

sarebbe giusto — delle particolari caratteristiche di propulsione e di navigazione pure in pesca di queste speciali navi, non sarebbe tale da costituire rilevante aggravio per le finanze.

Ma il principio va affermato decisamente, sia per un atto di doverosa giustizia verso la marina da pesca, non meno utile e benemerita per la Patria di quella da carico, sia perchè essa è un elemento non trascurabile di ricchezza, di potenza e di indipendenza economica della Nazione. (*Vivi applausi*).

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

RICCI GIORGIO. Onorevoli camerati, la chiara ed elaborata relazione del camerata Bibolini pone in giusto rilievo il contributo portato dalla nostra marina mercantile alla vittoriosa conclusione dell'impresa africana, voluta e diretta dal Duce, che ci ha ridato un vasto Impero.

I trasporti marittimi per l'Eritrea, la Somalia, la Libia e l'Egeo, organizzati e diretti in modo perfetto dalla Regia marina, costituiscono un primato nel tempo e nello spazio per l'ingente numero di uomini e di mezzi trasportati nei due sensi. I normali disagi della navigazione nel clima torrido del mar Rosso e nella regione dei monsoni, aumentati dal ritmo febbrile delle necessità incalzanti, ed ineluttabili circostanze che avvengono anche lontano dal teatro delle operazioni, hanno richiesto non lieve contributo di caduti nell'adempimento del proprio dovere e ciò fa maggiormente riflettere le virtù dei nostri marinai, sempre pronti alle più rischiose imprese.

Mi sia consentito di soffermare la vostra attenzione sopra un particolare settore della nostra marina mercantile, la marina libera da carico, sul quale anche il relatore approfondisce la sua disamina, e che è stato oggetto di larga discussione nelle recenti riunioni corporative.

Come ben scrive il relatore, « il Duce ha assicurato le sorti e potenziato le attività della marina da passeggeri e sovvenzionata: domani Egli sarà il nuovo pilota della marina libera da carico che attende da lui la salvezza, il suo adeguamento alle esigenze della Patria in pace ed in guerra ».

Infatti il problema della marina libera da carico resta ancora all'ordine del giorno e mi permetto ancora di trattarlo in qualche suo speciale aspetto tecnico, come già ebbi occasione di fare in questa sede due anni or sono.

Molto a torto alcuni ritengono che il ciclo di attività della marina libera da carico volga al declino, e che ormai si affermino nei traffici marittimi internazionali le navi di linea regolari per il trasporto delle merci. Basterebbe accennare all'enorme produzione delle materie prime ed al loro conseguente trasporto via mare, per smentire questa arbitraria affermazione; è invece dimostrato che alla marina libera da carico resta assegnato, per la caratteristica degli scambi, un compito importantissimo ed insostituibile. Bene dunque ribadisce il relatore quando scrive che « la marina da carico rappresenta un patrimonio e una ricchezza negoziabile in oro e fruttante oro anche quando opera per assicurare i rifornimenti e le esportazioni nazionali, perchè impedisce il pagamento in sterline dei corrispondenti servizi che, in mancanza delle navi italiane, dovrebbe rendere la marina estera ».

Mi associo quindi anche io con ardente passione marinara al voto formulato dalla Giunta perchè « riconosciuta anche alla marina libera da carico, come a quella da passeggeri e sovvenzionata, un'attività di preminente interesse nazionale, si possa assicurare alla prima come si è già fatto per la seconda, il rinnovamento e lo sviluppo corrispondenti alle necessità e possibilità della Nazione ».

Sul rinnovamento della nostra marina libera da carico le discussioni non sono mancate e se in questo settore non si sono potute raggiungere quelle realizzazioni che nei nostri superbi transatlantici hanno le più significative prove, non si deve attribuire al Governo Fascista lentezza di decisione, nè inadeguata comprensione del problema che fu invece affrontato tempestivamente e con provvedimenti opportuni e saggi.

L'azione del Governo Fascista nell'affrontare la crisi che s'iniziò in questo settore nel 1929 fu veramente lungimirante ed additò alle altre Nazioni marinare la via da seguire per raggiungere una felice soluzione.

Fin dal 1931 concesse un premio di demolizione ad un primo scaglione di 200 mila tonnellate da demolirsi entro il 1932, che negli anni seguenti raggiunsero circa 800 mila tonnellate. In seguito alla svalutazione della sterlina il Governo Fascista concesse anche il premio di navigazione che in complesso fino ad oggi, come scrive il relatore, ha raggiunto la cospicua cifra di 214 milioni circa. Sono così in totale circa 232 milioni erogati in 4 anni alla marina libera da carico per rinnovarsi e sostenersi. Ed è mia con-