

e delle nostre capacità, che quella di affidarla alle nostre navi che sono veramente un esempio magnifico di quello che la nostra razza sa creare, ed un mirabile strumento della nostra vitalità guidato dall'audacia dei nostri capitani di industria, armato e sospinto dalla passione dei nostri magnifici ed eroici marinai! (*Vivi applausi*).

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

BIBOLINI. Onorevoli Camerati. Sulla complessa attività della marina mercantile nei suoi rami più importanti: marina da passeggeri o mista e marina da carico su linee fisse o randagia, hanno già parlato diffusamente i nostri camerati Cao, Lembo, D'Annunzio e Pala, completando l'opera compiuta con passione e competenza dal relatore onorevole Boriello, che ci ha dato questo anno una relazione veramente interessante.

PRESIDENTE. Tutti gli anni l'ha fatta molto bene!

BIBOLINI. Ma quest'anno anche meglio. Pertanto io mi limiterò a richiamare la vostra attenzione sulle questioni che più interessano questa nostra attività marinara, che tutti gli italiani dovrebbero considerare come un fattore fondamentale della forza economica della Nazione e come arma efficacissima di potenza imperiale.

Dovrebbero, ho detto, ma così non è.

Perché, consentite, o camerati, alla passione atavica di chi vive sul mare uno sfogo che esprime questa cruda realtà: la grande massa degli italiani non sente il problema del mare!

E dolorosamente questa manchevolezza noi l'abbiamo constatata in uomini di responsabilità, ma dimentichi delle direttive del Duce, il quale non si stanca di additarci le vie che dall'Italia, ciclopico molo che Dio ha lanciato su questo mare nostro, che è tutto un gran porto, si irradiano per tutti gli oceani.

In uomini di responsabilità, ripeto, che pur avendo trovato leggi e provvedimenti elaborati dal Ministro nato e vissuto sul mare, non hanno permesso, col loro imperdonabile scetticismo o con la loro contrarietà, alla marina da carico di sollevarsi dal profondo collasso generato dalla grave crisi mondiale imperversata negli ultimi anni.

Questa manchevolezza, o Camerati, ha ridotto la marina italiana nella sua principale attività, che è e sarà sempre la marina da carico, ad un rango inferiore a quello conquistato dalla marina greca.

Il camerata Boriello ve lo ha confermato con queste poche cifre: da un totale complessivo di 736 navi costituenti 2.246.000 tonnellate di stazza lorda al primo gennaio 1926, l'Italia è passata a 597 unità con un 1.683.000 tonnellate al 1° gennaio del 1935, ossia ha subito una diminuzione di circa il 35 per cento, mentre nello stesso periodo la marina greca è salita da 1.390.890 tonnellate a tonnellate 1.711.000 con aumento del 23 per cento.

PRESIDENTE. Dica il motivo. Lo dica anche all'onorevole Pala, il quale ha affermato che la colpa è degli armatori.

BIBOLINI. Rispondo al camerata Pala, il quale ci ha detto che la crisi ha trovato impreparati i nostri armatori, che gli armatori si sono trovati nella necessità di demolire le navi, perché ce n'erano troppe. Chi ha voluto costruirne di nuove si è trovato subito nella necessità di disarmarle, perché il costo di esercizio delle navi nuove non consentiva di farle navigare; e se non interveniva lo Stato, noleggiandole a tempo, non si sarebbero più riarimate.

GIUNTA. È vero.

BIBOLINI. È una verità che non si può discutere.

E continuo: cosicché solo alla pronta comprensione ed ai tempestivi provvedimenti dell'attuale Ministro delle comunicazioni, coadiuvato dall'appassionato interessamento del suo diretto collaboratore, e con immediata approvazione del Capo, noi dobbiamo se la Marina Italiana ha potuto superare in gran parte quelle difficoltà incontrate nell'adempimento del più grave compito affidatole di trasportare uomini ed armi, massa granitica costituente il più grande esercito che abbia varcato i mari.

Ma lo sforzo compiuto sul fronte di guerra ha assorbito tutte le attività della nostra marina da carico che ha dovuto scoprire il fronte commerciale abbandonando non solo tutte le rotte transoceaniche, ma, ciò che più rattrista, lasciando aperti i nostri porti all'invasione del naviglio estero.

Ed oggi ancora il nostro Ministro delle comunicazioni si vede obbligato a noleggiare il naviglio greco per sopperire alla necessità dei nostri approvvigionamenti di carbone, prelevando dalle casse dello Stato quell'oro che in parte si sarebbe potuto risparmiare se si fossero affrontate in tempo le giuste richieste dell'Armamento, che in ogni ora ha avuto la visione precisa delle necessità della Nazione, anche quando lo assaliva il dubbio che le sue iniziative sarebbero andate incontro all'insuccesso economico, perché sentiva mancare quell'aiuto necessario a sostenere la lotta che sul difficile traffico marittimo non dà tregua.

Lotta che può decidere dei destini di una Nazione che come l'Italia ha ormai tutti i suoi obiettivi al di là dei mari.

Camerati, oggi non è più possibile nascondere la gravità della situazione marinara italiana; e sarebbe imperdonabile colpa ignorare le gravi conseguenze che potrebbero derivare alla Patria se il Ministero delle finanze non si convincerà che, per mantenere l'attrezzatura marinara da carico rispondente alla possibilità e alle necessità del paese, occorre che l'armamento libero...

PAOLONI. A socializzazione delle perdite, individualismo dei profitti.

BIBOLINI. Queste sono chiacchiere.

PRESIDENTE. Onorevole Paoloni, parlerà dopo, se vuole. Prosegua onorevole Bibolini.

BIBOLINI. Occorre dunque che l'armamento libero sia sostenuto direttamente dallo Stato per sopperire alla differenza dei costi di esercizio che grava sulla nostra marina in confronto di quelle