

imprese ferroviarie, di navigazione ed anche automobilistiche preesistenti. Analogo regime di concessione si riscontra nelle legislazioni recenti della Jugoslavia, della Lituania, della Lettonia, di alcuni Stati dell'Australia e del Governo della Sarre.

In Rumania, tutti i servizi automobilistici per viaggiatori e merci sono monopolio di Stato e possono essere oggetto di concessione ai privati. Però un progetto di legge dispone che la concessione dei servizi paralleli alle ferrovie sia riservata esclusivamente a queste ultime.

Anche la Polonia ha in corso un disegno di legge che regola i servizi con automezzi col regime della concessione.

Per quanto riguarda l'Italia, il concetto della disciplina dei trasporti camionistici mediante la concessione, è già sancito nella legge 15 luglio 1909, n. 524, la quale si occupa prevalentemente dei servizi per viaggiatori. Ma le norme per le merci sono rimaste in pratica inefficaci perchè lo stadio iniziale dei servizi stessi all'epoca della legge suddetta non consentì di definirle in forma più precisa. Una soluzione soddisfacente di questo problema può essere pel momento costituita dalla messa a punto di queste norme, integrate da quelle più recenti sulla trasferibilità su strada dei servizi ferroviari.

Onorevoli Camerati! Ho detto dianzi giuste parole di elogio pei ferrovieri. La più gran parte di essi è come una maestranza che non deve dubitare dell'utilità dei congegni che manovra con ordinata fatica.

Perchè la ferrovia resti intatta, bisogna ricostituire il suo organismo centenario con qualcosa che la renda concorrente degli stessi concorrenti.

Così noi assicureremo col diritto al lavoro un più sicuro pane ai ferrovieri.

Per tutta l'ampiezza d'un Continente la ferrovia è la strada maestra indispensabile tra le tante vie di comunicazione, e per la stessa natura dei suoi impianti è come saldata alla terra che percorre. Ed anche quando, superati i valichi della Patria, dirige per altre frontiere, la continuità del binario è il segno dello sforzo dell'uomo per quella comunione necessaria che pur fra gli attriti inevitabili si rinnova e dura attraverso tutte le distanze e tutte le genti. (*Vivi applausi — Congratulazioni*).

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

DI BELSITO. Onorevoli Camerati! I cantieri navali dell'industria privata dovrebbero funzionare con le loro proprie forze ma,

dato che sono incaricati, spesso, della costruzione di naviglio militare e di navi della marina mercantile destinate ai servizi sovvenzionati, così, in certo qualmodo, dipendono dai due Dicasteri della marina militare e delle comunicazioni ed è per tale ragione che, discutendosi il bilancio del Ministero delle comunicazioni, io mi riprometto di intrattenervi molto brevemente sul cantiere navale di Palermo.

La sola ed unica ragione che mi spinge oggi a parlarvi di quel cantiere è l'amore — è il grande interesse — che io ho per la mia regione, per la mia città, che per la grave crisi economica e commerciale che in speciale modo l'affligge, per la diminuita esportazione degli agrumi, dello zolfo, del sommacco, per la ridotta produzione dell'acido citrico — sente oggi, più che mai, la necessità di vedere fiorire la sola industria che potrebbe prosperare — quella cioè delle costruzioni navali e di tutto quanto ad essa industria ha attinenza.

Noi tutti sappiamo che in una città insulare, con un retroterra poco ampio, poco popoloso, l'industria delle costruzioni e riparazioni navali, è la sola che ha prospettiva di sviluppo e floridezza, dato che qualsiasi altra industria non può prosperare in località lontana dal centro di produzione delle materie prime da lavorare, e lontana dalla zona capace di assorbire il prodotto della industria medesima.

Palermo, sia per la economia del trasporto, per via mare, dei materiali delle ferriere estere o nazionali, sia per l'abbondanza e costo, non eccessivo, della mano d'opera, sia per la vicinanza del cantiere ad un porto di grande importanza, possedeva e possiede i requisiti necessari, e richiesti, alla vita della industria delle costruzioni e riparazioni navali.

Fu appunto in base a tali, favorevoli, condizioni che Ignazio Florio, benemerito cittadino palermitano, nel 1901 ideò e pensò alla costruzione del Cantiere Navale di Palermo, progettando di completarlo con la costruzione di un grande bacino di carenaggio sorto poi in località attigua a quella ove si costruì il Cantiere.

Malgrado però le favorevoli condizioni, che avevano consigliato la costruzione del nuovo cantiere, la sua vita, all'inizio, non fu nè facile, nè prospera, e ciò non solo per ragioni tecniche, ora superate — deficienza di impianti vari — di reparti meccanici — deficienza di officine specializzate, ma essenzialmente per interessi industriali provenienti