

se, superato un primo periodo di *deficit*, queste nazioni sono arrivate oggi a realizzare un utile, non vedo, per quali ragioni non potremmo, noi pure, sperimentarlo e riuscire.

Tutto ciò, a prescindere dal fatto che il periodo in cui hanno tentato le altre nazioni, era un periodo che trovava l'aviazione civile in uno stato molto differente da cui potremmo trovarla noi oggi. Oggi l'aviazione civile ha raggiunto una regolarità notevolissima (le ultime statistiche parlano di 93, e 95 per cento) e se fosse assicurato alle Compagnie aeree un corriere di notevole quantità, esse potrebbero distaccare per esso, apparecchi appositi monoposti, muniti di paracadute che potrebbero volare con qualunque tempo e ora, e così arrivare alla soglia della precisione assoluta, alla soglia del cento per cento.

Camerati, ho voluto accennare a un problema che fin qui alla Camera non era stato portato. Ho voluto accennarvelo, perchè, effettivamente, mi rendo conto che esso ha una notevolissima importanza; perchè, se anche qui ancora non è stato trattato, esso viene frequentemente discusso dalle organizzazioni internazionali dalla Camera di commercio internazionale all'Unione Postale Universale ed alla « Commission des Communications et du transit » presso la Società delle Nazioni. Continuamente si impostano e si raggiungono accordi, si stipulano convenzioni; e non posso dimenticare che, alla Conferenza del 1919 per la pace a Parigi, furono, prima di tutti, gli esperti italiani, a proporre un piano di comunicazioni aeree postali.

Io non vorrei che quella nostra primogenitura andasse definitivamente perduta.

Ho voluto portare qui il problema anche per un'altra ragione. Nel maggio prossimo si riunirà nuovamente a Bruxelles la Conferenza aereo-postale internazionale. Vi parteciperanno rappresentanti del nostro Ministero delle comunicazioni ed io auguro che vorranno portarvi un tale contributo di buona volontà per cui nella istituenda rete aerea internazionale l'Italia non abbia una posizione infelice.

Spero che non siano spiaciute al camerata Ministro le mie modeste osservazioni e sono certo che anche in questo servizio vedremo ben presto il peso della sua dinamica potente capacità organizzativa.

Ricordo di aver veduto, ancora bambino, passare attraverso l'Italia i furgoni carichi di posta: la « valigia delle Indie »; rilevo quale fremito di vita vi sia oggi attorno ai grandi problemi del Levante e non mi pento, nell'anno X della Rivoluzione fascista, nell'e-

poca dei Ferrarin e dei Maddalena, nel tempo degli stormi atlantici guidati da un Ministro in volo vittorioso verso le prode più remote, non mi pento di sognare quel palpito impaziente di attività europea affidato alle poderose e sicure ali italiane. (*Vivissimi applausi — Molte congratulazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole camerata Ardissonne.

ARDISSONE. Onorevoli camerati. Desidero intrattenere brevemente la Camera su alcune importanti questioni relative alle linee del traffico terrestre che si irradiano dal nostro principale emporio marittimo: il porto di Genova.

È ben noto che le linee ferroviarie del compartimento di Genova danno un prodotto chilometrico annuo superiore a quello di tutti gli altri compartimenti del Regno. Se si esamina il solo tronco Genova-Arquata, si rileva che il suo prodotto chilometrico annuo raggiunse nel biennio 1926-28 lire 2,315,000.

Tale intenso traffico è dovuto all'aumento progressivo, se pur con temporanee deflazioni, del movimento mercantile del porto di Genova. Difatti il traffico del porto che era nel 1870 di circa 3.000.000 di tonnellate è andato gradatamente aumentando: nel 1904 tocca le tonnellate 5.567.270 e raggiunse nel 1916 le tonnellate 7.704.707. Durante la contrazione del dopo-guerra il traffico ridiscese nel 1921 a tonnellate 4.765.554 per poi risalire, nella nuova era di pace sociale e di tranquillità instaurata dal Fascismo, fino a raggiungere nel 1928 tonnellate 8.672.832.

La grande crisi internazionale che attraversiamo non poteva non colpire il movimento mercantile del porto di Genova; infatti il traffico delle merci si contrasse nel 1931 a tonnellate 7.107.298 segnando una riduzione del 18 per cento in confronto al 1928. Ma allorquando, ascoltati i saggi dettami del Duce, la pace economica tra le varie Nazioni sarà ristabilita, il traffico del porto riprenderà certamente la sua linea ascendente.

La questione del collegamento tra Genova e la Valle Padana, e segnatamente tra la Superba e Milano (primo emporio industriale d'Italia), per soddisfare ai crescenti bisogni del porto attraverso una nuova linea di comunicazione, fu prospettata una trentina di anni fa quando un gruppo di genovesi, capitanati dal senatore Erasmo Piaggio, offriva nel 1905 di costruire a proprio rischio e spese, una nuova linea ferroviaria a pendenza minima. Il Governo di allora non accettò l'offerta, e