

di 3; Cascella, di 3; Pavoncelli, di 3; Pace, di 2; Tredici, di 5; Bianchi, di 3; Foschini, di 2; Chiurco, di 3; per motivi di salute, gli onorevoli Ungaro, di giorni 3; Geremicca, di 1; per ufficio pubblico, gli onorevoli: Gorini, di giorni 2; Limoncelli, di 1; Solmi, di 10; Cariolato, di 8; Bonardi, di 12; Alezzini, di 3; Donegani, di 12; Calore, di 2; Maresca di Serracapriola, di 1; Ridolfi, di 3.

(Sono concessi).

**Seguito della discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero delle comunicazioni per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1931 al 30 giugno 1932.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero delle comunicazioni per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1931 al 30 giugno 1932.

È iscritto a parlare l'onorevole camerata Barni. Ne ha facoltà.

BARNI. Onorevoli camerati! Quantunque per l'ufficio che il Regime mi ha assegnato io possa rappresentare un uomo di parte, nel discorso odierno cercherò di essere più obiettivo che sia possibile, e di essere quanto più possibile aderente alla realtà vera della situazione della marina mercantile.

A questo sono indotto perchè, quale organizzatore sindacale, io mi trovo in una condizione di duplice privilegio: primo, perchè di regola colui che è a capo della Confederazione della gente del mare, è anche a capo della Cooperativa Garibaldi, cooperativa fondata in altri periodi con un duplice scopo: un lungo miraggio, quello di tendere alla proprietà collettiva del naviglio; l'altro, di corto miraggio, di avere un termine di raffronto continuo e costante per vedere quali erano e quali fossero gli utili degli armatori nel campo marittimo.

Evidentemente, caduto — e non poteva non cadere — il lungo scopo, rimaneva il corto miraggio. Orbene, il fatto di corto miraggio, la medaglia ha due roveschi. Perchè, se è vero che può essere questo organismo termine di raffronto in periodi di lauti guadagni, è purtroppo altrettanto vero che è termine di raffronto quando questi guadagni tendono a scomparire.

L'altra ragione che mi spinge a fare queste realistiche dichiarazioni è il fatto che, mentre è molto difficile e molto aspro per gli organiz-

zatori dell'interno il convincere i propri organizzati, il consolare — vorrei dire — i propri organizzati per le ineluttabili condizioni sociali odierne — che se le condizioni nostre non sono buone, le condizioni all'estero sono ancora peggiori — questo compito aspro per me non esiste, perchè sono proprio i marinai che, navigando all'estero, portano a me gli elementi di questa constatazione.

L'effettiva constatazione di questo fatto è data da una prova che può servire di argomento anche agli organizzatori dell'interno: la scomparsa, quasi totale, della diserzione marittima.

Mentre fino a qualche anno fa alla « boca » di Buenos Ayres, a Colon, a New York, vi erano speciali uffici che cercavano di allettare — e riuscivano purtroppo talvolta ad allettare — i nostri marittimi, per le attitudini speciali che la gente italiana ha e per le quali è reputata nel mondo, oggi non solo non si hanno più queste diserzioni marittime, ma riceviamo lettere da coloro che, dimentichi della fede giurata, sono rimasti all'estero, chiedendo ora perdono del loro fallo commesso.

Sono queste considerazioni e ragioni che mi rendono, dico, obiettivo nell'esame della situazione della marina mercantile. Guardiamo qual'è questa situazione dal lato economico.

Per non farmi beccare da Sua Eccellenza il Ministro delle comunicazioni (*Interruzione dell'onorevole Ministro — Si ride*) io non citerò dati statistici, perchè in questo momento, e specie per questo ramo, anche la statistica sembra che diventi una opinione. Però ci sono dei fatti che sono veri.

Una verità: continuo, crescente, disarmo del naviglio mercantile. Un'altra verità, desunta dalla stessa relazione presentata alla Camera e che dà oggetto a noi di grande meditazione: cioè, mentre per la merce imbarcata e sbarcata con naviglio italiano, si ha posizione di resistenza nei traffici transoceanici o per lo meno la proporzione in diminuzione è uguale a quella per altri paesi, noi abbiamo aumento di merci imbarcate, o sbarcate da e per lo Stato, con bandiera estera. Vale a dire che, sia pure in poco, le navi battenti bandiera estera giungono a far concorrenza dentro ai porti italiani.

Lo stesso aumento si riscontra nelle merci imbarcate o sbarcate da navi battenti bandiera estera, da e per il Mediterraneo. Vale a dire, nel raggio interno e nel raggio degli stretti noi, anche in periodo di diminuzione, vediamo in aumento il traffico del naviglio estero.