

telli a vapore o per lo meno forniti di motore ausiliario e provvisti d'impianti frigoriferi.

È necessario che le istituzioni quali, ad esempio, la Lega navale Italiana, che si interessano dello sviluppo delle nostre industrie marinare, concorrano, efficacemente, ad occuparsi del problema della pesca che ha enorme importanza nell'economia nazionale.

## CONCLUSIONE.

Uno degli uomini più studiosi dei problemi marittimi e più preparati e competenti per risolverli, se ancora in vita, avrebbe potuto dare a quello della Marina Mercantile l'ausilio prezioso della sua intelligente e lunga esperienza e del suo immenso affetto per la grandezza dell'Italia Marinara.

Giovanni Bettolo, *l'ammiraglio*, come lo si chiamava comunemente dagli equipaggi delle nostre navi, ammoniva, poco prima che la morte lo rapisse, che tutte le deficienze messe in luce dall'attuale guerra, nell'organizzazione della nostra Marina Mercantile, (deficienze il cui contraccolpo economico si è abbattuto pesantemente sui consumi popolari) dovevano essere corrette ispirandosi alla tesi che l'Italia, approfittando appunto della *scottante attualità*, alla quale è assunto il nostro problema marittimo in forza della *crisi dei noli*, deve, e senza indugio, preparare le provvidenze alla *ripresa della vita economica*, che seguirà allo stato di guerra, non con una nuova Marina Mercantile - miracolo impossibile - ma *con idee nuove* circa la soluzione da dare al suo problema marittimo, e, soprattutto, con la ferma decisione che tali idee sieno attuate con ogni sforzo.

La base per una organizzazione razionale della nostra Marina Mercantile dovrebbe essere costituita da quattro nuclei principali di navi: una flotta di *cargo-boats* di dimensioni piuttosto grandi (da 10000 e da 15000 tonnellate di portata) destinati ad assicurare i rifornimenti di Stato (carbone per le Ferrovie, grano ecc. ecc.); una flotta di *tramps* e cioè di *cargo-boats* di dimensioni varie, ma, ad ogni modo, redditizie la