

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

RICCI GIORGIO. Onorevoli Camerati! Vogliate consentirmi di soffermare la vostra attenzione sulla parte della relazione del camerata Bibolini concernente i provvedimenti intesi a favorire le nuove costruzioni per la marina libera da carico, provvedimenti che completano l'organico e vasto programma navale, militare e mercantile, già in via di esecuzione.

Mentre nel passato vigeva la consuetudine di curare solamente le nuove costruzioni per la marina sovvenzionata adibita alle linee indispensabili ed utili, oggi per la prima volta, il Governo Fascista interviene, con la sua saggia tutela, ad incoraggiare anche le libere e sane imprese esercenti in questo importante settore della nostra marina mercantile.

La necessità di questo intervento era profondamente sentita da tutti coloro che seguono con passione di marinari lo svolgersi degli avvenimenti di ordine politico, tecnico ed economico, che hanno turbato in questi ultimi tempi le attività marittime internazionali. Ed in questa sede, fin dal 1935, ed in altra sede, fin dal 1932, io invocai la imprescindibile necessità di provvedere a far costruire in Italia, dai nostri armatori, le motonavi da carico occorrenti ai bisogni della nostra espansione marinara.

Fin da quando la crisi marittima raggiunse verso il 1931-32 la sua più bassa depressione, si rese evidente a molti, e prima di tutti al Governo Fascista, la ineluttabilità del rinnovamento della marina libera da carico. Così, con prontezza fascista, Sua Eccellenza Costanzo Ciano, allora Ministro delle comunicazioni, emanò il provvedimento per il « premio di demolizione » per facilitare appunto la sostituzione del materiale *ante-bellum* o costruito durante la guerra, la cui gestione non sopportava il basso livello dei noli di allora e consigliava quindi la messa in disarmo.

Infatti dalle statistiche di quegli anni, pubblicate in Italia ed all'estero, risultava che la nostra percentuale di navi di oltre 25 anni di età era discretamente alta, perchè mentre tale percentuale riferita sulla totalità del naviglio mercantile mondiale, era del 15,4 per cento, nei riguardi invece della nostra flotta questa percentuale saliva al 29 per cento. Per questa ragione anche la quota delle nostre navi in disarmo era fra le più alte.

Ai provvedimenti per le « demolizioni » il Governo fascista faceva seguire l'altro per il « premio di navigazione », tendente a fronteggiare le conseguenze derivanti dalla svalutazione della sterlina. Con questi due premi, uno per demolire le vecchie od inefficienti navi, e l'altro per far navigare le buone navi, era lecito attendersi che i nostri armatori si rivolgessero anche ai nostri cantieri per sostituire il proprio naviglio demolito. Invece essi seguirono ad acquistare all'estero piroscafi di seconda mano, sia pure a prezzi convenienti, ma di scarso rendimento economico e inadatti a sostenersi con i bassi noli praticati dalle motonavi da carico.

Infatti, se confrontiamo i dati contenuti nel Registro navale ed aeronautico, riferentisi alla nostra marina libera da carico, ricaviamo che i due buoni terzi di questo nostro tonnellaggio sono di fabbricazione estera!

Fino ad oggi, in pieno fervore autarchico, persisteva ancora questa grave ed incompatibile lacuna nel quadro delle nostre costruzioni navali: la nostra marina libera da carico seguiva ad effettuare i propri acquisti all'estero, mentre i nostri cantieri restavano per essa inoperosi.

Con i provvedimenti in esame, i nostri cantieri vengono messi in condizioni di parità con i similari dell'estero, mentre ai nostri armatori vengono concessi un premio di ammortamento e d'interesse, agevolazioni fiscali ed altre facilitazioni, intesi ad incoraggiare ordinativi di navi nuove. Tali provvedimenti hanno un'efficacia decennale e costituiscono un piano organico veramente impeccabile, come lo dimostra l'entusiastica accoglienza già ricevuta dagli armatori intelligenti e dagli appassionati cultori di problemi marittimi.

Così la Cooperativa di navigazione « Garibaldi », ottimamente presieduta dal camerata Pala, ha già deliberato di far costruire 4 motonavi da carico, di notevole tonnellaggio e velocità, che adibirà ai traffici con l'Impero, mentre altri armatori del Tirreno e dell'Adriatico si accingono a seguirne l'esempio.

L'esempio della « Garibaldi » va segnalato anche per l'indirizzo tecnico di queste nuove costruzioni, basato sulla motonave e non sul piroscampo a combustione solida o liquida. Infatti dagli accurati calcoli compiuti dalla Sezione marittima del Consiglio provinciale delle corporazioni di Genova, è matematicamente dimostrata una fortissima economia nelle spese di esercizio della motonave e un maggior gettito delle entrate nei confronti del piroscampo. L'economia nelle spese si verifi-