

PRESIDENTE. Pongo a partito l'articolo 2, la cui approvazione implica quella della tabella testè letta.

(È approvato)

Si dia lettura dell'articolo 3.

SCARFIOTTI, *Segretario*, legge:

ART. 3.

Alla spesa occorrente per l'esecuzione delle disposizioni di cui negli articoli precedenti, per la quale non sono applicabili l'articolo 331, ultima parte, del testo unico sulla finanza locale, approvato con Regio decreto 14 settembre 1931-IX, n. 1175, e l'articolo 4 del Regio decreto 17 dicembre 1931-X, n. 1668, e successive disposizioni, si provvederà con i fondi stanziati nel capitolo 172 del bilancio del Ministero delle finanze per l'esercizio corrente e nei capitoli corrispondenti degli esercizi successivi.

(È approvato).

PRESIDENTE. Questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

**Discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero delle comunicazioni per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1938 al 30 giugno 1939.**

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 1938 al 30 giugno 1939. (*Stampato* n. 2415-A).

Dichiaro aperta la discussione generale su questo disegno di legge.

È iscritto a parlare l'onorevole camerata Giunta.

Ne ha facoltà.

GIUNTA. Onorevoli camerati! Navigare *nesse est*, con quel che segue! Però non sembra che nel Paese alcune correnti, le più interessate, siano di questo parere poichè, nonostante la legge Benni, che sta per essere varata e che io trovo rispondente in tutto allo scopo, giusta ed efficiente, nonostante questa legge, pare che le cose siano ancora purtroppo metaforicamente in alto mare. Dico metaforicamente, perchè se le cose fossero realmente in alto mare, sarebbe molto meglio per tutti, compresa la marina da carico e meglio anche per le valute del Ministro Guarneri. Dico che siamo in alto mare, perchè a detta delle due correnti, di cui parleremo, i provvedimenti non sarebbero efficaci per un'infinità di ragioni che verrò esponendo.

Uno sguardo generale, sulla traccia della relazione del camerata Bibolini, alla situazione della marina mercantile (non parlo dell'ultimo decennio; limitiamoci ai tempi più vicini a noi) è necessario per richiamare alla nostra mente la necessità assoluta e inderogabile di incrementare la marina stessa.

Questo problema è rimasto sospeso forse un po' più a lungo del necessario per diversi elementi e per diverse ragioni. Prima fra tutte le ragioni quella di carattere militare, per aumentare, cioè, la marina da guerra. La quale, del resto, non doveva soltanto servire alla difesa del territorio e dei mari nazionali, ma serviva, come servirà, a proteggere proprio quella bandiera della quale oggi noi rimarchiamo un'assenza troppo prolungata sulle grandi vie di comunicazione.

La posizione della marina mercantile italiana, soprattutto della marina da carico, non ammette più indugi per risolvere il suo problema nel migliore dei modi.

Il camerata Bibolini ha inserito nella sua relazione alcuni elenchi, o quadri sinottici, sia dello stato del tonnello internazionale, sia dello stato delle costruzioni.

Io vi risparmio i quadri più analitici. Prendiamo invece quelli più ristretti. Noi troviamo che dei paesi molto più modesti del nostro hanno un tonnello molto più grande in rapporto alla nostra posizione. Per esempio: la Danimarca, con una popolazione di 3 milioni 500 mila abitanti, ha 1 milione e 300 mila tonnellate di stazza lorda; la Grecia ne ha 2.127.000; la Svezia 1.500.000; e la Norvegia, con 2 milioni e mezzo o poco più di abitanti, ha 4 milioni e mezzo circa di tonnellate. Il che vuol dire che ogni cittadino norvegese ha a sua disposizione 2 tonnellate e oltre di naviglio mercantile.

L'Italia, con 44 milioni, con tutto il suo mare e tutta la sua potenza, oggi ha 3 milioni e poco più di tonnellate. Ma noi sappiamo bene in che stato e in che condizioni questo tonnello si trovi in rapporto alla velocità e al rendimento.

Secondo il camerata Bibolini, e secondo quello che io stesso per mio conto ho potuto controllare, noi avremmo bisogno di almeno 2 milioni circa di tonnellate di stazza lorda di navi, più 400 mila tonnellate di navi cisterne. Richiamo subito la vostra attenzione su questo genere di naviglio, che in questo momento fa arricchire tutti quelli che ne posseggono.

*Una voce.* Bibolini. (*Si ride*).

BIBOLINI. Non ho navi cisterne.