

n. 3106, che proroga il termine per la classificazione delle navi nel registro italiano. — Conversione in legge del Regio decreto-legge 18 marzo 1929, n. 369, che reca nuove disposizioni limitatrici alla iscrizione nelle matricole della gente di mare in sostituzione di quelle contenute nel Regio decreto-legge 20 marzo 1927, n. 402. — Conversione in legge del Regio decreto-legge 18 marzo 1929, n. 280, concernente la obbligatorietà degli impianti radiogoniometrici, degli impianti radiotelegrafici ad onda corta e degli apparecchi radiotelefonici riceventi sulle navi mercantili.

Il Governo consente che la discussione avvenga sul disegno di legge unico della Commissione?

CIANO, *ministro delle comunicazioni*. Il Governo acconsente.

PRESIDENTE. Se ne dia lettura.

ALDI MAI, *segretario*, legge. (V. *Stam-pato*, n. 8-A, 9-A, 24-A, 28-A).

PRESIDENTE. La discussione generale è aperta.

BARNI. Chiedo di parlare

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BARNI. Onorevoli camerati, ho chiesto la parola sulla prima conversione in legge che riguarda la trasformazione dell'ordinamento sindacale dei porti d'Italia. È di grande importanza sindacale e politica questo avvenimento, in quanto l'attuale legge non è una legge che discenda immediatamente dal Parlamento e dal Governo e risulti completamente nuova a coloro che dovranno riceverla. Questa legge prende le mosse dall'ordinamento portuale che Genova ha dato alle proprie maestranze. L'importanza politica è desunta da questo fatto. Sua Eccellenza il Capo del Governo, nell'analisi profonda che ha fatto due giorni or sono della vita pubblica italiana del secolo scorso, ha ricordato, a un certo momento, come nella sala Sivori di Genova, nel 1892, il sovversivismo si sia diviso fra anarchismo e socialismo. La ragione specifica stava proprio nel fatto che fin da allora vi erano gli inizi delle leghe di resistenza dell'ordinamento portuale, non solo, ma quando queste leghe di resistenza, diventate poi cooperative, presero piede nell'organizzazione portuale di Genova, Genova ebbe il proprio rappresentante al Parlamento italiano. E quando questo mio lontano predecessore, al quale per onore di giustizia non si può negare una certa dirittura e una certa onestà, entrò in Parlamento... (*Rumori — Interruzioni*).

MARCHI. Era un socialista!

BARNI. ...un deputato gridò: « Signori deputati, in piedi, entra il lavoro! » Oggi che in

uno Stato corporativo anche il lavoro manuale ha la sua degna rappresentanza senza bisogno di queste declamazioni retoriche, evidentemente la situazione si può giudicare sotto altra luce.

Va ricordato infine che lo stesso partito socialista si divise proprio per l'ordinamento portuale dei lavoratori di Genova.

Ora tutto questo è per noi ragione di considerare gli avvenimenti sotto un punto di vista di estrema importanza. L'importanza economica poi di tali avvenimenti è desunta da queste cifre. Vi sono nel porto di Genova per le merci varie 15 compagnie con 3535 iscritti; sei compagnie per il ramo carbone con 1755 iscritti; 11 compagnie per il ramo industriale con 2417 iscritti. Sommando a questi la carovana della darsena e altre categorie portuali, abbiamo un totale di 10,000 operai — ecco l'importante — i quali non hanno un preciso e diretto datore di lavoro.

La Compagnia di San Giorgio, per citarne una, con soci 1571 ha un movimento di cassa annuo di 21,876,000 con un importo di salari di lire 18,519,562.

Così dicasi della Compagnia Filippo Corridoni, e della Stefano Canzio.

A questa importanza politica ed economica noi ne aggiungiamo un'altra, tesi cara a Sua Eccellenza Ciano, e cioè che il porto di Genova, come qualsiasi altro porto d'Italia, non è dei portuali, non è nemmeno della città che lo ospita, ma della Nazione, di tutta l'attività della Nazione (*Approva-zioni*). Mai, signori deputati, un organizzatore portuale ha ripetuto queste parole, poichè quando in questa Camera, nel novembre 1902, si parlò della costituzione del Consorzio autonomo del porto di Genova, i socialisti chiesero la municipalizzazione, chiesero cioè di sottrarre il porto di Genova alle vere correnti della produzione. Non solo, ma quando noi, fascisticamente, entrammo in Palazzo San Giorgio, quando fu data la scalata a Palazzo San Giorgio, e ad un'Amministrazione liberale fu sostituita l'Amministrazione di Sua Eccellenza Cagni, al quale il porto di Genova molta riconoscenza deve per la di lui energia, non fu tutto compiuto nella opera fascista. Rimanevano quelle cooperative, delle quali io vi ho detto, e che senza dubbio rappresentavano la parte vitale economica e politica del porto stesso.

Ma che cosa si opponeva alla nostra concezione?

Si opponeva il fatto che esistevano delle cooperative protette e tutelate dal Codice di commercio.