

telegrafi, i telefoni, le ferrovie, i porti, la marina mercantile e tutta la politica dei noli e delle tariffe rispettivamente sono in gran parte in mano nostra, onorevole ministro. L'opera che voi finora avete compiuto, è veramente meritevole ed imponente, in tutte le branche di questa amministrazione pubblica di interesse nazionale, ma voi stesso avete bisogno d'essere aiutato a vostra volta dagli altri dicasteri. La marina mercantile, attende ancora nuovo incremento, nuovi successi: gli altri vi aiutino. E se nella battaglia che le Nazioni combattono per la propria supremazia sui mari, che per la marina mercantile si esprime con il salto dai 45,000,000 di tonnellate nel 1914 ai 66,000,000 di tonnellate di oggi, l'Italia per la volontà del Duce, vorrà impostare la sua battaglia, sappiamo che Egli, Supremo Condottiero, potrà fare conto sulla collaborazione di tutto il Paese, su quella degli altri Ministeri, sull'uomo e sul patriotta, quale Voi siete, pronto a tutte le fatiche, onorevole ministro, soprattutto quando si tratti, come noi marinai aneliamo con ardore, della grandezza d'Italia sui mari. (*Vivi applausi — Moltissime congratulazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Barni.

BARNI. Onorevoli camerati, la ragione prima del fatto che io son salito alla tribuna è questa: correggere un errore nel quale è caduto il camerata Bianchini, estendendo la sua, per le, altre parti, chiara relazione.

Là dove egli parla del prolungamento del terzo grande bacino di Genova dice che, entrato in esercizio nel 1928, da 238 sarà portato a 278 metri. Ora questo è un errore, in quanto la maggiore estensione che questo bacino può prendere non può superare i 256 metri, in quanto con un ulteriore prolungamento si andrebbe a cascare dall'altra parte, nel porticciuolo Duca degli Abruzzi. Ma questa è piccola cosa. Il camerata Bianchini prosegue: ci siamo fermati all'ampliamento del terzo bacino, non essendo apparsa ancora giustificata l'ingente spesa che sarebbe occorsa per la costruzione di un bacino di metri 350.

Questo non corrisponde a verità, perchè anzitutto la costruzione del bacino non è fatta con denaro nè del Consorzio, nè dello Stato. È una Società privata che avrebbe anche essa, tutto l'interesse alla costruzione di questo grande bacino, come l'avrebbe il Consorzio autonomo del Porto. La ragione è invece nel tempo.

Per la costruzione delle due grandi navi del Lloyd Sabauda e della Navigazione Gene-

rale Italiana, s'impiegheranno circa 18 mesi, credo; la costruzione del bacino non si potrebbe fare in meno di tre anni o tre anni e mezzo, il che vuol dire che per circa due anni non vi sarebbe nel Mediterraneo bacino capace di ospitare queste navi per le necessarie riparazioni, se non andando nel porto di Tolone. Ma ciò non sarebbe dignitoso per la bandiera italiana.

Ed entriamo allora, senza quella nota di pessimismo che ha avuto il camerata Bannelli, nella questione delle spese portuali. Dico, senza nota di pessimismo, perchè io credo ad una vera coscienza marinara italiana; ma in rapporto a quella che è la contesa fra marittimi, armatori, portuali e spedizionieri, vi è poca chiarezza nell'opinione pubblica e soprattutto, diciamolo francamente, vi è anche una eredità che noi abbiamo avuto e per la quale è molto difficile, anche con la maggiore sincerità fascista, anche con lo spirito più aperto di collaborazione, poter risolvere agevolmente le questioni prospettate dai precedenti oratori.

Porto di Genova. È utile leggere alcune cifre, non di statistica lata, ma di statistica precisa, fatta sul conteggio delle operazioni del porto di Genova. Il porto di Genova nel 1913 aveva 7,427,000 tonnellate fra merce sbarcata e merce imbarcata; nel 1929 aveva 8,422,000 tonnellate, vale a dire 1 milione di tonnellate in più di quello che aveva nel 1913. Diminuisce di circa 250 mila tonnellate dal 1928 al 1929, per la diminuzione della importazione del grano e dei semi oleosi, sia per la battaglia del grano, sia per la difesa fatta dell'olio di oliva.

Una uguale proporzione non si ha per nessun porto. Il porto di Savona ha aumentato dal 1913 al 1929 di 300 tonnellate; il porto di Livorno va da 1,600,000 tonnellate a 2,115,000 tonnellate, vale a dire mezzo milione di tonnellate. Altri porti invece hanno diminuito notevolmente la loro importazione. È notevole il fatto — e questo per rassicurare anche il camerata Bannelli — che nell'aumento del porto di Genova si ha un notevole aumento anche nella esportazione. Anche quest'anno circa 100 mila tonnellate sono state aumentate nel ramo esportazione, in compenso della diminuzione notevole che avremo — anche maggiore di quella già citata — per il grano, di circa 300 mila tonnellate, e, per i semi oleosi, di 200 mila tonnellate.

Io ho desiderato che l'ufficio speciale, (osservatorio) che esiste presso il Consorzio autonomo del porto, facesse un esatto calcolo