

	Pag.
Conversione in legge del Regio decreto-legge 22 marzo 1934, n. 443, relativo alla proroga dei poteri conferiti al presidente dell'Istituto nazionale fascista per l'assicurazione contro gli infortuni sul lavoro, per l'ordinamento del personale . . . .	83
Conversione in legge del Regio decreto-legge 15 marzo 1934, n. 502, portante modificazioni delle norme concernenti la liquidazione delle gestioni per l'assicurazione contro gli infortuni sul lavoro secondo le leggi ex-austro-ungariche . . . .	84
<b>Sull'ordine del giorno</b> . . . . .	87
PRESIDENTE . . . . .	87
<b>Disegni di legge (Votazione segreta)</b> . . . .	89

### La seduta comincia alle 16.

MARCUCCI, *Segretario*, legge il processo verbale della tornata precedente.

(È approvato).

### Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto un congedo: per motivi di famiglia, gli onorevoli: Serono, di giorni 1; Livoti, di 1; Pisenti Pietro, di 2; per motivi di salute, l'onorevole: Lami, di giorni 3; per ufficio pubblico: gli onorevoli: Bianchini, di giorni 1; Castellino, di 10; Tarchi, di 1; Vecchini, di 1; Alfieri, di 1.

(Sono concessi).

### Discussione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 21 dicembre 1933, n. 1863, relativo all'assegnazione di un nuovo contingente di naviglio da carico da demolire.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 21 dicembre 1933, n. 1863, relativo all'assegnazione di un nuovo contingente di naviglio da carico da demolire. (*Stampato*, n. 1-A).

È aperta la discussione generale su questo disegno di legge.

Ha chiesto di parlare l'onorevole camerata Barengi. Ne ha facoltà.

BARENGHI. Onorevoli Camerati. Il Regio decreto-legge 21 dicembre 1933, n. 1863, è il quarto della serie dei provvedimenti intesi a promuovere mediante un compenso per ogni tonnellata di stazza lorda la demolizione delle navi nazionali da carico a scafo metallico. E poichè ciascuno di tali provvedimenti concede il compenso ad un contingente di 200.000 tonnellate, quando quest'ultimo decreto avrà conseguita la sua piena attuazione, 800.000 tonnellate di naviglio da carico antiquato e nella massima parte antieconomico saranno state eliminate dal mercato.

A prescindere dai particolari vantaggi immediati che queste demolizioni hanno arrecato agli armatori interessati, alle imprese di demolizione, alla maestranza impiegata nei lavori, è opportuno considerare specialmente il beneficio che ne ha conseguito l'armamento da carico, che in seguito ad essi è stato alleggerito delle spese improduttive che gravavano sulle aziende per la manutenzione di un naviglio che non avrebbe potuto sperare di riprendere utilmente e vantaggiosamente la navigazione.

Ora se noi riflettiamo che queste 800.000 tonnellate di naviglio da carico, che in totale sarà stato demolito, rappresentano il 25 per cento circa del naviglio a propulsione meccanica da noi posseduto nel periodo più acuto del disarmo — ottobre 1932 — possiamo ben dire che più tangibili e più grandi ne sarebbero state le conseguenze, se analoghe iniziative fossero state prese dai principali Stati marittimi, poichè riferendoci alla cifra globale del naviglio mondiale da carico, la percentuale di quello in disarmo, alla stessa epoca era del 19 per cento e perciò si sarebbe ristabilito l'equilibrio fra domanda ed offerta. Ma, se togliamo la Germania ed il Giappone, che da tempo hanno emanato provvedimenti del genere, gli altri Stati non hanno ancora concretato alcuna provvidenza di questa specie, sebbene da tempo siano state ventilate e studiate proposte intese a conseguire tal fine.

Gli è che queste iniziative trovano ostacolo nella tendenza a voler risolvere il problema nel campo degli Accordi internazionali e con la vecchia mentalità liberista che ancora predomina in alcuni Stati marittimi. Sicchè le iniziative del genere sono ancora allo stato di progetto, e per quanto propugate da autorevoli organi armatoriali e da Associazioni economiche, non hanno trovato