

Occorre dunque porre rimedio a tale grave situazione.

Molto opportunamente il vice presidente della Corporazione del mare, il camerata Pala, che tanta passione pone nello studio dei problemi marittimi, ha in animo la convocazione della Corporazione per lo studio di tale problema.

Relativamente alle costruzioni il problema è stato già affrontato con spirito di sana collaborazione in sede corporativa, e sono noti i risultati a cui è pervenuta la Corporazione.

Certo è che, subendo la nave da carico di nuova costruzione una forte svalutazione in pochissimi anni, è necessario un rapido ammortamento. Non essendo possibile conseguire tale rapido ammortamento con l'esercizio della nave, è necessario che con provvedimenti adeguati si venga incontro a tale necessità. È poi assolutamente indispensabile creare la possibilità di un esercizio attivo della nave nuova nei confronti di quella d'occasione.

È anche necessario lasciare all'armatore la scelta del mezzo che intende gestire e per cui meglio si ritiene adatto. Non può negarsi che alle navi d'occasione è riservato specialmente il campo di alcuni particolari traffici (carbone, minerali, cereali, ecc.), che possono rendere antieconomica la gestione di una nave nuova sia pure più capace e più veloce.

Ho fatto cenno del protezionismo marittimo nelle diverse Nazioni marinare.

Si può affermare che le navi mercantili di tutte le Nazioni sono direttamente o indirettamente sempre più assistite dai rispettivi Stati.

È noto il provvedimento Tasso in Francia, che all'armamento libero francese prevede per quest'anno in corso 81 milioni di franchi, e sono note le altre sovvenzioni per centinaia di milioni concesse per l'esercizio dei servizi marittimi francesi, nonché le sovvenzioni che sono state rese necessarie per la costruzione prima e per la gestione poi del *Normandie*. Le navi-cisterna francesi, oltre che giovare del *pool* e della legge Tasso, usufruiscono anche di una particolare sovvenzione di 9 milioni di franchi da parte dell'Ufficio nazionale e dei combustibili liquidi.

L'Inghilterra anche per quest'anno ha rinnovato la sovvenzione di due milioni di sterline per la marina da carico libera, e continua l'applicazione dei provvedimenti relativi alle demolizioni e ricostruzioni per cui sono stati preventivati 10 milioni di sterline.

Per la costruzione e gestione del « Queen Mary » l'Inghilterra ha dovuto provvedere con rilevanti agevolazioni, e già si parla di ulteriori sovvenzioni per la costruzione di un secondo supertransatlantico.

Gli Stati Uniti d'America attraverso i contratti postali sovvenzionano la loro marina con cifre che raggiungono i 32 milioni di dollari all'anno; è anzi in istudio la riforma di tale sistema di sovvenzioni nel senso di colmare la differenza

dei costi di gestione e di costruzione tra la marina mercantile degli Stati Uniti e quella degli altri Paesi.

La Germania provvede alla ricostruzione della sua flotta mercantile con rilevanti aiuti dello Stato. Nel 1933 è stato stanziato un fondo di 20 milioni di marchi per sovvenzioni di navigazione; e centinaia di milioni di marchi sono stati garantiti dallo Stato a favore dell'armamento tedesco.

Anche il Belgio, con la sua certo non rilevante marina, nel bilancio per il 1936 ha preveduto lo stanziamento di 25 milioni di franchi per premi di navigazione, di 50 milioni di franchi per sostituzioni di navi antiquate e di circa 35 milioni di franchi per altre nuove costruzioni.

E così si potrebbe continuare per la Spagna, l'Olanda, il Giappone, il Canada: tutte le Nazioni marittime si preoccupano dello sviluppo delle loro marine mercantili, e direttamente o indirettamente, in modo palese o velato, sovvenzionano largamente le loro marine.

La competizione nei mari diventa sempre più aspra e difficile. Non sono solo i privati armatori, ma le Nazioni che scendono in gara per sempre meglio attrezzare le loro marine mercantili necessarie in pace allo sviluppo economico nazionale e alla penetrazione dei mercati, indispensabili in guerra per la garanzia dei traffici e rifornimenti.

In questa gara l'Italia Fascista e marinara è stata presente; e sempre vigile e presente sarà in avvenire.

Ce ne danno garanzia il fervore e la perizia con cui l'Amministrazione della marina mercantile attende al suo compito sotto la esperta e sapiente guida dell'illustre suo Ministro, e la fervida opera del valoroso sottosegretario e dei loro immediati collaboratori, così saggiamente interpreti delle direttive del Duce; ce ne danno garanzia la instancabile tenace attività, lo spirito d'iniziativa e l'ardimento degli armatori italiani, la perizia e il patriottismo degli Stati Maggiori e degli equipaggi che in tutti i mari portano sempre più alta e rispettata la bandiera della Patria. (*Vivissimi applausi*).

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

LEMBO. L'interesse cospicuo che in questo particolare momento il problema della marina mercantile riveste, mi esime dall'invocare dalla sensibilità della Camera Fascista l'attenzione più accorta sul bilancio che siamo chiamati ad esaminare.

Anche i Camerati che non certo per loro volontà sono in questo momento assenti....

PRESIDENTE. Ve ne sono 68 che combattono....

LEMBO. ....sono sicuro che non avranno mancato di esaminare e ponderare quanto dal bilancio e dalla relazione che lo accompagna emerge circa l'attuale situazione della nostra marina mercantile.

Ritengo appena superfluo confermare quanto poc'anzi ha detto il camerata Cao, circa le funzioni della Marina mercantile, arma potente di penetrazione politica e mezzo di espansione economica nel periodo di pace, arma di difesa e