

nità di favorire aziende che si trovano in difficoltà e che non possono ricorrere ad un aumento compensatore delle loro tariffe.

Nelle stesse difficoltà economiche si trova — è noto — la maggior parte delle aziende ferrotramviarie. Ora, è vero che queste aziende sono state recentemente autorizzate a elevare dal 10 al 15 per cento le loro tariffe merci, ma è anche vero che tale ritocco tariffario ben poco ha giovato a dette aziende, il cui traffico merci è in genere scarso; più efficace sarebbe forse un ritocco alle tariffe viaggiatori, ma anche in questo settore grandi ritocchi non sono possibili, se non si vuol correre l'alea di una ulteriore contrazione di traffico.

A conclusione di queste brevi osservazioni, mi sia pertanto concesso di formulare sinteticamente i seguenti voti:

1º) che sia intensificata quanto più possibile l'elettrificazione sulle Ferrovie dello Stato; non rallentando, ma stringendo il ritmo impresso ai lavori, fino al completamento dei 9000 chilometri già progettati;

2º) che sia attuato l'impiego di automotrici elettriche e intensificata l'adozione di automotrici con motori a combustione interna per i servizi locali anche sulle linee a grande traffico;

3º) che sia riconosciuta alle imprese ferrotramviarie parità di trattamento con la maggiore Azienda statale e con altre industrie per quanto riguarda le tasse sull'energia elettrica e i dazi doganali sul carbone.

Questi voti non sono fra loro contrastanti o divergenti. Essi muovono da uno stesso principio informatore; la valorizzazione delle nostre possibilità di affrancamento da onerosi tributi all'estero, e tendono ad una meta comune: il potenziamento delle nostre comunicazioni terrestri, che deve dare al traffico i mezzi più idonei per il suo svolgimento, il suo sviluppo, la sua piena ripresa. *(Vivi applausi)*.

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole camerata Dentice di Frasso. Ne ha facoltà.

DENTICE DI FRASSO. La chiara, sintetica, completa relazione sulla marina mercantile del camerata Borriello, che leggerete utilmente per conoscere tutto ciò che riguarda la nostra marina, le sue attività e le sue necessità, potrebbe e dovrebbe esimersi dal prendere la parola su tale argomento. È solo per la mia passione di vecchio marinaio che vorrei scusare se da questa tribuna voglio aggiungere qualche parola alla ottima relazione.

Il problema centrale ed essenziale da risolversi d'urgenza è quello del rinnovo delle navi, non solo delle nostre navi da carico, ma anche di quelle di linea. I dati riportati dalla relazione sono impressionanti e preoccupanti. Nel 1934 non si è costruito nulla nei nostri cantieri per armatori italiani; nel 1935, in tutto, 800 tonnellate, una sola piccola nave.

Pericolo così oltre all'armamento nazionale, anche l'attrezzatura dei nostri cantieri, che tanta fama si sono acquistati con le loro costruzioni.

È un problema di costi, di aiuti e di finanziamenti, i cui elementi sono a perfetta conoscenza del Ministero competente e che troverei ozioso di elencare ed analizzare, problema che s'impone anche se nelle attuali circostanze possano esservi maggiori difficoltà per risolverlo.

Passando ad altro argomento d'attualità, vorrei dire qualcosa del porto di Massaua e delle sue comunicazioni con l'Italia.

Nel porto di Massaua avveniva prima della nostra spedizione un movimento di merci di circa 40.000 tonnellate all'anno, cioè poco più di 3000 tonnellate al mese, mentre oggi tale movimento si aggira sulle 130-140.000 tonnellate al mese, cifra imponente, alla quale deve aggiungersi tutto il movimento delle truppe, operai ed altri che numerosi, per ragioni diverse, si recano in quella colonia. Il febbrile lavoro che si compie in quel porto, superando le difficoltà inerenti alla deficienza d'impianti, merita tutta la nostra ammirazione. Data la importanza assunta da quel porto, a completamento delle navi da carico che vi trasportano i più svariati materiali e delle navi che vi trasportano truppe, occorre provvedere per il rimanente ad un buon servizio di linea. Mentre vi si è provveduto dal Tirreno, mancano le comunicazioni dall'Adriatico che sono assolutamente deficienti. E si che un fattore di favore per tali comunicazioni dell'Adriatico dovrebbero essere le minori distanze che intercorrono fra Massaua e i porti dell'Adriatico e quelli corrispondenti dell'altro versante.

Così Trieste e Venezia distano da Massaua rispettivamente 133 e 155 miglia in meno di Genova; Bari e Brindisi rispettivamente 118 e 168 in meno di Napoli, il che si risolve in maggiore celerità dei trasporti dall'Adriatico e minore spesa. Se a ciò si aggiunge il percorso ferroviario che deve compiere chi dalle linee dell'Adriatico è oggi costretto ad andarsi ad imbarcare sull'altro versante, ne deriva evidente, non solo la necessità, ma la convenienza di provvedere a tali comunicazioni oggi deficienti, che vengono richieste dalle città adriatiche.

È utile constatare quanto le inique sanzioni abbiano colpito gravemente la nostra marina mercantile, specie di linea. Già prima che fosse deciso a Ginevra, il sanzionismo venne applicato nei porti sotto il dominio britannico, che, come sapete, sono molto numerosi.

Oggi le nostre linee sono colpite non solo per quello che riguarda i passeggeri, non solo per le merci in esportazione ed importazione, ma pure in quelle di transito. Anche caricatori non malevoli verso di noi, nel dubbio di complicazioni e difficoltà che potrebbero sorgere, preferiscono i porti del nord di Europa ai nostri, per le loro merci dirette a zone che fino a ieri erano il retroterra naturale dei nostri porti. Ciò è ottenuto con propaganda nella stampa e con circolari inviate da quelli che profitano di tale sviamento dei traffici che a noi spettano. Naturalmente da parte nostra nulla si tralascia di fare con contropropaganda, con facilitazioni e riduzioni di ogni genere, con la