Vittorio Emanuele III per il bonifica-mento della Sicilia. (1337)

Assunzione a carico dello Stato delle verifiche relative alle domande di trasformazione di boschi in altre qualità di coltura e di terreni saldi in terreni soggetti a periodiche lavorazioni quando si tratti di terreni appartenenti a proprietari diretti lavoratori e compresi nella zona superiore ai 600 metri. (1336)

Estensione al Consorzio nazionale per il credito agrario di miglioramento di alcune delle disposizioni vigenti in materia di credito fondiario. (1334)

Estensione dell'abbonamento alle tasse sugli affari, sugli atti di consenso e sulle formalità ipotecarie per cancellazione del privilegio convenzionale agrario e delle ipoteche in genere iscritte a garanzia di operazioni di credito agrario compiuti da Istituti di credito agrario, nonchè per la riduzione a metà delle normali tasse sugli atti e formalità suddetti a favore degli Istituti di credito agrario menzionati nel secondo e terzo comma dell'articolo 13 del Regio decreto legge 29 luglio 1927, n. 1509. (1335)

PRESIDENZA DEL VICE-PRESIDENTE
BUTTAFOCHI

Si riprende la discussione del bilancio delle comunicazioni.

PRESIDENTE. Riprendiamo la discussione del bilancio delle comunicazioni.

Ha facoltà di parlare l'onorevole camerata Caccese.

CACCESI. Onorevoli Camerati, mi soffermerò ad esaminare brevemente il bilancio delle ferrovie, non con la lusinga di dire cose assolutamente nuove o di scoprire verità che già tutti conoscono, ma sì bene con la convinzione che anche la voce più modesta, ma serena ed obiettiva, può portare il suo piccolo ma utile contributo nello studio di problemi di così vasta portata e di generale interesse come quelli che oggi investono l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato.

Già sin dal 1930, nella discussione avvenuta in questa stessa sede sul bilancio delle comunicazioni, erano trasparse le prime preoccupazioni sull'andamento dell'Azienda ferroviaria dello Stato, in rapporto alla crisi dei traffici che pur troppo già si profilava con aspetti poco tranquillizzanti sull'orizzonte economico non soltanto del nostro Paese, ma del mondo intero.