

convenzione modificativa di quella vigente con la Società Anonima Zaratina di navigazione per l'esercizio delle linee di navigazione sovvenzionate costituenti il gruppo *H* (Zara) ».

Non essendovi oratori iscritti, e nessuno chiedendo di parlare, questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto

Discussione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 18 giugno 1931, n. 823, contenente modificazioni alle norme in materia di privilegi marittimi.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 18 giugno 1931, n. 823, contenente modificazioni alle norme in materia di privilegi marittimi (*Stampato* n. 1023-A).

È aperta la discussione generale su questo disegno di legge.

Ha chiesto di parlare l'onorevole Barni. Ne ha facoltà.

BARNI. Onorevoli Camerati! In questo periodo di vita dura, e specialmente durissima per la marina mercantile, non mancano il susseguirsi di previdenze e di provvidenze del Governo e del Regime fascista.

Giorni or sono, la Camera approvava la modifica della Cassa malattie della Gente del mare e dell'aria, Stamane, gli uffici procedevano alla discussione ed alla nomina della relativa Commissione per l'approvazione della convenzione internazionale di Londra sulla sicurezza della vita umana in mare.

È di giorni scorsi il provvedimento del Consiglio dei Ministri per il premio di demolizione per le navi eccessive in disarmo nei diversi porti italiani

Ora la opinione italiana, anzi, la opinione mondiale, è stata richiamata da un grande avvenimento della marina mercantile italiana. Intendo alludere alla fusione delle grandi società di navigazione per passeggeri.

La opinione pubblica si è espressa, attraverso i giornali, in senso largamente favorevole a questa concentrazione. Se tali provvedimenti sono discutibili in altre attività industriali, evidentemente la concentrazione era di opportunità urgente nel ramo della marina mercantile.

Il sottoscritto che ha l'onore di rappresentare coloro, o almeno una parte di coloro che da questa fusione saranno danneggiati, deve, per ispirito fascista, inveterato nell'animo suo, dichiarare che le ragioni di utilità generale del Paese sono da premettersi a qualsiasi interesse particolare.

Ma nel coro generale che vi è stato per questo provvedimento di fusione, non sono mancate, specialmente in una stampa molto vicino a noi, per ragioni geografiche e non per sentimento, certe critiche che tendevano a fare apparire questo provvedimento come unilaterale, a beneficio di una parte sola.

I provvedimenti, tra i quali quello di cui mi occuperò in questo momento, che il Governo fascista, che il Ministro delle comunicazioni, prendono a favore della gente del mare, stanno a testimoniare, invece, della assoluta imparzialità del Regime, tanto di fronte alla forza che è data dalla gente di mare, quanto di fronte alla forza dei datori d'opera.

Il Codice di commercio, anzi le vecchie abitudini e consuetudini della vita di mare, davano un privilegio speciale ai crediti marittimi.

Infatti già in deroga od anzi in amplificazione all'articolo 1950 del Codice civile si faceva richiamo col titolo nono del libro secondo del Codice di commercio a certi privilegi per i quali i creditori marittimi avevano privilegio ulteriore e superiore a quelli contemplati dal Codice civile stesso. Ma questi privilegi avevano una graduatoria che il tempo ha dimostrato essere suscettibile di modificazione.

In pari tempo era già stata costituita per le pensioni dei vecchi marinai la Cassa invalidi, cassa fatta con contributi di ambedue le parti, tanto dei datori di lavoro quanto dei datori d'opera, ed anche questi crediti, che la gestione di questa Cassa invalidi della marina mercantile poteva pretendere dall'armatore dovevano essere tutelati.

Sono state queste le ragioni per le quali già nel 1928 la Camera approvava una nuova elencazione, una nuova graduatoria di privilegi marittimi, ed e ciò dimostra l'assoluta imparzialità del Regime Fascista, tanto dinanzi ad una forza quanto di fronte all'altra. Dal settimo posto, il credito per stipendi dovuti al capitano, agli ufficiali e all'equipaggio per le navi di marina mercantile, veniva portato immediatamente dopo il primo, cioè dopo quello dei rimborsi per spese sindacali o per spese per la curatela e la gestione della nave.