

zione di ferrovie per la Sicilia. Vorrei sapere se questa è la richiesta dei deputati siciliani in genere o semplicemente la richiesta personale dell'onorevole Livoti.

ZINGALI. Il Convegno turistico di Siracusa ha approvato all'unanimità un voto con cui si richiede che non si facciano più ferrovie e che le somme residue si spendano per strade ordinarie. (*Applausi*).

BENNI, *Ministro delle comunicazioni*. Prendo atto.

JANNELLI, *Sottosegretario di Stato per le comunicazioni*. Perché non lo hai detto a Pachino pochi giorni fa?

PRESIDENTE. Lo ha detto alla Camera. Basta.

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

NEGROTTA CAMBIASO. Il camerata Borriello ci ha dato nella sua chiara relazione una minuta precisa illustrazione di tutti i servizi della Marina ed ha con grande competenza esaminato i vari problemi che occorre risolvere per assicurarne l'avvenire.

Io mi limiterò a brevissimi cenni su uno di questi problemi: quello delle nuove costruzioni.

Dal punto di vista del tipo delle navi per i vari servizi, la marina mercantile, come ha detto il camerata Borriello, è divisa in tre gruppi: la marina per i servizi transatlantici da passeggeri, la marina per i servizi sovvenzionati, e la marina da carico. Questa, a sua volta comprende le navi da carico di linea, quelle per i servizi di trasporto di massa, le cosiddette navi « randaggie » e le navi speciali, come quelle cisterna, frigorifere, ecc.

Per quanto riguarda le navi per i servizi transatlantici da passeggeri, la nostra marina è in una situazione soddisfacente; l'entrata in linea del *Rex* e del *Conte di Savoia* ha corrisposto alle speranze e raggiunto quei fini a cui tendeva la costruzione delle due navi.

Malgrado i tempi difficili, queste ottime unità ci hanno permesso non solo di mantenere ma di accrescere la nostra partecipazione ai trasporti transatlantici di passeggeri nel Nord America, avviando verso l'Italia larghe correnti turistiche, che certamente hanno contribuito, e largamente, al beneficio della bilancia dei pagamenti della nostra Nazione, con apporti di noli, in valuta estera, importantissimi, e hanno soprattutto aumentato con la bontà e perfezione dei loro servizi, la velocità delle navi, l'esattezza degli itinerari, la prontezza di tutte le organizzazioni, il prestigio marinaro, nel mondo, dell'Italia fascista.

E conviene notare che questi risultati sono stati ottenuti nel settore Nord America, verso il quale hanno esercitato ed esercitano il massimo sforzo tutte le principali marine del mondo.

Ma anche sulle altre linee principali, i servizi transatlantici italiani si sono stabilmente imposti tra i migliori.

Quindi questa situazione della marina da passeggeri ci consente, prima di prendere nuove iniziative, di attendere serenamente l'entrata in servizio e i risultati della gestione delle nuove gradi unità straniere in allestimento, o ancora in costruzione.

I provvedimenti adottati dal nostro Governo alla fine dello scorso anno, consentono la trasformazione di alcune nostre maggiori unità che, con la sostituzione degli apparati motori cui accennava l'onorevole Pala, potranno aumentare la loro velocità e integrare i servizi che oggi sono già efficienti; ma potranno esserlo anche di più quando avremo tutte le navi, anche le minori, in grado di competere colle corrispondenti delle altre bandiere. Tutto induce a ritenere che l'attesa che noi ci proponiamo, prima di esaminare la possibilità di una ripresa di costruzione navali nel campo delle navi transoceaniche, non creerà alla nostra Marina alcun pericolo di regresso.

Intanto, l'entrata in servizio delle nuove grandi unità straniere coi risultati della loro gestione potranno delineare eventualmente nuovi indirizzi tecnici che potrebbero interessare prima di iniziare nuove costruzioni.

Tra i servizi sovvenzionati, particolarmente quelli dell'Oriente necessitano di un rinnovamento del materiale. Si tratta di servizi con regioni dove secolari tradizioni, interessi commerciali, politici e morali del nostro Paese, impongono che la nostra bandiera sia rappresentata da navi che possano sostenere sotto ogni punto di vista il paragone con quelle delle altre Nazioni.

Nuove costruzioni per i servizi sovvenzionati sono previste dai capitolati che regolano le relative concessioni. Il Governo, nella sua chiara visione del problema saprà certamente avvisare ai mezzi occorrenti per stimolare e accelerare la costruzione del nuovo materiale occorrente.

Per quanto si riferisce alla Marina da carico propriamente detta, occorre in primo luogo distinguere, come già detto, la marina da carico di linea da quella costituita dalle così dette navi randaggie.

Sull'importanza della marina da carico di linea non credo necessario dilungarmi