

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

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero delle comunicazioni per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1936-XIV al 30 giugno 1937-XV.

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

BONO. Onorevoli Camerati, i nuovi orizzonti che si schiudono agli immancabili destini della Italia Fascista mercè le legittime affermazioni del nostro incontestabile diritto di espansione coloniale, richiedono fin da ora la più vigile attenzione su problemi inerenti al potenziamento dei nostri servizi marittimi, che, attraverso il bacino del Mediterraneo, si spingono per il Mar Rosso fino all'Oceano Indiano.

Il Governo fascista, che, grazie all'opera appassionata e geniale di Costanzo Ciano, impostò ed attuò tutto un programma per la radicale trasformazione della flotta mercantile con la costruzione di modernissime e celeri unità, ha conquistato all'Italia, nel campo dei traffici internazionali, un indiscusso primato.

I successi riportati dal *Rex* e dal *Conte di Savoia* sulle linee oceaniche; dal *Duilio* e dal *Giulio Cesare* su quelle del Sud Africa; dai *Conti* e dal *Victoria* nell'Estremo Oriente, segnano decisive affermazioni della nostra bandiera sui mari di tutto il mondo.

Ma, altre mete attraggono il nostro inesausto spirito di conquista in questo campo, in cui già si manifestarono nei secoli le glorie millenarie della nostra razza.

Il problema specifico delle comunicazioni oltre Suez, di cui particolarmente e brevemente mi occuperò, presenta un duplice aspetto: il primo si riconnette alla sistemazione ed al miglioramento delle linee sovvenzionate, che funzionano fra l'Italia e le nostre Colonie dell'Africa Orientale; il secondo, a carattere internazionale, riguarda le linee celerissime che si dipartono dal Tirreno e dall'Adriatico verso l'Estremo Oriente.

La situazione va appunto esaminata in rapporto alle nostre necessità coloniali ed alla conseguente importanza che verranno ad assumere alcuni scali italiani del Mar Rosso e dell'Oceano Indiano.

I nostri servizi sovvenzionati sono attualmente suddivisi fra l'Adriatico e il Tirreno con un equilibrio che si riferisce a quella che era la nostra situazione coloniale prima della vittoriosa marcia di civiltà delle nostre legioni in Africa: Genova e Trieste, Venezia e Bari, Napoli e Brindisi costituiscono ancor oggi i porti del Regno sui quali essenzialmente incide il traffico da e per oltre Suez.

L'importanza di Brindisi per la rotta del Canale di Suez — data la brevità del percorso se-

guito nel periodo prebellico dalla linea delle Indie — si manifesta ogni giorno più decisiva, ed io non esito ad impostare nella Camera fascista questo problema di traffici e di espansione commerciale, che dovrà novellamente iniziarsi nell'antico e glorioso porto romano.

Del resto tale importanza è stata già riconosciuta nel far partire da Brindisi l'ampio fascio di comunicazioni aereo-marittime, che si irradia verso il Levante ed oltre Suez, ambito riconoscimento, in seguito al quale il Regime ha dedicato la maggiore attenzione a potenziare sempre più il porto di Brindisi ed a curare la sistemazione edilizia ed igienica della città.

Ne consegue che nello studio e nella riorganizzazione dei servizi postali e di quelli celerissimi, strettamente connessi all'inevitabile revisione di un prossimo domani, noi non possiamo astrarre da una realtà così viva ed attuale, che investe non soltanto Brindisi, ma risale anche verso gli altri scali dell'Adriatico.

La nostra marina mercantile da tempo detiene il primato sulle linee delle Indie e dell'Estremo Oriente. Il recente viaggio della *Victoria* a Shanghai costituisce infatti una delle più brillanti affermazioni della bandiera italiana nel Mar Giallo.

Tale primato è necessario conservare ad ogni costo, ed il riesame dei nostri complessi servizi, con la conseguente istituzione di nuove linee, s'impone ineluttabilmente perchè si possa essere pronti a fronteggiare la concorrenza della bandiera estera, che da tempo cerca con ogni mezzo di contrastare il posto da noi raggiunto.

L'organizzazione dei servizi marittimi oltre Suez richiederà la particolare attenzione dell'onorevole Ministro, per la opportunità di porre allo stesso livello del Tirreno le linee dell'Adriatico, settore che finora non fruisce di rapide comunicazioni con gli scali dell'Eritrea e della Somalia.

Il porto di Brindisi, in questo riesame di linee e servizi, trovasi — come dicevo — in un primo piano, per l'innegabile importanza della sua situazione geografica, per l'ampiezza dei suoi specchi d'acqua protetti dai venti dominanti nell'Adriatico, per la profondità e l'ottima tenuta dei fondali, e per la vasta disponibilità delle banchine.

Brindisi non è soltanto un porto di grande utilità nazionale per le comunicazioni marittime con l'Oriente ed oltre Suez, quanto scalo capolinea di tutte le linee aeree che s'irradiano e s'irradieranno verso l'Africa ed il continente asiatico, ragione per cui la valutazione dei molteplici elementi del complesso problema sotto questo duplice aspetto dovrà portare indubbiamente al miglioramento delle attuali comunicazioni ferroviarie con i valichi di confine.

Varrà a questo proposito non perdere di vista, appena possibile, la necessità dell'impianto del doppio binario sulla Brindisi-Bari — per il quale da molti anni sono già fatte le relative espropriazioni — nonchè il completamento del raddoppio Bari-Foggia, per il tratto Barletta-Incoronata, su cui è anche pronta la sede stradale.