

Presentazione di un disegno di legge.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare l'onorevole Ministro di grazia e giustizia. Ne ha facoltà.

SOLMI, *Ministro di grazia e giustizia*. Mi onoro di presentare alla Camera, per incarico di Sua Eccellenza il Capo del Governo, il seguente disegno di legge:

Modificazione dell'ordinamento della Commissione suprema di difesa. (1106)

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole Ministro di grazia e giustizia della presentazione di questo disegno di legge. Sarà inviato alla Commissione competente.

Discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero delle comunicazioni per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1936-XIV al 30 giugno 1937-XV.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero delle comunicazioni per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1936 al 30 giugno 1937. (*Stampato* n. 987-A).

È aperta la discussione generale su questo disegno di legge.

Primo iscritto a parlare è il camerata onorevole Cao. Ne ha facoltà.

CAO. Onorevoli Camerati, se si pensa che il nostro Corpo di spedizione in Africa Orientale ha dovuto attraversare il Mediterraneo, il Mar Rosso e parte dell'Oceano Indiano, su di un percorso di 2.100 miglia per raggiungere l'Eritrea e di 3.700 miglia per raggiungere la Somalia, risalta nel modo più eloquente il contributo che la marina mercantile nazionale era chiamata a dare alla vittoriosa Impresa.

Se si considera la enorme quantità di uomini, soldati ed operai, di armi, di munizioni, di materiali, di quadropedi, di aeroplani, di automezzi che è stato necessario trasportare a così grande distanza con una navigazione difficile come quella del Mar Rosso e delle Coste della Somalia, in terra d'Africa, in una zona torrida, quasi sprovvista di porti; e che tuttocìò è stato compiuto e si compie, per i necessari continui rifornimenti, senza addivenire a requisizioni e senza turbare i servizi normali di linea, ne risulta nel modo più evidente che la nostra marina mercantile, che nel 1922 all'inizio dell'avvento del Regime era negletta e formata di naviglio logoro ed antiquato, ha potuto ed ha saputo al momento del bisogno rispondere in modo adeguato alle necessità del Paese.

Frutto questo delle sapienti e previdenti direttive del Duce così saggiamente interpretate e messe in esecuzione specie da chi per oltre un decennio ha retto con saldo polso le sorti della nostra marina mercantile.

Notevoli e gravi difficoltà sono state affrontate e superate; ma i risultati raggiunti mentre ci serviranno di esperienza e di insegnamento per

l'avvenire, non possono che riempirci di orgoglio per il contributo che la marina mercantile ha dato nel trasporto del più grande Corpo di spedizione che finora abbia oltrepassato i mari.

Grandi transatlantici fra i più noti e più moderni, il *Roma*, il *Conte Biancamano*, la *Saturnia*, la *Vulcania*, la *Oceania*, il *Gange*, e numerose altre navi da passeggeri sono state in brevissimo tempo trasformate e adattate rapidamente nel modo più confortevole per il trasporto delle nostre valorose truppe. A queste si sono aggiunte ben dodici unità per complessive 140.644 tonnellate di stazza lorda, tempestivamente ed opportunamente acquistate d'occasione, con provvida ed abile operazione dalla oculata e solerta Amministrazione della nostra massina Società armatoriale: l'« Italia »

Ed ai piroscafi da passeggeri numerosissime navi da carico si sono ancora unite per il necessario trasporto dell'immane quantità di materiali, viveri e munizioni.

Tale difficile e complessa organizzazione di trasporti è stata eseguita nella più grande disciplina e col più grande fervore dalle Società armatoriali e dai privati armatori desiderosi di contribuire nel miglior modo all'impresa coloniale.

Ma particolarmente è da notare e da porre nel dovuto rilievo lo spirito di abnegazione e di sacrificio degli equipaggi tutti, dagli esperti Stati Maggiori ai saldi marinai, che con la più perfetta disciplina e il più fervido entusiasmo si sono prodigati in un lavoro faticoso e diuturno e in condizioni di clima talvolta particolarmente gravose, meritando l'ambito elogio del Segretario del Partito che li ha additati alla riconoscenza del Paese.

I nostri valorosi marinai delle navi mercanti hanno mantenuto alta la tradizione di valore che avevano acquistata durante la grande guerra.

A proposito della organizzazione del traffico marittimo in particolari condizioni di emergenza, credo sia il caso di porre in rilievo la opportunità con cui recentemente si è provveduto a regolare col Regio decreto 13 gennaio 1936 la importante materia.

Con tale decreto è stata prevista la possibilità della costituzione di un Ufficio centrale di coordinamento dei trasporti posto alle immediate dipendenze del Ministro delle comunicazioni. Il provvedimento ha un importantissimo riflesso nei riguardi della marina mercantile, specie per ciò che ha riferimento ai noleggi e alle requisizioni. Senonchè io mi permetto di osservare che il coordinamento che si desidera perseguire potrà ottenersi a una sola condizione: che l'Ufficio centrale previsto risponda a quel principio unitario che è nel carattere e nel fondamento di tutte le istituzioni del Regime: senza di che si creerebbero delle dannose interferenze.

È perciò che penso che in sede di emanazione di norme integrative o coordinatrici il decreto in parola debba essere posto in relazione con la legge sulla organizzazione della marina mercantile in tempo di guerra, nel senso che tutte le requisizioni e tutti i noleggi, eccettuati quelli relativi alle navi da porre alle dirette dipendenze della marina o