RISERVATISSIMO.

CONFERENZA DI LONDRA

per il Canale di Suez

478
479

RESOCONTO SOMMARIO

Martedì 2 ottobre 1956

SEDUTA ANTIMERIDIANA

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE LEONE

La seduta comincia alle 11.

LONGONI, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta antimeridiana del 21 luglio 1956, che è approvato.

Congedi.

PRESIDENTE comunica che hanno chiesto congedo i deputati Caiati, Cottone, Gitti e Rubinacci.

(*I congedi sono concessi*).

Comunicazioni del Governo.

MARTINO, *Ministro degli affari esteri*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, il Governo è lieto di adempiere per mio mezzo il dovere di esporre all'esame ed alla valutazione del Parlamento le ragioni, le forme e i fini dell'azione politica da esso finora compiuta nella situazione internazionale che è stata creata dalla nazionalizzazione del canale di Suez decisa dal governo egiziano il 26 luglio di quest'anno.

Ciò facciamo, ora, all'inizio della ripresa autunnale dei lavori parlamentari, ma dopo aver fornito precisi elementi di giudizio alle Commissioni degli affari esteri del Senato e della Camera ed averne sollecitato i suggerimenti. Il presente dibattito, che io ho l'onore di aprire con le seguenti dichiarazioni, occuperà purtroppo quel breve spazio di tempo che è consentito dalla ferrea disciplina dei lavori parlamentari, in una stagione politica particolarmente densa di impegni, ma esso certamente permetterà sia al Governo sia alle varie correnti di opinione qui rappresentate non solo di esporre i rispettivi punti di vista su un problema che è stato e continua ad essere causa di profonda ansietà per la sicurezza dell'avvenire, ma di rimeditare le ragioni da cui questi punti di vista sono determinati, al cospetto del paese, di cui tutti in questo momento sentiamo la presenza invisibile come attesa e incentivo di pensieri e sentimenti da null'altro ispirati che da pubblico interesse.

Io credo di dovervi risparmiare, onorevoli colleghi, il racconto analitico delle varie e successive fasi e manifestazioni della controversia aperta dall'emanazione della legge egiziana del 26 luglio 1956, con la quale quel governo trasferì la proprietà degli impianti e dell'esercizio del canale di Suez dalla Compagnia universale ad un ente parastatale egiziano di nuova istituzione, e dal discorso con il quale il presidente Nasser annunziò e illustrò al suo popolo quel provvedimento. Nel recitare questo racconto vi direi cose molte delle quali sono già a voi note e ridurrei, senza utilità, il tempo già troppo breve destinato al presente dibattito. Quel che invece è necessario che io dica, ed è utile che lo dica subito con la massima chiarezza, è che gli atti compiuti dal Governo italiano, in base alle decisioni adottate dal Consiglio dei ministri nelle riunioni del 31 luglio, del 12 e del 19 settembre, per mezzo dei normali organi e della sua delegazione alle conferenze di Londra tra il 16 e il 23 agosto e tra il 19 e il 12 settembre, hanno avuto come presupposto la condanna, mai revocata in dubbio, della decisione egiziana del 26 luglio. Noi abbiamo condannato quella che è stata chiamata la disinternazionalizzazione del canale di Suez, decisa unilateralmente e improvvisamente dal governo egiziano, perché questa decisione contrasta con un accordo internazionale. Non si può contestare, e noi non contestiamo al governo egiziano, il diritto di farsi promotore della revisione del regime giuridico del canale di Suez posto in essere dalla convenzione internazionale del 1888 e dagli atti internazionali precedenti. Questa revisione si sarebbe imposta per cause intrinseche nel 1968, cioè allo scadere della concessione alla Compagnia universale presupposta dalla convenzione del 1888.

In vista di questa scadenza il Governo egiziano, nella sua qualità di Stato sovrano del territorio attraversato dal canale, desiderando l'adozione di un regime giuridico diverso da quello vigente avrebbe non solo potuto ma dovuto iniziare la procedura per la sua revisione. Se ciò avesse fatto avrebbe compiuto un atto di tutela degli interessi e dei diritti del suo popolo e insieme di previggente salvaguardia dell'ordine internazionale. Scindere, come pur si è tentato di fare, la convenzione del 1888 dall'esistenza della Compagnia universale non è possibile altro che in sede, come dicono i giuristi, *de jure condendo*. Nulla vieta che si stipuli una nuova convenzione il cui strumento esecutivo non sia più la vecchia compagnia, ma la convenzione, così

come fu stipulata nel 1888 a Costantinopoli e attualmente vige, presuppone ed esplicitamente richiama tutti gli atti precedenti di costituzione e di riconoscimento della Compagnia universale. Né si può dire che l'Egitto abbia subito coattivamente la convenzione del 1888, perché nell'articolo 8 del trattato anglo-egiziano del 1954, relativo allo sgombero del canale da parte delle truppe inglesi, il governo egiziano si impegnava solennemente a rispettarla. Non può perciò esserci alcun dubbio sull'illecito giuridico commesso il 26 luglio. Noi abbiamo condannato quell'atto non certo per difendere la Compagnia universale, di cui pur è doveroso riconoscere le grandi benemerenze civili, sia per aver reso possibile in un'età piena di fermenti ideali la costruzione del canale e sia per averlo mantenuto aperto al traffico di tutte le bandiere per molti decenni tanto in guerra che in pace, continuamente migliorandone le condizioni ed accrescendone l'efficienza.

Noi non abbiamo voluto difendere e non difendiamo la Compagnia perché sappiamo bene che tutte le istituzioni, anche quelle che hanno reso grandi servigi, sono caduche. Non sono invece caduchi e non debbono perciò essere offesi i principî che assicurano la convivenza internazionale. Uno di tali principî è il rispetto dei patti. Tutti i patti sono modificabili per accordo delle parti, ma nessuno deve essere modificato unilateralmente dalla volontà di una sola parte. Quando questo accade tutto l'ordine internazionale entra in crisi perché è scossa la fiducia nelle sue leggi non scritte, che sono il fondamento delle sue leggi scritte.

Ecco qual è stato il sentimento del Governo italiano verso la decisione egiziana del 26 luglio, sentimento di riprovazione e insieme di rammarico per i vincoli di antica amicizia e di ininterrotta collaborazione che legano il popolo italiano al popolo egiziano.

Il vostro ministro degli esteri, affermando il 19 settembre a *Lancaster House* che bisognava cercare con ogni mezzo di evitare il ricorso all'uso della forza materiale, in quanto i paesi utenti del canale, tutelati dalla convenzione del 1888, sono in possesso della forza del diritto a cui non può prima o poi non arridere il successo, intese, appunto, dare ancora una volta forma precisa a questo sentimento.

Desidero premettere inoltre che sin dall'inizio della crisi abbiamo valutato, con la gravità dell'offesa recata al diritto e la minaccia ai nostri interessi nazionali garantiti dal violato regime giuridico del canale, il dovere, che la crisi stessa ci imponeva e ci impone, di difendere nella nuova difficile situazione, mercé la nostra condotta, l'integrità di quel pilastro della nostra politica che è la solidarietà occidentale.

Il Governo italiano, quanto è stato fermo e sollecito nel condannare l'atto compiuto dal governo egiziano, altrettanto è stato fermo e sollecito nell'escludere l'uso della forza per la restaurazione dell'ordine violato. Io non credo che vi siano stati governi decisi in qualche momento a reagire con la forza. Le misure militari di alcuni governi hanno avuto evidentemente il fine, pienamente raggiunto, di evitare il prevedibile deterioramento di una situazione resa pericolosamente fluida dal clima creato non tanto dalla nazionalizzazione del canale quanto dal quadro politico nel quale essa fu deliberata. Il Governo italiano escluse, in ogni modo, sin dall'inizio della crisi, il ricorso alla forza giudicando non facilmente localizzabile né congruo al suo fine un eventuale conflitto che una parte del mondo avrebbe condannato e l'altra parte non avrebbe compreso e i cui effetti avrebbero colpito gli organismi predisposti per la salvaguardia della pace. L'azione del Governo fu perciò diretta alla ricerca, non già, come si è detto, di un compromesso tra la ragione e il torto, ma di una formula tecnica di risoluzione del problema posto dalla nazionalizzazione del canale. Quest'atto aveva posto fine ad un regime giuridico della navigazione nel canale senza crearne uno nuovo che, rispettando la sovranità egiziana, fosse in grado di offrire agli utenti le stesse garanzie offerte dal precedente, e cioè la libertà di transito alle navi di tutte le bandiere in pace e in guerra; il mantenimento dell'efficienza del canale, che essendo una via artificiale è bisognosa di un controllo e di una manutenzione permanente; e tariffe eque né esose né discriminatorie. Si trattava, e ancora oggi si tratta, nella situazione creata dalla decisione del governo del Cairo, di dar vita a questo nuovo regime giuridico, le cui fondamenta sono nella storia del canale e nella convenzione del 1888 non contestabili né rinnegabili da nessuno.

Proprio per raggiungere questo fine, in collaborazione con gli altri ventuno paesi, il Governo italiano partecipò alla prima conferenza di Londra e aderì al piano Dulles, che fu accettato al termine dei lavori da diciotto su ventidue paesi partecipanti. Furono presentati a quella conferenza anche un piano indiano ed un piano spagnolo: il primo per proporre la istituzione di un comitato interministeriale consultivo accanto agli organi egiziani di gestione diretta del canale, il secondo per proporre la costituzione di un consiglio egiziano in gestione con rappresentanti internazionali. Non vi fu un piano italiano se

non come mezzo di trattativa per la ricerca di una formula che potesse raccogliere il maggior numero di consensi. La delegazione italiana, visti accolti alcuni suoi suggerimenti nella rielaborazione del piano Dulles e ritenuto che solo questo piano aveva la possibilità di dar vita ad un compatto e vasto fronte di paesi utenti per un ragionevole tentativo di negoziati con il governo egiziano, decise di dargli la sua adesione.

Come è noto, il piano del segretario di Stato americano, al quale aderirono i paesi di tutti i continenti e a cui non poté perciò essere opposta alcuna pregiudiziale anticolonialistica, prevede la istituzione di un'autorità internazionale di gestione di cui fa parte l'Egitto. Esso deve essere considerato come l'espressione dello sforzo inteso ad escludere dall'amministrazione del canale qualsiasi ingerenza politica e ad assicurare alle autorità egiziane, per il perfezionamento dei servizi della navigazione, il concorso delle migliori esperienze ed energie tecniche degli altri paesi interessati. Sotto tale aspetto lo considerò il Governo italiano, che, in una pubblica dichiarazione, ebbe a notare come il piano Dulles, istitutivo di un'autorità internazionale per la gestione di un servizio internazionale, non possa essere lesivo della sovranità in un periodo in cui il processo dell'interdipendenza induce i singoli Stati ad autolimitarsi per creare nuovi e più efficaci strumenti di collaborazione. Purtroppo il governo egiziano non accettò di iniziare un negoziato sulla base del piano ideato da Foster Dulles, poi emendato nel corso della conferenza e infine adottato dai paesi a cui appartiene il 90 per cento del traffico in transito per il canale di Suez.

Desidero render noto che nei giorni in cui il comitato detto dei cinque illustrò alle autorità del Cairo il piano che possiamo chiamare propriamente il piano dei diciotto, il Governo italiano ritenne opportuno attirare l'attenzione di quello egiziano sulla gravità della situazione che un suo eventuale rifiuto ad iniziare la trattativa propostagli avrebbe potuto determinare. Alcuni hanno rivolto critiche a questo intervento del governo italiano pretendendo di attribuirci la responsabilità di aver rotto la solidarietà degli utenti offesi da Nasser o addirittura la solidarietà atlantico-occidentale, che avrebbe dovuto in questa circostanza dar prova di sé. Questi critici ignorano che in una azione comune ad una pluralità di Stati vi sono compiti diversi per ciascuno. Noi abbiamo tentato di agire al Cairo non al di fuori del quadro della solidarietà degli utenti ma entro questo quadro, utilizzando i nostri rapporti con quel Governo. Se siamo stati sfortunati in questo tentativo non perciò possiamo dire che dovevamo astenercene. Noi abbiamo dato la prova che nulla è rimasto intentato da parte nostra per favorire una soluzione pacifica. Il nostro passo avvenne comunque in pieno accordo con i governi degli Stati Uniti, della Francia e dell'Inghilterra (qualcuno dei quali ci ha anche ringraziato per la nostra iniziativa) e col primo ministro Menzies, presidente del comitato dei cinque.

Onorevoli colleghi, voi sapete, e io perciò non debbo dirvi, come e perché, fallita al Cairo la missione affidata al comitato dei cinque e riconosciuta la impossibilità di accogliere i suggerimenti di quel governo per la costituzione di un nuovo organo di negoziati con basi inesistenti e fini indeterminati, si sia giunti alla seconda conferenza di Londra, convocata per prendere in esame la proposta americo-anglo-francese per la formazione di un'associazione degli utenti. Questa associazione, nel pensiero originario di taluno dei suoi ideatori, avrebbe dovuto, nelle more di un negoziato con l'Egitto, assumere le responsabilità inerenti al traffico del canale ed esercitarlo con propri mezzi e propri piloti. L'attuazione del progetto esigeva un minimo di cooperazione da parte delle autorità egiziane per le operazioni non effettuabili che su terra. Rifiutandola l'Egitto avrebbe violato in modo flagrante la convenzione del 1888, ed a questa violazione avrebbero potuto seguire sanzioni che sarebbero state più efficaci e tanto più facilmente eseguibili quanto maggiore fosse stato il numero dei paesi aderenti all'Associazione degli utenti.

Questo piano presupponeva che fossero esatte talune considerazioni giuridiche relative al contenuto preciso della convenzione del 1888, considerazioni che invece a noi parvero dubbie. Manifestammo questi nostri dubbi prima ancora che avesse inizio la seconda conferenza di Londra, in privati colloqui, ai rappresentanti dei paesi amici ed alleati, dichiarando tuttavia che la nostra perplessità non concerneva la costituzione dell'associazione ma il compito precipuo che ad essa inizialmente si sarebbe voluto assegnare. L'associazione, concepita invece come organo di tutela degli interessi degli utenti del canale e di difesa dei diritti ad essi riconosciuti dalla convenzione di Costantinopoli, non poteva non avere il nostro pieno consenso.

Questo organismo si può infatti veramente considerare contenuto in germe nella convenzione del 1888. Estromessa la Compagnia universale, è logico che gli Stati interessati alla libera navigazione nel canale si associno per la tutela dei loro diritti, rimasti privi di un idoneo strumento esecutivo. In considerazione di ciò, il Governo italiano ha aderito

all'associazione, alla quale si sta ora curando di dare una precisa forma tecnica sulla base della decisione, prevalsa appunto nella seconda conferenza di Londra, di costituirla come un organo di tutela collettiva e perciò stesso di negoziazione con lo Stato egiziano: non già strumento di provocazione come in qualche momento apparve al governo egiziano ma strumento di negoziazione e quindi tale da agevolare un regolamento pacifico della vertenza.

A questo risultato, cui si deve tra l'altro se la coesione tra i diciotti paesi ha potuto essere mantenuta, ha notevolmente contribuito l'opera della delegazione italiana. È stato detto che l'Italia rimase isolata. È vero il contrario, poiché alla tesi italiana aderì la grande maggioranza dei paesi rappresentati alla conferenza.

È stato detto che la seconda conferenza di Londra sarebbe fallita, perché l'associazione degli utenti non è nata con un programma preciso e deciso di azione. Intanto l'associazione è nata come espressione di un chiaro pensiero e strumento di una legittima esigenza. Solo l'avvenire potrà darci la prova della sua vitalità. Escluso da tutti il ricorso alla forza, il pericolo maggiore, costituito da una crisi del fronte dei principali utenti quale si costituì nella prima conferenza di Londra, è stato evitato proprio con la costituzione dell'associazione. Chi parla di fallimento perché l'associazione non è nata subito con più ampi e stringenti poteri o con poteri coercitivi non tiene conto della complessità di una situazione in cui bisogna muoversi con pazienza pari alla fermezza per evitare effetti ancora più dannosi di quelli a cui si intende porre riparo.

A Londra, specie nella seconda conferenza, sono emerse differenze di valutazione che non si sono spente nella sala di *Lancaster House*. A proposito di ciò intendo, onorevoli colleghi, sottoporre alla vostra riflessione tre precisazioni di principio. In primo luogo, è naturale che in un organismo in cui sono rappresentati popoli liberi non sia possibile raggiungere l'accordo che attraverso la discussione. L'unanimità e la fulmineità delle decisioni sono qualità, non voglio dire se positive o negative, degli organismi autoritari. La libertà ha alcuni svantaggi, fra i quali v'è il bisogno risorgente di riconquistare l'intesa fra uomini che continuano a vivere e che perciò continuano a pensare. In secondo luogo, in una alleanza si serve la causa comune anche con il coraggio della critica, quando è necessario. Il conformismo è deleterio in tutti i casi, anche in quello delle alleanze fra i popoli. Vi sono alcuni che interpretano la fedeltà agli alleati come ubbidienza a tutti i loro desideri. Costoro non s'accorgono che sono essi i nemici più nocivi delle alleanze che intendono difendere, in quanto le condannano alla sterilità e alla senescenza. In terzo luogo, non ho difficoltà a dichiarare, e anzi sento il dovere di farlo, che posteriormente al 26 luglio, nella crisi seguita alla nazionalizzazione del canale, abbiamo potuto e dovuto constatare, questa volta in modo più certo e più chiaro, la insufficienza dei nostri strumenti di collaborazione politica. Critiche e rilievi concernenti alcuni aspetti della solidarietà occidentale potrebbero essere formulati da tutti, ed anche da noi. La solidarietà non può non consistere essenzialmente nella partecipazione comune alla formazione di decisioni comuni. Ma noi non abbiamo mosso e non moviamo rimproveri a nessuno. Ciò che lamentiamo è la insufficienza degli strumenti della nostra solidarietà. Questi strumenti sono stati costruiti per una situazione che è mutata. Ora, nella fase della cosiddetta coesistenza competitiva, non si tratta di far fronte ad un ben identificabile assalto frontale ma di difendersi dalle infiltrazioni e dagli aggiramenti dissimulati. Nelle nuove condizioni, per salvare la solidarietà occidentale e renderla operante in tutte le direzioni e in tutte le occasioni, occorre un organo permanente di vigilanza e collaborazione politica dalla cui competenza non esuli alcun settore. La lezione che tutti dobbiamo saper ricavare virilmente dalle vicende della crisi di Suez, che non si possono e non si debbono giudicare con criteri e cipiglio tribunalizi in quanto sono in gran parte manifestazioni di una situazione obiettiva, è per l'appunto quella di modernizzare i nostri strumenti di collaborazione. Lo sforzo che ora dobbiamo compiere è di elevarci sulle nostre contingenti differenze di opinione per ricercarne la causa nel vuoto che si è creato tra il bisogno di azioni più concordate e le attuali istituzioni insufficienti a sodisfarlo.

In quanto al merito della questione desidero dire che l'Italia non poteva, per chiarezza e lealtà, non far presente a Londra, in risposta ad un intervento del ministro degli esteri di Francia, in quale forma si svolge l'attuale sistema di pagamento dei diritti di transito e le difficoltà che l'Italia incontrerebbe nel modificarlo. Da alcuni anni e cioè dal 1° gennaio 1953 il pagamento dei diritti di transito delle navi italiane alla Compagnia universale è avvenuto attraverso il *clearing* anglo-egiziano: gli armatori hanno versato l'ammontare in Italia, in lire italiane, a parziale compensazione del nostro credito commerciale con l'Egitto: il governo egiziano ha accreditato queste somme in Egitto alla com-

pagnia del canale. Dopo la nazionalizzazione fummo richiesti di modificare il sistema di pagamento e di adeguarci alle nuove disposizioni pagando in contanti alla compagnia nazionalizzata. Ci rifiutammo di farlo. Di modo che non è esatto che il nostro sistema di pagamento abbia significato o significhi riconoscimento giuridico della nazionalizzazione. Del resto vi sono paesi occidentali, come gli Stati Uniti d'America, i quali pure avendo aderito alla richiesta del governo egiziano di pagare i diritti di transito alla nuova compagnia, non hanno con ciò inteso riconoscere l'avvenuta nazionalizzazione. Ammetto in ogni modo che questo problema non è importante, tanto più che il pagamento dei diritti di pedaggio all'associazione degli utenti, quale compenso per le facilitazioni rese ed i servizi prestati nel passaggio per il canale di Suez, presuppone evidentemente l'accordo con l'Egitto; se questo accordo non vi è, l'associazione non è in grado di prestare i suoi servizi e non può aspirare al pagamento del pedaggio. Importante mi sembra invece chiarire che non è esatto quanto nei giorni scorsi da varie parti è stato affermato, cioè che l'Italia abbia aderito con riserva all'associazione degli utenti. Noi aderiamo, al contrario, senza alcuna riserva, eccetto naturalmente quella non espressa di far valere con le nostre argomentazioni e con il nostro voto le nostre opinioni nella sede opportuna.

Ma, se prevediamo che non potremo mancare al dovere di rappresentare al momento opportuno e in sede competente le nostre opinioni, ciò non significa che noi non ci uniformeremo a quelle che saranno le decisioni della maggioranza. Avendo aderito, come noi abbiamo aderito, senza riserva alcuna, all'associazione, sappiamo di dover condividere con gli altri soci tutti i vantaggi e tutte le responsabilità. Il Governo italiano non ignora che una politica coraggiosa e saggia si misura dalla sua capacità di subordinare e, se occorre, di sacrificare interessi meno importanti a interessi più importanti, interessi contingenti a interessi permanenti.

È necessario a questo punto che noi ci rappresentiamo esattamente quelli che sarebbero gli effetti di una chiusura del canale di Suez alla nostra navigazione qualora in mancanza di un regolamento internazionale si avverassero, come è facile prevedere, cause idonee a provocarla.

Quando l'ardimentoso genio umano concepì e costruì il canale di Suez, in un'Europa rigogliosa di audaci iniziative e di nobili aspirazioni, si disse, con enfasi, ma non senza fondamento, che il Mediterraneo decaduto da secoli dopo la mirabile fioritura di opere civili sulle sue rive feconde era all'inizio dell'alba di un risorgimento. È innegabile che da allora fu possibile imprimere un ritmo più celere al lento progresso dei popoli mediterranei nell'età moderna. La chiusura eventuale del canale di Suez, determinando l'abbandono sia pure temporaneo del Mediterraneo come via dei traffici tra l'Europa e l'Asia, non potrebbe non causare il deperimento della vita civile nei paesi rivieraschi e perciò anche nel nostro paese.

Questa previsione ci fa meglio intendere, onorevoli colleghi, le ragioni serie e profonde che noi abbiamo in Italia per desiderare vivamente come condizione necessaria del progresso del popolo italiano una risoluzione duratura ed internazionalmente garantita del problema di Suez che assicuri la libertà di navigazione nel canale. Se il canale dovesse essere alla mercé di un solo Stato, qualunque esso sia, non tarderebbe ad entrare nella vicenda dei contrasti degli Stati, contrasti che prima o poi finirebbero col determinarne la sterilizzazione. V'è una suprema esigenza di vita non solo nostra ma di tutti i popoli mediterranei, compresi quelli arabi, la quale impone che il canale di Suez non diventi il feudo di nessuno ma possa essere conservato come un bene di tutti.

De te fabula narratur. Il regime del canale non tocca, come alcuni propendono a credere, solo interessi franco-inglesi per i quali il nostro Governo ha la massima comprensione in quanto sono lati di generali interessi europei, ma tocca direttamente specifici interessi italiani.

Il regime del canale tocca anche i più vitali interessi dell'oriente asiatico. L'apertura di quella via d'acqua è stata uno dei fattori dell'accelerazione del progresso dei popoli asiatici che, emancipandosi politicamente, si sono però avvicinati come non mai, per le forme della loro vita, al mondo occidentale. Se questa via di comunicazione che ha operato ed opera come uno strumento di collaborazione dovesse essere interrotta o abbandonata, è difficile prevedere quale sarebbe il destino del mondo asiatico, in questa fase della vita del mondo in cui lo sviluppo dei rapporti tra l'occidente e l'oriente è necessario per l'ordinato progresso di tutti i popoli della terra.

Il problema, al quale ha dato origine l'atto del governo egiziano, è ora sottoposto all'esame e alle decisioni del Consiglio di sicurezza delle Nazioni Unite. Il 22 settembre i governi d'Inghilterra e di Francia hanno chiesto al Consiglio di voler esaminare la situazione creata dalla nazionalizzazione del canale. Posteriormente il governo egiziano ha chiesto

allo stesso Consiglio di voler portare la sua attenzione sul pericolo che sarebbe stato determinato dalle misure militari di sicurezza predisposte dagli anglo-francesi. Nei prossimi giorni il Consiglio esaminerà le due domande nell'ordine in cui sono state presentate. Il Governo italiano, nella riunione del Consiglio dei ministri del 12 settembre, ebbe già ad esprimere l'avviso che, conclusosi negativamente il primo tentativo di aprire il negoziato con l'Egitto su basi eque e ragionevoli, fosse giunto ormai il momento di ricorrere all'O.N.U. Questo suggerimento passò in forma più attenuata nella risoluzione conclusiva della seconda conferenza di Londra, nella quale, ricordato che sin dal 12 settembre i governi del Regno Unito e della Francia avevano informato della situazione il Consiglio di sicurezza e che anche il governo egiziano aveva in data 17 settembre inviato una comunicazione allo stesso Consiglio, si riconobbe la necessità di « ricorrere alle Nazioni Unite allorquando sembri che ciò possa facilitare una soluzione ».

I governi inglese e francese hanno creduto opportuno di rivolgersi subito alle Nazioni Unite e di scegliere le modalità dianzi riferite. Per suo conto il Governo italiano ritiene che il ricorso all'O.N.U., resosi necessario dopo il fallimento del primo tentativo di negoziato come rimedio ad una situazione che avrebbe potuto regredire verso l'esclusione di qualsiasi negoziato, possa ampliare l'area e accrescere i mezzi della ricerca di una soluzione pacifica. Esso si compiace pertanto della decisione adottata dai governi francese e inglese. Intanto sono cominciate ieri le riunioni per l'organizzazione dell'associazione degli utenti, riunione a cui partecipa il nostro paese a mezzo del suo ambasciatore a Londra.

Noi crediamo, onorevoli colleghi, che nessuno sforzo debba essere trascurato in nessuna sede e in nessun momento per giungere ad una soluzione pacifica e insieme ragionevole della vertenza. Di questa soluzione sussistono le premesse necessarie, la principale delle quali è l'interesse comune e convergente dei vari popoli, a cominciare dal popolo egiziano. Si tratta di non rinunziare alla fermezza e insieme di non cessare di essere pazienti cercando di comprendere le esigenze e i problemi di tutti gli interessati. Noi siamo certi che il popolo egiziano, il cui prospero avvenire è da noi vivamente desiderato come un elemento di ordine e di progresso, ha tutto da guadagnare da un regolamento dell'amministrazione del canale che assicurandogliene i proventi ne garantisca l'uso perpetuo e conveniente a tutti gli utenti, al di fuori del pericolo di qualsiasi ingerenza politica la cui azione sarebbe inevitabilmente disturbatrice. Siamo altresì convinti che, presa la decisione di ricercare la intesa sul piano tecnico organizzativo, non sarebbe impossibile avvicinare i punti di vista ora divergenti. Quel che occorre è compiere lo sforzo di depoliticizzare al massimo il problema dell'organizzazione della gestione del canale.

Vi sono ferventi internazionalisti i quali in questa questione hanno assunto il ruolo di veementi fautori del nazionalismo nella sua forma più irosa e rissosa. A costoro noi dobbiamo osservare che a Suez non si opprimerebbe nessuna legittima esigenza nazionale dell'Egitto,, ma solo si darebbe vita ad una istituzione che sarebbe un suggestivo esempio di quella collaborazione internazionale verso la quale il mondo, partendo da posizioni gelosamente nazionalistiche, sta procedendo nell'interesse del progresso civile e sociale dei popoli, specialmente dei popoli più poveri.

Il problema di Suez ad un certo punto si è manifestato in modo inatteso e irruento come un morbo che covava segretamente.

Negli eventi umani bisogna sempre distinguere le cause prime dalle cause seconde. La politica del presidente Nasser appartiene all'ordine delle cause seconde. Per risolvere ragionevolmente questo problema dobbiamo perciò guardare più lontano. Per non affogare nelle acque del canale dobbiamo guardare ed andare oltre. Per passare a Suez dobbiamo saper guardare con coraggio e chiaroveggenza oltre Suez.

Il Governo italiano guarda oltre Suez allorché riconosce, come ha riconosciuto, che gli accordi internazionali sono intangibili fino a che le parti, le quali hanno dato loro vita, non decidono di modificarli. In questo mondo mutevole anche gli accordi internazionali debbono essere modificati, ma se si ammettesse che essi sono modificabili unilateralmente non vi sarebbe più nessuna sicurezza e attraverso la porta dell'insicurezza passerebbero prima il disordine e poi la guerra. Se non vogliamo rinunziare volontariamente alla speranza di salvare la pace come condizione necessaria dell'ordinato progresso di tutti i popoli della terra non dobbiamo far nulla che valga a cancellare o ad affievolire nel cuore degli uomini il rispetto del diritto come norma della convivenza tanto all'interno degli Stati quanto nei loro rapporti reciproci.

Il Governo italiano continua a guardare oltre Suez allorché riconosce, come ha riconosciuto, che è tempo ormai di modernizzare gli strumenti della collaborazione politica occidentale tanto sull'area europea che su quella non europea.

La coesistenza competitiva, che in termini più semplici ed usuali è definibile come lotta politica escludente, finché ciò è possibile, l'uso della forza, impone forme di solidarietà non strettamente limitate alla difesa militare. Circoscriversi in questa difesa significa esporsi isolatamente all'attacco eseguito con mezzi politici. È perciò necessario adeguare gli strumenti della collaborazione occidentale alla nuova situazione. È dubbio che il problema di Suez sarebbe esploso con tanta virulenza se il tessuto della solidarietà occidentale fosse stato reso da tempo più resistente e insieme più duttile. Anche questa visione di problemi e bisogni, collocati oltre Suez, prescrive alla nostra politica un compito per l'avvenire, sebbene sia giusto riconoscere che non noi dobbiamo raggiungere gli altri su questa strada ma gli altri debbono raggiungere noi. Non certamente ai governi democratici dell'Italia si può fare l'addebito di non aver interpretato con anticipo i segni dei tempi.

Il rafforzamento recente dell'intesa anglo-francese, il riavvicinamento franco-tedesco, il più forte e più sicuro anelito per l'integrazione dell'Europa che si avverte in paesi nostri amici nei quali già tememmo fosse per spegnersi o mai non dovesse accendersi la fiaccola ideale dell'Europa unita, sono fatti che il Governo italiano considera con sodisfazione e con speranza. Il Governo italiano è stato ed è all'avanguardia nel processo dell'unificazione dell'Europa; non si tratta certo per esso di inserirvisi ora, come qualcuno, in verità piuttosto frettoloso o male informato, ha suggerito in questi giorni.

Il Governo italiano continua a guardare oltre Suez quando riconosce e dichiara, come ha già riconosciuto e dichiarato, che bisogna fare tutto quanto occorre ed è in noi per cercare di giungere ad una soluzione ragionevole del problema con mezzi pacifici, evitando finché è possibile atti che determinerebbero irrimediabili fratture. L'umanità sofferente ma tuttavia fiduciosa ha creato, dopo l'immane tragedia dell'ultima guerra, nuovi istituti intesi a risolvere le controversie con mezzi pacifici. La fede in tali istituti è una forza morale preziosa che bisogna cercare di accrescere e non di diminuire. Un conflitto che non fosse ritenuto inevitabile dalla coscienza del mondo potrebbe totalmente annientare questa forza salutare. Noi dobbiamo perciò fare ogni sforzo, con sincerità ed impegno, e non già con intendimenti tattici, per dimostrare la nostra volontà di agevolare con ogni mezzo la ricerca di una soluzione pacifica. Bisogna evitare quelle azioni di cui si possa dire con certezza in anticipo che esse distruggerebbero più valori e beni di quanti siano idonee a salvarne.

Il Governo italiano guarda, infine, oltre Suez quando ritiene che per preservare i valori e gli ideali dell'umanità civile in questa difficile fase della vita del mondo sia indispensabile non isolare i popoli del medio oriente del continente asiatico dall'occidente.

Se fossero isolati, questi popoli regredirebbero fatalmente verso condizioni di vita da cui si sono via via allontanti mercé i rapporti con l'Europa, pur se questi, come era giusto che avvenisse, si sono trasformati. Quando ciò accadesse, sarebbe impossibile evitare spostamenti di forze verso altri centri di polarizzazione, spostamenti che modificherebbero con effetti imprevedibili l'attuale equilibrio. I governi e i popoli dell'occidente non debbono lasciare nulla di intentato per stringere i loro rapporti di collaborazione con i popoli del medio oriente e dell'oriente. Questa collaborazione è necessaria agli uni e agli altri, ma è soprattutto indispensabile all'ordinato progresso di tutti i popoli di ogni razza e di ogni continente verso forme più alte di convivenza civile sulla terra. Solo questo progresso può impedire che l'umanità sia costretta a pagare il triste prezzo del sangue e della distruzione.

Il problema di Suez, onorevoli colleghi, si inserisce in questo più ampio quadro che è costituito dal problema dei rapporti con i popoli sottosviluppati. Bisogna evitare a un tempo così il pericolo che i capitali e le esperienze tecniche dell'occidente abbiano motivo di fuggire le zone depresse come quello che i popoli viventi su queste zone guardino al mondo occidentale con odio e risentimento. Guglielmo Roepke ha proprio in questi giorni messo in rilievo che in Svizzera, a seguito della nazionalizzazione del canale di Suez, sono scesi al disotto del valore di emissione quei prestiti, emessi per i paesi sottosviluppati, che pur sono dotati di garanzie più che sodisfacenti. Questo è un segno allarmante. Soluzioni simili a quella adottata al Cairo il 26 luglio scorso non incoraggiano evidentemente la collaborazione internazionale. È perciò necessario evitarle prima di tutto nell'interesse dei popoli arabi e, in generale, dei popoli sottosviluppati.

Ma v'è anche una responsabilità dell'occidente verso i paesi sottosviluppati. Questa responsabilità si traduce nel dovere di astenersi da atti che sarebbero considerati come atti di ingiustificata ostilità e che provocherebbero contromisure i cui effetti separatistici non sarebbero più eliminabili.

Il Governo italiano nel determinare il suo atteggiamento non ha ubbidito e non ubbi-

disce ad esigenze puramente nazionali: più esattamente, esso sente il bisogno e compie il dovere di collocare queste esigenze entro un quadro più vasto, che è quello della difesa, per così dire, mobile di certe essenziali condizioni da cui nessun popolo europeo può prescindere e il cui deterioramento oltre un certo limite aprirebbe nell'occidente una serie di terribili crisi dall'esito incerto e imprevedibile. Si tratta di non cedere e insieme di non eccedere. È una via stretta ed impervia, ma è la sola attraverso la quale possa passare la nostra volontà di difendere la pace, di serbare ed accrescere la libertà e di preservare le basi e le condizioni dell'universale progresso. Io spero che tutti gli italiani, di qualsiasi tendenza politica, possano unirsi al Governo in questa volontà. (*Vivi applausi al centro — Congratulazioni*).

P R E S I D E N T E avverte che, in seguito ad accordi presi con il Senato e a quanto si è deciso nella conferenza dei presidenti, se entro questa sera si concluderà al Senato la discussione sulle comunicazioni del Governo, la Camera inizierà il dibattito nella mattinata di domani, per concluderlo, possibilmente, nel pomeriggio.

La seduta termina alle 11,50.

SEDUTA POMERIDIANA

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE MACRELLI

La seduta comincia alle 16,30.

L O N G O N I, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta di ieri, che è approvato.

Congedo.

P R E S I D E N T E comunica che ha chiesto congedo il deputato Buzzi.

(*È concesso*).

Commemorazioni.

L O M B A R D I R I C C A R D O afferma che con la immatura scomparsa di Piero Calamandrei si è veramente spenta una luce vivissima per tutta la generazione della Resistenza: egli è stato infatti il testimone e l'interprete impareggiabile del legame che come un ponte (e fu questo il nome che egli diede alla sua rivista) unisce il passato al presente e all'avvenire: il Risorgimento alla Liberazione, alla Repubblica, alla Costituzione.

Tutti conoscono la sua vasta opera di avvocato, di giurista, di scrittore, di poeta, ossia ciò che egli ha rappresentato e rappresenta dal punto di vista letterario e scientifico. Ma per i suoi discepoli, per quanti lo conobbero, più che le lodi postume, contano il suo esempio, la sua testimonianza, la sua interpretazione della Costituzione: la sua vita è stata tutta dedicata a rappresentare al popolo italiano l'obbligo morale e politico di attuare la Costituzione repubblicana.

L'omaggio più serio e degno che la nuova democrazia italiana può rendere alla memoria del grande scomparso è l'impegno rinnovato e preciso di completare l'opera di realizzazione concreta della Costituzione.

VILLABRUNA, BUCCIARELLI DUCCI, CHIARAMELLO, GULLO, LUCIFERO e COLITTO si associano a titolo personale e a nome dei rispettivi gruppi al cordoglio per la morte di Piero Calamandrei.

B A R T O L E ricorda che il 30 agosto venne a mancare l'avvocato Alessandro Coppi, già deputato all'Assemblea Costituente e alla I legislatura, che certo tutti i colleghi ricordano con affettuosa simpatia. A lui legato da fraterni vincoli di amicizia, ne ricorda le doti di uomo prodigo di se stesso, con generosità e semplicità spontanea, coerente sempre ai suoi principi. Attivissimo, fin da giovane, nell'agone politico, fu tra i fondatori del partito popolare modenese e partecipò con entusiasmo alla lotta di liberazione, assumendo fin dalla fondazione la presidenza del comitato di liberazione provinciale di Modena. Prese parte attivissima ai lavori parlamentari, cui partecipò con inconsueta disciplina, apportando ad essi la sua preziosa collaborazione, particolarmente nella qualità di presidente della Giunta per le autorizzazioni a procedere.

La sua memoria costituirà, per quanti lo conobbero, un alto esempio della probità morale dell'attuale classe dirigente italiana.

Invita il Presidente ad inviare alla famiglia le espressioni di cordoglio di tutta la Assemblea.

CREMASCHI, COLITTO e MEZZA MARIA VITTORIA si associano a titolo personale e a nome dei rispettivi gruppi al cordoglio per la morte di Alessandro Coppi.

R A P E L L I, in occasione del decimo anniversario della morte intende ricordare la figura di Achille Grandi, che insieme a Bruno Buozzi fu l'animatore più attivo del movimento sindacale operaio in Italia.

Fu deputato alla 25ª, 26ª e 27ª legislatura, consultore nazionale e vicepresidente della Assemblea Costituente.

Il ricordo della sua luminosa figura costituisce tuttora un incitamento a operare nell'interesse del paese e dei lavoratori.

BURATO ricorda la figura del senatore Antonio Alberti, recentemente scomparso, rievocandone la signorilità di tratto, l'elevatezza di mente e soprattutto le grandi doti di cuore. I successi ottenuti ancor giovanissimo da Antonio Alberti sia nel campo professionale come penalista, sia nel campo politico sono una dimostrazione delle sue capacità e della sua dirittura morale, per la quale dovette ritirarsi a vita privata durante il fascismo. La lotta partigiana lo riportò ai doveri verso il proprio paese e con la Consulta riprese la sua attività politica continuando a dare il contributo del suo ingegno e della sua preparazione giuridica all'Assemblea Costituente ed al primo Senato della Repubblica, ove ricoprì la carica di vicepresidente. La sua attività fu anche estesa al settore delle opere civili, soprattutto nel campo dell'agricoltura e quale presidente della Fiera di Verona. La statura morale di Antonio Alberti ne rende perenne la memoria fra la sua gente. A titolo personale e a nome del suo gruppo esprime il più vivo cordoglio per la sua scomparsa.

BERLINGUER e LUCIFERO si associano a titolo personale e a nome dei rispettivi gruppi al cordoglio per la scomparsa del senatore Antonio Alberti.

LUCIFERO esprime il cordoglio per la morte di Léon Marchal, segretario generale del Consiglio d'Europa, ove ha svolto per anni un'apprezzata attività, e prega il Presidente di voler inviare al Consiglio d'Europa e alla famiglia le condoglianze della Camera italiana.

PRIORE desidera esprimere il cordoglio del Parlamento, che si inchina reverente dinanzi alle vittime dell'affondamento dell'*Andrea Doria*, e tributare un vivo elogio ai marinai italiani che anche in questa triste circostanza hanno tenuto alto il nome della flotta mercantile italiana.

Prega la Presidenza di rendersi interprete presso chi di dovere della solidarietà della Camera italiana.

BARDANZELLU si associa alle parole del collega Priore, sottolineando particolarmente l'abnegazione, la perizia e lo spirito di sacrificio della gloriosa marineria italiana, rifulsi anche in questa tragica contingenza.

ARCAINI, *Sottosegretario di Stato per il tesoro*, a nome del Governo si associa all'unanime, commossa rievocazione delle nobili figure di Piero Calamandrei, Antonio Alberti, Alessandro Coppi e Léon Marchal. Rinnova il cordoglio del Governo per la grave perdita dell'*Andrea Doria*, ed invia un memore pensiero alla figura di Achille Grandi, di cui ricorre il decennale della morte.

PRESIDENTE si associa alle parole che da ogni settore si sono levate per ricordare Piero Calamandrei, da tutti amato e ammirato per la profondità dell'ingegno, l'acume giuridico, la vasta cultura umanistica. Gli si consenta di ricordare che Piero Calamandrei trasse il culto e la fede nella libertà e nella giustizia dalla educazione avuta dal padre, avvocato onorevole Rodolfo Calamandrei, che nella XXIII legislatura rappresentò alla Camera il partito repubblicano per il primo collegio di Firenze e fu uomo di spiccatissima dirittura morale e politica.

Si associa parimenti commosso alla commemorazione dell'onorevole Alessandro Coppi, che fu presidente del C.L.N. di Modena.

Sottolinea come giustamente l'onorevole Rapelli abbia associato il nome dell'onorevole Achille Grandi, ricordandone il decennale della morte, a quello di Bruno Buozzi: entrambi furono strenui combattenti per la libertà e la elevazione delle classi lavoratrici.

Ricorda infine con particolare commozione Antonio Alberti per la sua equilibrata, serena attività.

Si associa anche alle espressioni di cordoglio per l'affondamento dell'*Andrea Doria* e per la scomparsa di Léon Marchal.

Discussione della proposta di legge Truzzi e Colitto: Interpretazione dell'articolo 3 della legge 4 marzo 1952, n. 110. (1767).

PRESIDENTE dichiara aperta la discussione generale. Non essendovi oratori iscritti, la dichiara chiusa.

VICENTINI, *Relatore*, si rimette alla relazione scritta.

ARCAINI, *Sottosegretario di Stato per il tesoro*, si associa alle conclusioni della Commissione.

PRESIDENTE passa all'articolo unico nel testo della Commissione, al quale non sono stati proposti emendamenti; avverte che la proposta di legge sarà votata a scrutinio segreto in altra seduta.

Rinvio della discussione di proposte di legge.

BOVETTI chiede il rinvio della discussione della proposta di legge Colitto (1771).

MENOTTI chiede il rinvio della discussione della proposta di legge Jervolino Angelo Raffaele. (2066).

(*Così rimane stabilito*).

Discussione di disegni di legge.

La Camera approva gli articoli dei seguenti disegni di legge:

« Convalidazione del decreto del Presidente della Repubblica 21 giugno 1955, n. 776, emanato ai sensi dell'articolo 42 del regio decreto 18 novembre 1923, n. 2440, sull'amministrazione del patrimonio e sulla contabilità generale dello Stato, per prelevamento dal Fondo di riserva per le spese impreviste dell'esercizio finanziario 1954-55 » (*Approvato dalla V Commissione permanente del Senato*) (2020);

« Approvazione ed esecuzione dell'Accordo di base e degli Accordi supplementari n. 1 e n. 2 relativi all'assistenza tecnica in materia di formazione professionale, conclusi in Roma il 4 settembre 1952 fra l'Italia e l'Organizzazione internazionale del lavoro » (*Approvato dal Senato*) (2075);

« Ratifica ed esecuzione del Protocollo addizionale n. 5 che apporta emendamenti all'Accordo del 19 settembre 1950 per l'istituzione di una Unione europea di pagamenti, firmato a Parigi il 30 giugno 1954 » (*Approvato dal Senato*) (2076);

« Approvazione ed esecuzione dell'Accordo tra il Governo italiano ed il Governo israeliano per il regolamento di alcune questioni in sospeso fra i due Paesi, concluso a Roma il 28 giugno 1954 » (*Approvato dal Senato*) (2151);

« Ratifica ed esecuzione della Convenzione europea relativa alle formalità prescritte per le domande di brevetto, firmata a Parigi l'11 dicembre 1953 » (*Approvato dal Senato*) (2152);

« Ratifica ed esecuzione della Convenzione europea sulla classificazione internazionale dei brevetti per invenzioni industriali, firmata a Parigi il 19 dicembre 1954 » (*Approvato dal Senato*) (2153);

« Ratifica ed esecuzione dell'Accordo generale relativo alla regolamentazione economica dei trasporti internazionali con annessi Capitolo d'oneri e Protocolli addizionali e di firma, concluso a Ginevra il 17 marzo 1954 » (2272);

« Ratifica ed esecuzione della Convenzione internazionale per l'unificazione dei metodi di analisi e di apprezzamento dei vini, conclusa a Parigi il 13 ottobre 1954 » (2273);

« Approvazione ed esecuzione dei seguenti Accordi fra l'Italia e la Jugoslavia, conclusi in Roma il 31 marzo 1955: *a*) Accordo commerciale, con annessi scambi di note; *b*) Accordo di pagamento, con annessi scambi di note; *c*) Accordo per gli scambi locali tra le zone di frontiera di Gorizia, Udine e di Sesana, Nuova Gorizia, Tolmino, con annesso scambio di note; *d*) Accordo per gli scambi locali tra le zone limitrofe di Trieste, da una parte, e Buie, Capodistria, Sesana e Nuova Gorizia, dall'altra, con annesso scambio di note » (2277).

PRESIDENTE sospende la seduta.

(*La seduta, sospesa alle 18, è ripresa alle 18,15*).

Discussione del disegno di legge: Soppressione e messa in liquidazione di enti di diritto pubblico e di altri enti sotto qualsiasi forma costituiti, soggetti a vigilanza dello Stato e comunque interessanti la finanza statale. (2038).

PRESIDENTE dichiara aperta la discussione generale.

ASSENNATO, considerato che sono stati presentati alcuni emendamenti che richiedono chiarimenti e anche per dar modo a vari deputati, che ne avevano manifestato la intenzione, di partecipare alla discussione, ne chiede il rinvio.

ARCAINI, *Sottosegretario di Stato per il tesoro*, aderisce alla richiesta di rinvio.

PRESIDENTE rinvia ad altra seduta la discussione del disegno di legge.

Annunzio di interrogazioni e di una interpellanza.

LONGONI, *Segretario*, dà lettura delle seguenti interrogazioni e della interpellanza pervenute alla Presidenza:

Interrogazioni a risposta orale.

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno, per conoscere le cause per le quali qualche concorso a posto statale di segretario comunale e provinciale non trova regolare e tempestiva conclusione, con conseguente lesione alla legittimità ed alla equità dei rispettivi procedimenti; e per sapere se e

con quali mezzi il Ministero intenda eliminare tali gravi irregolarità, facendo rientrare ogni concorso nelle rette procedure della legge organica.
(2840) « Bonfantini ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno, per sapere se è a sua conoscenza che il prefetto di Sondrio ha convocato in prefettura gli amministratori del comune di Lanzada, per diffidarli in merito alla delibera presa nella seduta del consiglio comunale dell'11 settembre 1956. Il consiglio comunale di Lanzada aveva deliberato di partecipare con una sua rappresentanza alla riunione del 14 settembre che si doveva tenere presso il distretto minerario di Milano ed in merito alla minacciata chiusura della miniera sita in località « Franscia ». Va inoltre considerato che da detta riunione doveva sortire la applicazione dell'articolo 32 per la requisizione da parte del comune, in quanto concessionario della miniera, di 3000 metri di terreno di recente passato in proprietà del senatore Amigoni.

« Risulta inoltre all'interrogante che il prefetto di Sondrio, quando ebbe davanti gli amministratori del comune volle conoscere i consiglieri e con atto vergognosamente discriminatorio, ha fatto uscire i consiglieri di minoranza.

« L'interrogante chiede quindi di conoscere in base a quale potere il prefetto ha chiamato gli amministratori e ha fatto revocare una delibera presa per assicurare il lavoro a circa 100 operai; e che recava disturbo solo ad un discutibile atto di vendita fatto dal comune in favore del senatore Amigoni.

« Per conoscere inoltre, quando il ministro avrà accertato la veridicità di quanto sopra, quale provvedimenti intende adottare nei riguardi del troppo compiacente prefetto di Sondrio.
(2841) « Invernizzi ».

Interrogazioni a risposta scritta.

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Governo, per conoscere se, allo scopo di creare le maestranze necessarie per l'auspicata industrializzazione del Meridione, non ritenga dover esaminare la possibilità di emanare disposizioni atte a far sì che presso le aziende industriali controllate dallo Stato vengano effettuati corsi di specializzazione, riservati a giovani delle regioni più depresse del Meridione.
(22010) « Buffone ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Governo, per sapere se non ritenga giusto emanare apposite disposizioni, affinché ogni specializzazione conseguita dai giovani durante il servizio militare — nelle forze armate o nei corpi di polizia (radio-telegrafista, elettricista, motorista, infermiere, autista, ecc.) — all'atto del collocamento in congedo di detti giovani, a richiesta, possa formare oggetto di variazione nei rispettivi libretti di lavoro.

« Ciò allo scopo di consentire un più rapido collocamento, sia all'interno che all'estero, di tali unità lavorative ben qualificate ed addestrate, che in buona parte rimangono lungo tempo disoccupate o sono costrette ad accettare altro genere di lavoro per il quale non hanno alcuna attitudine, dimenticando quanto impararono durante il servizio militare.
(22011) « Buffone ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare i ministri dell'interno e dei trasporti, per sapere se e come intendono intervenire per sanare la situazione economica dell'azienda autofilotramviaria di Napoli senza permettere di mantenere le attuali tariffe che risultano molto più alte di quelle di tutte le maggiori città italiane.
(22012) « Colasanto ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del tesoro, per conoscere lo stato della pratica di pensione di guerra riguardante l'ex militare Manzo Giuseppe fu Angelo, da Duronia (Campobasso), classe 1883, distretto militare di Campobasso, che è stato di recente visitato dalla commissione medica di Caserta.
(22013) « Colitto ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della pubblica istruzione, per conoscere se non ritenga opportuno, nel disciplinare lo stato giuridico ed il trattamento economico degli insegnanti delle scuole secondarie, non dimenticare gli insegnanti non di ruolo attualmente in servizio, che trovansi collocati a riposo per raggiungimento del limite di età, senza trattamento di quiescenza, pur avendo prestata la loro opera anche per 40 anni, nei confronti dei quali fin dal 1950 era in corso la pratica avente per oggetto tale sistemazione, come più volte è stato assicurato dal Sindacato nazionale scuola media, in modo che l'emanando provvedimento appunto decorra almeno dal 1950.
(22014) « Colitto ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della pubblica istruzione, per conoscere lo stato della pratica relativa alla istituzione in Scerni (Chieti) dell'istituto tecnico agrario.
(22015) « COLITTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere se non ritenga indispensabile includere nei programmi delle opere da realizzare entro il corrente esercizio finanziario i progetti relativi alla costruzione delle fognature ed all'impianto della rete interna dell'acqua potabile, nel villaggio turistico di Gambarie del comune di Santo Stefano d'Aspromonte (Reggio Calabria).

« L'interrogante ritiene opportuno far presente che un eventuale ritardo dell'approvazione e quindi dell'esecuzione dei progetti di che trattasi, trasmessi al Ministero dei lavori pubblici con nota n. 7936 datata 20 marzo 1956 del provveditore alle opere pubbliche di Catanzaro, pregiudicherebbe l'immancabile sviluppo del bellissimo villaggio turistico sopra citato, con grave disappunto degli abitanti della zona.
(22016) « BUFFONE ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per sapere se non ritenga opportuno disporre perché vengano accelerati i lavori per il completamento e la sistemazione della strada di allacciamento del comune di Ferruzzano (Reggio Calabria) allo scalo ferroviario omonimo.

« Detta strada, rotabile fino alla frazione Sacculi necessita di urgenti lavori di sistemazione, mentre l'ultimo chilometro Sacculi-Ferruzzano è rimasto ancora una semplice mulattiera impraticabile, malgrado che i lavori di che trattasi siano stati iniziati nel 1946.
(22017) « BUFFONE ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere lo stato della pratica relativa alla sistemazione della strada Tuderte-Marscianise in provincia di Perugia, per cui i comuni di Todi e Marsciano (Perugia) hanno chiesto sin dal 23 dicembre 1952 il contributo statale alla relativa spesa ai sensi delle norme legislative in vigore.
(22018) « COLITTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro presidente del Comitato dei ministri per la Cassa del Mezzogiorno e il ministro dei lavori pubblici, per conoscere le loro determinazioni in merito alla domanda del comune di Sepino (Campobasso), diretta ad ottenere che sia completata la sistemazione della strada provinciale Sepino-Scalo, che va di giorno in giorno acquistando sempre maggiore importanza turistica.
(22019) « COLITTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere le sue determinazioni in merito alla domanda del comune di Refrontolo (Treviso) in data 16 agosto 1955 per la costruzione della scuola elementare nella frazione Federa, ai sensi della legge 9 agosto 1954, n. 645, dell'importo di lire 5.500.000.
(22020) « COLITTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere le sue determinazioni in merito alla domanda del comune di Sarmede (Treviso) per la costruzione dell'acquedotto nel capoluogo, inclusa nel progetto del grande acquedotto sinistra Piave, per cui il Governo ha promesso da tempo l'assegnazione dei fondi.
(22021) « COLITTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere le sue determinazioni in merito alla domanda del comune di Refrontolo (Treviso) in data 20 febbraio 1953 per la costruzione in detto comune di case popolari coi benefici della legge 2 luglio 1949, n. 408 dell'importo di 6 milioni.
(22022) « COLITTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere le sue determinazioni in merito alla costruzione di case per i dipendenti della gestione I.N.A.-Casa nel comune di Refrontolo (Treviso) essendo stata inoltrata domanda alla gestione I.N.A.-Casa in data 14 settembre 1955, numero 2567 di protocollo. L'importo dei lavori è di lire 10.000.000.
(22023) « COLITTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere le sue determinazioni in merito alla costruzione della cella mortuaria nel comune di Codognè (Treviso) nella frazione di Cimetta.

« La relativa domanda è stata presentata nel 1952, per una spesa di lire 1.500.000.

« In seguito il progetto fu modificato da codesto dicastero e l'importo venne ridotto a lire 1.311.000.
(22024) « COLITTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere le sue determinazioni in merito alla asfaltatura della strada Pianzano-Fontanelle del comune di Codognè (Treviso).

« Detto comune fin dal 1952 ha provveduto ai progetti per l'asfaltatura della strada che va dal confine di Pianzano, frazione di Godega Sant'Urbino, passa per il centro del sopracitato comune e si congiunge col comune di Fontanelle.

« Nel dicembre 1953 il Genio civile di Treviso ha trasmesso l'intero carteggio agli uffici competenti superiori.

(22025) « Colitto ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere le sue determinazioni in merito all'ammissione a finanziamento per lire 8.000.000 per l'asfaltatura dei centri abitati nel comune di Resana (Treviso).

(22026) « Colitto ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere le sue determinazioni in merito alla domanda del comune di Refrontolo (Treviso) in data 31 agosto 1954 per la estensione della rete elettrica con costruzione di una nuova linea dell'importo di lire 7.750.000.

(22027) « Colitto ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare i ministri dei lavori pubblici e del tesoro, per conoscere le loro determinazioni in merito alla costruzione di un fabbricato scolastico nel comune di Sernaglia della Battaglia (Treviso).

« La domanda di contributo relativa è stata inoltrata, tramite il Provveditorato agli studi di Treviso, entro il termine stabilito.

« Il comune predetto ha chiesto la concessione di un mutuo corrispondente da parte della Cassa depositi e prestiti.

(22028) « Colitto ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'agricoltura e delle foreste, per conoscere se la carenza di personale di vigilanza, nel Corpo forestale dello Stato, è limitata ai reparti dislocati in Calabria, ovvero se detto personale, in conseguenza delle maggiori esigenze di istituto, si rivela insufficiente dappertutto, nel qual caso si gradirebbe conoscere se sono allo studio provvedimenti per l'ampliamento degli organici e quindi per l'arruolamento di altro personale.

(22029) « Buffone ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare i ministri dell'agricoltura e foreste e del commercio con l'estero, per sapere in quale considerazione intendano prendere l'ordine del giorno votato dalle giunte municipali di alcuni comuni della provincia di Cosenza (Diamante, Grisolia, ecc.) che fanno voti perché si intervenga con urgenza a difesa della produzione del cedro.

« L'interrogante ritiene doveroso ricordare l'importanza che riveste per l'economia calabrese la coltura del cedro e degli agrumi in genere, per cui chiede il più attento esame del problema.

(22030) « Buffone ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'agricoltura e delle foreste, per conoscere:

a) se l'agro di San Martino in Pensilis (Campobasso) fa parte del consorzio di bonifica integrale larinese, costituito con decreto del Presidente della Repubblica in data 8 gennaio 1954;

b) se è stato ed in qual modo costituito il consiglio di amministrazione;

c) quale programma di bonifica detto consorzio intende attuare e se non creda includere in esso la sistemazione delle strade comunali ed interpoderali, di cui le principali sono quelle chiamate Saccione, strada Avvocato Paglierino e Convento Gesù Maria, via Serra Capriola, le quali, specie durante la stagione invernale, sono del tutto impraticabili.

(22031) « Colitto ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro delle poste e delle telecomunicazioni, per conoscere le sue determinazioni in merito alla istituzione di posti telefonici pubblici nel comune di Refrontolo (Treviso) e precisamente nelle località:

Crevada, popolazione 300 abitanti, distante dal capoluogo oltre 5 chilometri, collocata lungo la strada di Conegliano, Pieve di Soligo;

Mire, popolazione 350 abitanti, distante dal capoluogo 4 chilometri e collocata lungo la strada Refrontolo-San Pietro di Feletto.

(22032) « Colitto ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro delle poste e delle telecomunicazioni, per conoscere le sue determinazioni in merito alla domanda del comune di Sarmede (Treviso) in data ottobre 1954 per l'installazione del telefono in località Rugolo — abitanti 700

— che costituisce parrocchia lontana dal centro chilometri 2,500 in zona collinosa a metri 247 sul livello del mare.

(22033) « COLITTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del lavoro e della previdenza sociale, per sapere se risponde a verità la notizia secondo la quale i pensionati statali, per i quali viene operata una ritenuta dell'1 per cento in favore dell'E.N.P.A.S., in caso di riassunzione in servizio retribuito alle dipendenze dello Stato, sono assoggettati ad una seconda trattenuta, da parte delle amministrazioni da cui dipendono, sempre in favore del predetto ente di assistenza.

« In caso affermativo, l'interrogante chiede se non sia il caso di disporre perché venga sospesa la prima ritenuta dell'1 per cento, qualora tale personale è ammesso a beneficiare dell'assistenza prevista per gli statali in attività di servizio.

(22034) « BUFFONE ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del lavoro e della previdenza sociale, per sapere se è a conoscenza del fatto che a Cuglieri (Nuoro) i braccianti « abituali », che prestano più di 151 giornate lavorative all'anno, vengono considerati « eccezionali » e vengono quindi privati dell'assistenza medica e degli assegni che competono agli « abituali », in conseguenza del rifiuto del responsabile locale dell'ufficio di collocamento di denunciare le giornate di lavoro prestate nel cantiere dell'E.T.F.A.S. e nel cantiere di rimboschimento « Is Arenas »; avviene cioè che le giornate prestate per conto del ripartimento forestale vengono denunciate a Cagliari e non a Nuoro, e le giornate prestate per conto dell'E.T.F.A.S. non vengono denunciate affatto: il risultato è che i braccianti « abituali » vengono esclusi dai benefici di legge;

per sapere se non ritenga necessario intervenire con urgenza per ottenere l'adozione di misure idonee a rimuovere gli inconvenienti esposti e a garantire il rispetto dei diritti dei braccianti di Cuglieri.

(22035) « PIRASTU ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro presidente del Comitato dei ministri per la Cassa del Mezzogiorno, per conoscere l'attuale stato della pratica relativa alla costruzione dell'acquedotto per l'approvvigionamento idrico dei villaggi turistici di Gambarie, Cucullaro, Mannoli e Santo Stefano d'Aspromonte centro (Reggio Calabria), e se non intenda disporre perché tale opera, molto importante per lo sviluppo della zona possa essere realizzata al più presto possibile.

(22036) « BUFFONE ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del tesoro, per sapere quando potrà essere definita la pratica di pensione di guerra intestata al signor Palumbo Giuseppe fu Pasquale, da Manfredonia (Foggia) (dirette nuova guerra).

(22037) « CAVALIERE STEFANO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del tesoro, per sapere quando potrà essere definita la pratica di pensione di guerra intestata al signor Quirito Luigi fu Biagio, da Foggia (dirette nuova guerra).

(22038) « CAVALIERE STEFANO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del tesoro, per sapere quando potrà essere definita la pratica di pensione di guerra intestata al signor Daluiso Francesco, da San Ferdinando di Puglia (posizione n. 1431690, dirette nuova guerra).

(22039) « CAVALIERE STEFANO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del tesoro, per sapere quando potrà essere definita la pratica di pensione di guerra intestata al signor Fiorillo Antonio di Luca, da Roseto Valfortore (Foggia) (dirette nuova guerra, posizione n. 169531).

(22040) « CAVALIERE STEFANO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della difesa, per conoscere se ormai che la Commissione all'uopo nominata per decisa controversia sulla dislocazione dell'aeroporto internazionale di Palermo si è nettamente pronunziata per Punta Raisi di Cinisi, si può essere certi che i lavori avranno inizio senza ulteriore indugio e saranno portati a compimento con ritmo serrato come è nella generale ansiosa aspettazione dei cittadini di Palermo e di Sicilia.

(22041) « CUCCO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della pubblica istruzione, per sapere se non ritenga necessario assegnare presidi di ruolo ai vari istituti e scuole esistenti in San Severo (Foggia).

« Ciò, oltre tutto, in considerazione che, da vari anni, le funzioni di capo d'istituto vengono espletate da incaricati, tranne per il

ginnasio-liceo, il cui preside, però, quest'anno, è stato trasferito ad altra sede, senza che si sia provveduto alla sostituzione.

(22042) « CAVALIERE STEFANO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per sapere il motivo per cui sono stati aumentati di circa il 75 per cento i canoni di affitto dovuti dagli assegnatari delle case popolari di Napoli, mentre sono certamente note all'onorevole ministro le condizioni assai disagiate degli assegnatari medesimi; che cosa inoltre intenda fare, per venire incontro all'appello a lui dagli inquilini rivolto e per calmare gli animi così profondamente turbati dall'improvviso e ingiusto provvedimento.

(22043) « BERNARDI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri dei lavori pubblici e della pubblica istruzione, per sapere quali provvedimenti intendano adottare per risolvere il grave e indilazionabile problema delle aule scolastiche a San Severo (Foggia), ove, per una popolazione scolastica di circa seimila alunni, sono disponibili appena una sessantina di aule.

(22044) « CAVALIERE STEFANO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'agricoltura e delle foreste, per sapere quali provvedimenti intenda adottare, perché sia resa effettivamente operante la legge 16 giugno 1927, n. 1766, riguardante la liquidazione degli usi civici e delle terre comuni.

« Ciò in considerazione che gli obbiettivi della predetta legge sono frustrati dalla esasperante lentezza con cui vengono trattate le relative pratiche, sia per carenza di personale, sia per altre ragioni.

« Il sottoscritto chiede di sapere ancora se non ritenga di provvedere alla sistemazione in ruolo degli istruttori demaniali, qualificati come collaboratori dei commissari, e se, in attesa della sistemazione, non creda equo di garantire che le retribuzioni loro dovute vengano corrisposte con sollecitudine e le retribuzioni stesse e l'indennità di trasferta vengano adeguate in relazione alla svalutazione subita dalla lira.

(22045) « CAVALIERE STEFANO ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il ministro dell'agricoltura e delle foreste, per sapere se non intenda intervenire presso l'Ente di colonizzazione del Delta padano affinché sia revocato il gravissimo provvedimento preso nei riguardi di cinque famiglie di assegnatari nel comune di Porto Tolle alle quali, con speciose motivazioni, è stato intimato lo sfratto, entro il 30 settembre, dal podere rispettivamente assegnato loro tre anni or sono.

(22046) « MARANGONI SPARTACO, CAVAZZINI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'industria e commercio, per sapere lo stato delle cose per l'impianto di una centrale elettrica atomica nella Campania o nel Mezzogiorno.

(22047) « COLASANTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del lavoro e della previdenza sociale, per sapere se, come e quando intende intervenire affinché la cooperativa agricola « Mangardo » di Torre Orsani (Salerno) sia effettivamente amministrata dai soci senza alcuna ingerenza diretta od indiretta dell'ex proprietario dei circa 700 ettari di terreno che attendono di essere valorizzati e divisi fra i soci, specialmente dopo un forte credito ricevuto per tale valorizzazione.

« L'esame della situazione per i conseguenti provvedimenti deve farsi interrogando i soci e assumendo informazioni dai cittadini e dai sindacati senza soffermarsi alle mere regolarità formali che, in questo caso, potrebbero nascondere frode allo Stato ed indegno sfruttamento della fame e dell'ignoranza di poveri contadini.

(22048) « COLASANTO ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno, per conoscere se non intende risolvere la questione da tempo esistente circa il rilascio del « lasciapassare » per la Svizzera da parte della stazione di confine dei carabinieri di Santa Maria Maggiore (Novara) in Valle Vigezzo.

L'urgenza della soluzione favorevole al problema è dettata dal fatto che la Valle Vigezzo ospita d'estate migliaia di turisti che trovano come unico svago la visita a Locarno nel Canton Ticino, da cui provengono pure in transito per l'Italia ogni anno circa 250 mila stranieri.

« Si fa presente che decenni addietro i « lasciapassare » per la Svizzera erano rilasciati a Santa Maria Maggiore da un commissario di pubblica sicurezza, proveniente da Domodossola, mentre ora l'obbligo di recarsi a Domodossola per il disbrigo della pratica dissuade in effetto i villeggianti dal richiedere il documento, con grave danno per il turismo di tutta la valle.

(22049) « GRAZIOSI ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della difesa, per sapere se corrisponde a verità l'affermazione che gli aerei di costruzione U.S.A. Helldiver e Harpoon, in dotazione all'aeronautica militare e recuperati dai campi A.R.A.R., siano stati in precedenza rifiutati dalla Grecia e dalla Turchia.

« L'interrogante chiede inoltre di conoscere se a seguito delle singole inchieste, condotte per i troppo numerosi incidenti mortali occorsi agli aviatori dell'86° e dell'87° gruppo Antisom che hanno in dotazione gli aerei di cui sopra (incidenti che sono costati la vita a 28 aviatori), sono emersi elementi che comprovano come tali aerei siano sfruttati oltre i limiti di ore di volo.

« L'interrogante perlanto chiede di conoscere se è stata condotta o si intende condurre una approfondita inchiesta di carattere generale; di sapere se e quali sanzioni sono state adottate verso gli organi che hanno approvato l'adozione dei mezzi aerei di cui sopra.

« L'interrogante chiede di sapere infine se detti mezzi aerei continueranno, dopo tali catastrofici risultati, ad essere in dotazione alle nostre forze aeronautiche.

(22050) « Calandrone Pacifico ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro delle poste e delle telecomunicazioni, per conoscere se non ritenga opportuno portare a conclusione la pratica della costruzione di un edificio postale nel comune di Ivorio (Novara).

« La cosa è di urgente, documentata necessità e, come noto, il comune ha ceduto gratuitamente al Ministero delle poste e telecomunicazioni l'area fabbricabile per l'edificio in parola fin dal 18 ottobre 1955.

(22051) « Graziosi ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro delle poste e delle telecomunicazioni, per conoscere se, dando seguito alle promesse a suo tempo fatte, non tenga a installare opere opportune per la recezione televisiva in Valle Vigezzo (Novara).

« Mentre infatti con encomiabile solerzia il Ministero diffonde l'importante ritrovato della televisione nel Meridione d'Italia e nelle isole, è noto che nella Valle Vigezzo, a due ore di macchina da Milano, non possono essere ricevuti gli spettacoli televisivi.

(22052) « Graziosi ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'industria e del commercio, per conoscere quando intenda provvedere concretamente ad attuare la sistemazione in ruolo del personale avventizio delle camere di commercio, sistemazione già pronunciata dallo stesso ministro con una sua circolare del 2 agosto 1956 (n. 976/c).

(22053) « Pieraccini ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri dei trasporti e del lavoro e previdenza sociale, per conoscere se non intendano intervenire per sanare la situazione di crisi determinatasi nella società Rueping con sede in Napoli, che ha visto inopinatamente decurtare le proprie commesse da parte del Ministero dei trasporti, che fino allo scadere dell'ultimo contratto le garentivano la fornitura di un terzo dell'intero fabbisogno, senza peraltro che le stesse decurtazioni siano state apportate nei confronti delle altre ditte fornitrici.

« Tale riduzione delle commesse è ora divenuta progressiva cosicché, allo stato attuale la Rueping, che già negli ultimi mesi ha fatto lavorare a turno le maestranze e con orario ridotto, non potendo garentire per il prossimo futuro una continuità di lavoro, ha affisso preavviso di licenziamento collettivo per tutte le maestranze, operai, impiegati, equiparati, per un totale di duecento unità.

« Per conoscere se non ritengano opportuno riesaminare la ripartizione delle commesse che devono essere affidate alle ditte fornitrici tenendo conto degli impianti, della consistenza delle maestranze e tenendo conto altresì che la crisi della Rueping aggrava la già notevole depressione economica della cittadinanza napoletana su cui grava il peso di un numero di disoccupati più imponente che in tutte le altre città d'Italia.

(22054) « Roberti ».

Interpellanza.

« I sottoscritti chiedono di interpellare i ministri degli affari esteri e del lavoro e previdenza sociale, sui provvedimenti adottati e sulle nuove intese raggiunte col Governo belga, a seguito della sciagura di Marcinelle, per garentire l'incolumità dei lavoratori italiani addetti alle miniere; sulle modalità di svolgimento ovvero sui risultati della inchiesta annunziata; e per conoscere infine se sia vero che ai nostri minatori tragicamente periti si siano volontariamente sostituiti alcuni loro congiunti recatisi a Charleroi per la triste circostanza.

(500) « Caroleo, Cantalupo, Bardanzellu, Marzano, Matarazzo Ida, Bonino, Cottone ».

La seduta termina alle 18,20.

Ordine del giorno per la seduta di domani.

Alle ore 10,30:

1. — Discussione sulle comunicazioni del Governo.

2. — *Votazione a scrutinio segreto della proposta di legge:*

TRUZZI e COLITTO: Interpretazione dell'articolo 3 della legge 4 marzo 1952, n. 110 (1767-1826).

e dei disegni di legge:

Convalidazione del decreto del Presidente della Repubblica 21 giugno 1955, n. 776, emanato ai sensi dell'articolo 42 del regio decreto 18 novembre 1923, n. 2440, sull'amministrazione del patrimonio e sulla contabilità generale dello Stato, per prelevamento dal Fondo di riserva per le spese impreviste dell'esercizio finanziario 1954-55 (*Approvato dalla V Commissione permanente del Senato*) (2020);

Approvazione ed esecuzione dell'Accordo di base e degli Accordi supplementari n. 1 e n. 2 relativi all'assistenza tecnica in materia di formazione professionale, conclusi in Roma il 4 settembre 1952 fra l'Italia e l'Organizzazione internazionale del lavoro (*Approvato dal Senato*) (2075);

Ratifica ed esecuzione del Protocollo addizionale n. 5 che apporta emendamenti all'Accordo del 19 settembre 1950 per l'istituzione di una Unione europea di pagamenti, firmato a Parigi il 30 giugno 1954 (*Approvato dal Senato*) (2076);

Ratifica ed esecuzione del Protocollo addizionale n. 5 che apporta emendamenti all'Accordo del 19 settembre 1950 per l'istituzione di una Unione europea di pagamenti, firmato a Parigi il 30 giugno 1954 (*Approvato dal Senato*) (2076);

Approvazione ed esecuzione dell'Accordo tra il Governo italiano ed il Governo israeliano per il regolamento di alcune questioni in sospeso tra i due paesi, concluso a Roma il 28 giugno 1954 (*Approvato dal Senato*) (2151);

Ratifica ed esecuzione della Convenzione europea relativa alle formalità prescritte per le domande di brevetto, firmata a Parigi l'11 dicembre 1953 (*Approvato dal Senato*) (2152);

Ratifica ed esecuzione della Convenzione europea sulla classificazione internazionale dei brevetti per invenzioni industriali, firmata a Parigi il 19 dicembre 1954 (*Approvato dal Senato*) (2153);

Ratifica ed esecuzione dell'Accordo generale relativo alla regolamentazione economica dei trasporti stradali internazionali con annessi Capitolo d'oneri e Protocolli addizionale e di firma, concluso a Ginevra il 17 marzo 1954 (2272);

Ratifica ed esecuzione della Convenzione internazionale per l'unificazione dei metodi di analisi e di apprezzamento dei vini, conclusa a Parigi il 13 ottobre 1954 (2273);

Approvazione ed esecuzione dei seguenti Accordi fra l'Italia e la Jugoslavia, conclusi in Roma il 31 marzo 1955: *a*) Accordo commerciale, con annessi scambi di note; *b*) Accordo di pagamento, con annessi scambi di note; *c*) Accordo per gli scambi locali tra le zone di frontiera di Gorizia, Udine e di Sesana, Nuova Gorizia, Tolmino, con annesso scambio di note; *d*) Accordo per gli scambi locali tra le zone limitrofe di Trieste, da una parte, e Buie, Capodistria, Sesana e Nuova Gorizia, dall'altra, con annesso scambio di note (2277).

3. — *Discussione del disegno di legge:*

Soppressione e messa in liquidazione di enti di diritto pubblico e di altri enti sotto qualsiasi forma costituiti, soggetti a vigilanza dello Stato e comunque interessanti la finanza statale (*Approvato dal Senato*) (2038) — *Relatore:* Scoca.

4. — *Discussione delle proposte di legge:*

FABRIANI ed altri: Prolungamento da tre a cinque anni dei termini stabiliti dall'articolo 5 del decreto legislativo 14 dicembre 1947, n. 1598 (299) — *Relatore:* Cavallaro Nicola;

Senatore BRASCHI: Disciplina delle locazioni di immobili adibiti ad uso di albergo, pensione o locanda, e del vincolo alberghiero (*Approvata dal Senato*) (1932) — *Relatori:* Rocchetti, *per la maggioranza;* Capalozza e Murdaca, *di minoranza;*

Senatore TRABUCCHI: Modificazioni alle norme del Codice civile relative al minimo di capitale delle società per azioni e a responsabilità limitata (*Approvata dal Senato*) (1094) — *Relatore:* Roselli;

DI GIACOMO ed altri: Istituzione della provincia di Isernia (1119) — *Relatore:* Elkan;

MARTUSCELLI ed altri: Norme di adeguamento alle esigenze delle autonomie locali (669);

COLITTO: Proroga del condono di sanzioni per infrazioni alle leggi sul matrimonio dei militari (1771) — *Relatore:* Gorini.

5. — *Discussione del disegno di legge:*

Ratifica dei decreti legislativi 22 settembre 1947, n. 1105, e 22 dicembre 1947, n. 1575, concernenti modificazioni all'ordinamento dell'Istituto poligrafico dello Stato (377-*bis*) — *Relatori:* Pedini, *per la maggioranza;* Bima, *di minoranza.*

Discussione del disegno di legge:

Ratifica ed esecuzione dell'Accordo integrativo del trattato di amicizia, commercio e navigazione tra la Repubblica italiana e gli Stati Uniti d'America del 2 febbraio 1948, concluso a Washington il 26 settembre 1951 (378) — *Relatori:* Di Bernardo, *per la maggioranza;* Lombardi Riccardo, *di minoranza.*

Discussione della proposta di legge:

JERVOLINO ANGELO RAFFAELE: Modifica al quarto comma dell'articolo 83 del Regolamento del personale delle ferrovie dello Stato, approvato con regio decreto-legge 7 aprile 1925, n. 405 (2066) — *Relatore:* Menotti.

CONVOCAZIONI DI COMMISSIONI

I COMMISSIONE PERMANENTE
(Interni)

Mercoledì 3 ottobre, ore 9,30.

IN SEDE LEGISLATIVA.

Discussione dei disegni di legge:

Elevazione del contributo annuo a favore dell'Opera nazionale di assistenza all'Italia redenta (*Approvato dalla I Commissione permanente del Senato*) (2364) — Relatore: Pedini — (*Parere della IV Commissione*);

Stanziamento del contributo statale a favore del Fondo nazionale soccorso invernale 1955-56 (2352) — Relatore: Tozzi Condivi — (*Parere della IV Commissione*).

Discussione delle proposte di legge:

Senatori GIACOMETTI ed altri: Riordinamento delle carriere dell'Istituto centrale di statistica (*Approvata dalla I Commissione permanente del Senato*) (2363) — Relatore: Sampietro Umberto — (*Parere della IV Commissione*);

Senatore LEPORE: Costituzione in comune autonomo della frazione Dugenta del comune di Melizzano, in provincia di Benevento (*Approvata dalla I Commissione permanente del Senato*) (2158) — Relatore: Sampietro Umberto;

DE' COCCI e SCALIA: Modifica dell'articolo 1 della legge 9 agosto 1954, n. 748, per quanto concerne il grado di segretario da assegnare ai comuni (1985) — Relatore: Bubbio — (*Parere della IV Commissione*);

SECRETO e CASTELLARIN: Aggiunte e modifiche alla legge 10 marzo 1955, n. 96, concernente provvidenze a favore dei perseguitati politici italiani antifascisti o razziali e dei loro familiari superstiti (*Modificata dalla I Commissione permanente del Senato*) (2137-*B*) — Relatore: Tozzi Condivi.

Discussione delle proposte di legge:

COLITTO: Ripristino della riversibilità della pensione a favore delle figlie nubili e dei maschi maggiorenni, inabili a proficuo lavoro e nullatenenti (96) — Relatore: Gaspari;

SCALIA: Nuove norme sulle riversibilità delle pensioni ai familiari dei dipendenti civili e militari dello Stato (519) — Relatore: Tozzi Condivi;

BERLINGUER ed altri: Norme di attuazione costituzionale in tema di riversibilità di pensioni (1137) — Relatore: Tozzi Condivi;

(*Parere della IV Commissione*).

IV COMMISSIONE PERMANENTE
(Finanze e tesoro)

Mercoledì 3 ottobre, ore 9.

IN SEDE LEGISLATIVA.

Discussione dei disegni di legge:

Sovvenzioni, contro cessione del quinto della retribuzione, a favore degli iscritti agli Istituti di previdenza presso il Ministero del tesoro (*Approvato dalla V Commissione permanente del Senato*) (2343) — Relatore: Marotta — (*Parere della I e della XI Commissione*);

Integrazioni e modifiche alla legge 27 febbraio 1955, n. 53, sull'esodo volontario, nei riguardi degli iscritti agli Istituti di previdenza presso il Ministero del tesoro (*Approvato dalla V Commissione permanente del Senato*) (2344) — Relatore: Marotta — (*Parere della I e della XI Commissione*).

IN SEDE REFERENTE.

Esame del disegno di legge:

Istituzione presso gli Enti esercenti il credito fondiario di sezioni autonome per il finanziamento di opere pubbliche e di impianti di pubblica utilità (*Approvato dal Senato*) (2401) — Relatore: Ferreri Pietro.

XI COMMISSIONE PERMANENTE

(Lavoro)

Mercoledì 3 ottobre, ore 9.

IN SEDE LEGISLATIVA.

Seguito della discussione del disegno di legge:

Istituzione del Fondo di garanzia e di integrazione delle indennità agli impiegati (1638) — Relatore: Gitti — (*Parere della IV e della X Commissione*).

Discussione delle proposte di legge:

CAPPUGI ed altri: Modifiche dei termini nei procedimenti amministrativi per l'attuazione delle disposizioni in materia di previdenza sociale e per i relativi ricorsi all'autorità giudiziaria (*Modificata dalla X Commissione permanente del Senato*) (693-*B*) — Relatore: Repossi;

GRAZIOSI e BUTTÈ: Istituzione dell'Ente nazionale di previdenza e assistenza dei veterinari (1650) — Relatore: Repossi — (*Parere della III Commissione*).

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI

Licenziato per la stampa alle ore 19,30.

Ministero degli Affari Esteri

RISERVATO

D.G.A.E. Ufficio V

Roma, 20 ottobre 1956

Conseguenze economiche di un eventuale dirottamento via Capo di Buona Speranza-

Il presente studio si propone di fornire un primo orientamento sui problemi economici che si presenterebbero nella ipotesi in cui - per una qualsiasi futura eventualità - venisse ad essere sospeso il transito attraverso il Canale di Suez. I dati riportati hanno carattere del tutto preliminare, e potrebbero subire profonde variazioni in sede di indagini più appofondite.

Nel considerare le conseguenze economiche di un dirottamento via Capo, vanno tenuti presenti - fra i vari aspetti che il problema presenta - sopratutto i seguenti, che concorrono in misura predominante a determinare gli oneri economici per i vari paesi utenti del Canale, causando notevoli divergenze nell'entità degli oneri stessi, a seconda delle condizioni in cui si trovano i paesi interessati.

Distanza geografica dal Canale -

E' ovvio che le conseguenze economiche di un dirottamento sono tanto più sensibili quanto minore è la distanza geografica dal Canale: così ad es. per la Nuova Zelanda una eventuale chiusura del Canale non avrebbe pratico rilievo, dato che le tre rotte che essa ha a disposizione per i suoi traffici con l'Europa Occidentale (via Suez, via Capo, via Panama) si corrispondono sostanzialmente per la loro lunghezza in miglia.

Per contro, per l'Italia si verificherebbe il maggior aumento (sia assoluto che relativo) nella lunghezza delle rotte.

: ./.

Nei confronti della Gran Bretagna, ad es., la rotta dal Golfo Persico ai porti inglesi via Suez è di circa 6.600 miglia, mentre via Capo sarebbe di 12.000 miglia con aumento di 5.400 miglia pari all'81% della rotta attuale. Per l'Italia, l'attuale rotta via Suez è di circa 4.300 miglia, contro 12.000 miglia via Capo: l'aumento sarebbe di 7.700 miglia, cioè del 179%.

Altre conseguenze della posizione geografica-

La possibilità o meno di transitare per il Canale si traduce nella trasformazione o meno del Mediterraneo in un mare interno. L'Italia, paese totalmente mediterraneo, è - tra i principali utenti del Cabale - la più interessata al mantenimento delle rotte via Suez.

In concreto, oltre alle conseguenze più particolarmente attinenti ai commerci italiani cui si accennerà in seguito, a causa di un dirottamento l'Italia verrebbe a subire in conseguenza della sua posizione geografica:

- un ristagno dei traffici di transito da e per l'Europa Centrale, che attualmente affluiscono in misura considerevole sopratutto a Genova e a Trieste e che in caso di chiusura del Canale avrebbero maggior convenienza a servirsi dei porti del Mare del Nord ;
- La perdita degli approdi di navi estere impiegate nelle rotte oltre Suez e che attualmente toccano i porti italiani rifornendosi di carburanti e provviste di bordo, effettuando riparazioni, etc.;
- Una rarefazione delle partenze e degli arrivi anche delle stesse navi italiane, dovuta se non altro ai più lunghi viaggi via Capo;
- Una conseguente contrazione, fra l'altro, nel movimento turistico;
- Una maggiore difficoltà nel trovare navi disposte a prendere carichi da o per i porti italiani;

./.

- Una maggior onerosità dei residui traffici che continuerebbero a far capo al Mediterraneo e che per il solo fatto di essere meno intensi sarebbero più costosi.

Nel complesso, una grave crisi generale paralizzerebbe i traffici attualmente fiorenti nei porti italiani, mentre si verificherebbe per contro uno sviluppo delle attività corrispondenti nei porti toccati dalla rotta via Capo (oltre ai paesi del periplo africano, se ne avvantaggerebbero i porti situati sulle coste atlantiche europee).

Natura dei traffici -

Come si è sopra accennato, le conseguenze economiche del dirottamento sono tanto più grandi quanto più grande è l'aumento della rotta marittima rispetto a quella attuale via Suez.

Incide in tal senso non soltanto la posizione geografica del paese europeo preso in considerazione, ma anche la posizione geografica del mercato oltre Suez col quale il paese europeo stesso intrattiene rapporti di affari.

Sotto tale aspetto, va tenuto presente che i traffici italiani via Suez sono in misura preponderante costituiti da prodotti petroliferi, cioè da merci che subirebbero il maggior aumento di percorso (i prodotti petroliferi formano l'82% di tutte le merci sbarcate nei porti italiani da provenienze oltre Suez). Se l'Italia invece di importare prevalentemente prodotti petroliferi provenienti dal Golfo Persico fosse più forte importatrice di merci australiane o neo-zelandesi, l'onere di un dirottamento sarebbe minore.

Per gli altri utenti del Canale, la composizione del traffico è diversa: così ad es. il movimento britannico attraverso il Canale si ripartisce in misura pressochè uguale fra prodotti petroliferi provenienti dal Golfo Persico e merci secche provenienti da paesi più lon-

./.

tani. Giova in proposito ricordare i seguenti dati relativi ai maggiori percorsi sulle principali rotte fra Londra ed i mercati dell'Oriente:

- Londra- Golfo Persico
  Via Suez 6.600 miglia
  Via Capo 12.000 "
  maggior percorso 5.400 miglia

- Londra-Calcutta
  Via Suez 8.000 miglia
  Via Capo 11.700 "
  Maggior percorso 3.700 miglia

- Londra-Australia
  Via Suez 9.680 miglia
  Via Capo 10.900 "
  Maggior percorso 1.220 miglia

Mentre per l'Italia l'aumento del percorso dal Golfo Persico è di 7.700 miglia e si ripercuote sull'82% delle merci sbarcate nei porti italiani, per il Regno Unito non soltanto i maggiori percorsi sono inferiori a quelli italiani, ma si ripercuotono su traffici che per la metà circa si svolgono con i paesi più lontani e quindi sulle rotte meno colpite.

Si deve inoltre tener presente che le importazioni italiane di prodotti petroliferi sono per il 47% destinate alla successiva riesportazione del raffinato: si tratta di un traffico in promettente fase di sviluppo, approvvigionato per la metà circa via Suez e per il rimanente dalle pipelines del Mediterraneo Orientale. Tale importante industria di raffinazione è strettamente legata con la possibilità di approvvigionamento; un dirottamento, oltre ad incidere sul volume dei rifornimenti, altererebbe la composizione dei costi che attualmente consente la raffinazione in Italia per la riesportazione. In tale settore, l'interesse

./.

dei paesi principali clienti dell'Italia per il raffinato (sopratutto Svizzera, Grecia e Turchia) coincide con quello italiano nell'auspicare il mantenimento dell'attuale struttura dei traffici.

Interessi armatoriali ed interessi della produzione e dei consumi -

Il maggior percorso richiesto dal dirottamento, con la conseguente aumentata domanda di tonnellaggio, si tradurrebbe in un rialzo dei noli per miglio ed in maggiori utili per gli armatori.

Alcuni paesi nei quali le industrie armatoriali hanno particolare rilievo come la Norvegia, potrebbero trovare un compenso ed anche un beneficio nell'aumento dei noli, che potrebbe superare il maggior costo dei prodotti importati per il consumo interno.

Sembrerebbe opportuno procedere ad una indagine per determinare se nei singoli principali utenti del canale prevale il carattere di vettore ovvero quello di importatore delle merci in transito per il Canale, per giungere a stabilire una graduatoria nella valutazione delle conseguenze economiche di un dirottamento che tenga conto anche di questo non trascurabile aspetto.

Valutazione delle conseguenze economiche per l'Italia-

Le considerazioni sin qui esposte pongono in rilievo i motivi per cui il ricorso ad un dirottamento provocherebbe all'Italia danni rilevanti, maggiori di quelli degli altri paesi utenti.

Un raffronto concreto fra le cifre degli oneri per l'Italia e quelle degli oneri per gli altri paesi, appare peraltro estremamente complesso, richiedendo difficili calcoli ed accertamenti; anche una valutazione limitata alle sole conseguenze per l'Italia non si presenta agevole.

Nell'effettuare indagini del genere va comunque tenuto ben

./.

presente che le conseguenze di un dirottamento vanno suddivise in categorie ben diverse di oneri. Si avrebbe innanzi tutto un aumento del costo delle merci importate; in secondo luogo una contrazione delle esportazioni, dei servizi e dei traffici in genere -(per l'Italia, paese esportatore di merci non essenziali, la contrazione sarebbe particolarmente grave).

Sono questi degli elementi di natura fortemente inflazionistica, che inciderebbero sull'intera vita economica italiana, aumentando il livello dei prezzi e contraendo la produzione e l'occupazione.

A fianco di detti fenomeni inflazionistici si avrebbero anche delle conseguenze valutarie, per spostamenti degli acquisti petroliferi verso l'area del dollaro, per minor gettito delle esportazioni di merci e servizi, per maggior costo dei noli, etc.

Alla luce dell'anzidetta distinzione degli oneri, appare evidente come il criterio (ad un certo punto ventilato da parte americana) di sovvenire alle conseguenze economiche di un dirottamento mediante prestiti, limitati per di più all'ammontare degli aumentati acquisti di prodotti petroliferi dagli Stati Uniti, risultasse del tutto inadeguato a compensare le effettive conseguenze di una chiusura del Canale ed in più prendesse come base di una ripartizione soltanto parte degli aspetti valutari e secondari del problema.

In altri termini, nessuna considerazione veniva data all'aspetto centrale inflazionistico delle conseguenze economiche di un dirottamento, per basarsi soltanto su di un loro parziale riflesso valutario.

Ciò premesso, si possono elencare come segue gli oneri per l'Italia, prendendo in considerazione le sole conseguenze economiche dirette, escluso ogni onere derivante da ripercussioni non immediate. Si prescinde anche dalla eventualità di una contrazione dei rifornimenti petroliferi, e di una interruzione dei traffici italiani di raffi-

./.

nazione per la riesportazione.

- Aumento dei noli sui prodotti petroliferi provenienti dal Golfo Persico: circa 60 milioni di dollari all'anno, in parte riversabili sui paesi che si riforniscono di raffinato in Italia.
- Aumento dei noli sulle merci secche provenienti dal Canale e sbarcate in Italia: si tratta di circa 1,5 milioni di tonnellate, in parte destinate all'importazione in Italia ed in parte in transito. Il calcolo si presenta particolarmente difficile data la pluralità delle merci e delle provenienze. Grosso modo si può valutare un onere per l'Italia di 10 milioni di dollari all'anno.
- Minori esportazioni italiane verso i mercati oltre Suez. Si tratta di un volume di esportazioni che ha raggiunto i 104 miliardi di lire nel 1955 e che promette di raggiungere i 150 miliardi nel corrente anno. Un dirottamento Via Capo aumenterebbe i costi e comporterebbe una perdita di mercati sopratutto perchè la concorrenza americana, giapponese ed indiana non verrebbe a subire corrispondenti aumenti. Valutando la contrazione nel 10% delle vendite italiane attuali verso i mercati orientali, si avrebbe un onere annuale di 16 milioni di dollari.
- Perdita a favore dei porti del Nord Europa dei proventi dei traffici di transito per l'Europa Centrale. Anche qui una valutazione è difficile potrebbe indicarsi la cifra di 20 milioni di dollari all'anno.
- Minori transiti di passeggeri stranieri su navi italiane nelle rotte per l'Oriente. La perdita di tale voce attiva può essere valutata in circa 10 milioni di dollari all'anno.
- Perdite per mancati approdi di navi estere nei porti italiani. Nel 1955 l'apporto di tali scali alla sola economia portuale e cantieristica italiana è stata valutata in circa 25 milioni di dollari, che andrebbero praticamente perduti in caso di dirottamento.

MINISTERO DEGLI AFFARI ESTERI

Grella

TELEGRAMMA IN ARRIVO N. 23074

Ricevuto da Degli Eredi

Decifrato da Guazzini

Il revisore

(Aragona)

Provenienza Italdipl Cairo 10-10-56 ore 14.15

Roma li id. ore 17

Assegnazione ECON.

Visione STAMPA

OGGETTO

Acquisto cotone egiziano

Testo

382 - Nel riprodurre notizia pubblicata da "NEW YORK TIMES" circa autorizzazione data Governo francese suoi filatori effettuare ingenti acquisti cotone egiziano, questa stampa ha precisato che cotone egiziano acquistato dalla Francia nel mese di settembre ammonta 35 per cento totale vendite egiziane e che il saldo del clearing franco-egiziano, che era di 6 milioni di lire egiziane a fine luglio, sarebbe sceso ora a 2 soli milioni.

Evidentemente, qualora acquisti francesi dovessero continuare su scala attuale, misure economiche adottate contro Egitto verranno a perdere gran parte loro efficacia tenuto presente che in seguito diminuzione saldo clearing Egitto potrà rinormalizzare suoi acquisti su mercato francese.

FORNARI

Relig. al Co se. Lunedì

Canale di Suez

Seduta (18)

Co-Sicurezza 13 ottobre progetto francese: 6 punti; 2ª parte (18) = Vietato
mediazione Hammarskjöld: lettera 24 ottobre
e risposta Fawzi = conferenza esperti (sanzioni)
dopo azione militare = rifiuto riprendere negoziato
proposte: a) francese: ente finanziario neutro (Egitto; accettato; gestione e manutenzione)
b) quadripartita: ente designato d'intesa (metà Egitto; metà conto bloccato = fino regolamento definitivo)
c) dichiarazione unilaterale = statuto definitivo
negozato Stati Uniti = fuori dichiarazione non pubblicata
tendenza francese = Consiglio di Sicurezza
tendenza anglo-americana = limitazione uso
~~il [illegible] = [illegible]~~
Noi = maggiore importanza: collaborazione sblocco; 400.000
Perché = salvaguardia diritti nuovo statuto = doppio quadripartita
Abbiamo informato alleati = mezzi legali per impedire = &

Del resto = clearing = debito

Su sede Suez regole = under protest

Voi sì se in termini generici ; altrimenti = come versare

in conto bloccato = non diminuzione debito

Improvvisamente = linea Mattarella (trasferibile)

fermo 3 navi

Nostra protesta = clearing in vigore (preavviso 1 mese per denuncia)

Ricorso per danni subiti da armatori

Soluzione = 10 giorni ; passaggio 3 navi

Israele

1- Ritiro da Gaza nella competenza UNEF = amministrazione

a) Egitto contrariamente affidamento Stati = governatore ; forze polizia

b) Israele = rifiuto UNEF a controllo zona da smilitarizzare =

rispare (armistizio) = El Auja

Situazione stazionaria ! Nessun incidente .

Impossibile UNEF impedire infiltrazioni

Motivo ritenere Egitto non desidera

2- Aqaba

Ritiro truppe (Tel Aviv) = libera navigazione → porto di Eilat

Ma stop evacuazione = dichiarazione re Saud (sovranità art. 10 Costantinopoli)

Americani = protezione proprie navi = grossa petroliera Eilat

Situazione di fatto = naviglio non israeliano può commerciare Israele

Ma intensificazione = incidenti. Tanto più se = oleodotto → Haifa

Americani = Alta Corte Aja. Israele = contrario

Questo problema = collegato passaggio Suez = applicazione armistizio 1949

Noi = necessità osservanza armistizio (garantito UNEF)

Dottrina Eisenhower e Patto di Bagdad.

Annunziata 5 gennaio; ora esecutiva

a) assistenza militare

b) aiuti economici

Ambasciatore Richards (Libano, Iran, Iraq, Saudia, Libia, Yemen Afghanistan e Pakistan) = azione

Bermude = comitato militare Bagdad = fianco destro

Noi = nostro compiacimento = scopo: mutamento assetti in senso occidentale e maggiore garanzia difesa Nato.

Eventuale collaborazione; nuovi mercati per eccedente grande

Giordania

Transgiordania 400 000 beduini

Annessione settore Palestina 900 000 (½ profughi)

aspirazione proprio politica conseguente

= colpi di mano Abdallah

elezioni di ottobre: nazionalisti filocomunisti

Inoltre presenza truppe straniere (dopo Suez)

Re Hussein = posizioni sempre più offerte al governo

→ colpo di stato = governo meno filosovietico

difficile prevedere seguito

Successo Hussein sarebbe affermazione dottrina Eisenhower

Causa intervento Hussein = malcontento tribù transgiordaniche

Ma forse in suo appoggio = appoggio successo immediato; tempo

finito formare un governo

Pertanto nuovo governo = "riconciliazione e unione"

In suo Nabulsi = esteri e comunicazioni

1. - La distribuzione geografica dei rifornimenti italiani di petrolio greggio nel 1955 e nel primo semestre 1956 è stata la seguente :

		1955		1956 I° Semestre	
		in milioni di tonn.			
a) attraverso i terminali degli oleodotti nel Mediterraneo	ton.	9,2	53,3 %	4,6	51,2 %
b) dal Golfo Persico attraverso il Canale di Suez	"	7,1	40,8 %	4,0	44,3 %
c) da altre provenienze (Venezuela, ecc.)	"	1,0	5,9 %	0,4	4,5 %
		17,3	100,0 %	9,0	100,0 %

2. - I rifornimenti di petrolio greggio si ripartiscono come in appresso fra quelli destinati a sopperire al consumo interno e alle esportazioni :

	1955	1956 1° Semestre
	in milioni di tonn.	
- Consumi interni	9,4	4,7
- Esportazioni	5,8	2,8
- Bunkeraggi	1,3	0,7
- Quantità lavorate nelle Raffinerie nazionali	17,6	9,4
- Perdite	1,3	0,7

3. - Assumendosi che il naviglio cisterniero fosse dirottato dal Canale di Suez, ed assumendosi che gli oleodotti continuassero a funzionare, nell'interesse generale del traffico sarebbe opportuno che le raffinerie del Mediterraneo (Italia e Francia meridionale) fossero rifornite prioritariamente. Se ne otterrebbe come conseguenza una più efficiente utilizzazione del naviglio cisterniero : in luogo di trasportare grezzi si trasporterebbero finiti leggeri. Questa soluzione in caso di razionamento generale dei prodotti petroliferi, assicurerebbe lavoro alle raffinerie nazionali; non necessariamente comporterebbe che al mercato italiano fosse assegnata una quota di prodotti maggiore di quella assegnata ad altri mercati.

4. - Le possibilità di trasporto della flotta cisterniera nazionale (197 cisterne; 1,234,783 tonn. di stazza) in rapporto alle esigenze che si determinerebbero nelle varie ipotesi, sono :

a) - chiusura del Canale di Suez; circumnavigazione dell'Africa; immutate le altre provenienze (terminali degli oleodotti nel Mediterraneo orientale; Venezuela, ecc). : la flotta cisterniera nazionale sarebbe sufficiente;

b) - chiusura del Canale di Suez; chiusura degli oleodotti; totalità del fabbisogno coperta con importazioni da Venezuela e Stati Uniti : la flotta cisterniera nazionale sarebbe sufficiente;

c). - chiusura del Canale di Suez; chiusura degli oleodotti; totalità del fabbisogno coperta con importazioni via Capo di Buona Speranza : la flotta cisterniera nazionale sarebbe sufficiente a trasportare la metà del nostro fabbisogno.

5. - Le conseguenze di carattere economico sono state determinate assumendosi due ipotesi (in ambedue si sono considerate le conseguenze derivanti dall'allungamento delle rotte e non quelle eventuali derivanti dall'aumento dei noli) :

a) - continuità di rifornimento attraverso gli oleodotti; dirottamento via Capo di Buona Speranza dei rifornimenti provenienti dal Golfo Persico; onere annuo addizionale circa 60 milioni di dollari;

b) - cessazione di rifornimento attraverso gli oleodotti; dirottamento via Capo di Buona Speranza di metà dei rifornimenti; copertura di circa metà del fabbisogno da Stati Uniti e Venezuela; onere semestrale addizionale circa 42 milioni di dollari.

6. - Il pagamento dei petroli grezzi importati nel 1955 è avvenuto nel modo seguente :

	Costi fob.	Trasporti
	(in milioni)	
- Dollari	123.9	1.9
- Sterline	35.4	7.3
- Franchi francesi		13.5
- Lire italiane		16.230

Se i quantitativi attualmente pagati in sterline fossero pagati in dollari diminuirebbe di altrettanto il nostro disavanzo in EPU regolato in dollari nella misura del 75 %.

7. - Nel 1955 le merci secche importate attraverso il Canale di Suez sono state di circa 1,5 milioni di tonnellate. Di esse due terzi circa sono stati destinati al consumo interno. Il maggior onere conseguente all'allungamento dei percorsi è difficilmente determinabile. Ad esso si aggiunge la perdita di traffici in transito.

Nel 1955 le merci in esportazione transitate attraverso il Canale di Suez sono state di circa 100 miliardi di lire su un'esportazione totale di 1.160 miliardi di lire. Il maggior onere nascente dai trasporti potrebbe provocare la perdita di alcuni mercati a vantaggio dei giapponesi.

Anno 81 - N. 232 - L. 30

CORRI

PREZZI ALL'ESTERO — *SPEDIZIONE AEREA

*Argentina	Pesos	5	*Congo Belga	Fr.	6	Germania	D.M.	0,35	*Libano-Siria	P.L.
*Australia	sh.	1,3	*Danimarca	Kor.	0,60	*Grecia	Dr.	2,5	*Libia	Pte.
Austria	sc.	2	*Egitto	Pias.	2,5	*Inghilterra	d.	6	*Malta	d.
Belgio	Fr.	3	*Eritrea	cents.	20	*Iran	ris.	12	*Norvegia	Kr.
*Brasile	Cr.	10	*Ethiopia	cents.	25	*Iraq	fils.	60	*Olanda	cent
*Canadà	cents.	15	*Finlandia	Mk.	25	*Israele	Fr.	175	*Pakistan	Rs.
*Cipro	Pias.	6	*Francia	Fr.	20	*Kenia	sh.	1	*Perù	Sol
									*Portogallo	Es.
									*Somalia	sh.
									*Svizzera	Pt.

IL TERZO ARGOMENTO

Il Consiglio dei ministri ha riaffermato la fedeltà dell'Italia al patto atlantico, ed è da prevedere che questo sarà il tema fondamentale del discorso che il ministro Martino si preparà a fare. Vi era bisogno di questa riaffermazione?

Sì, perchè la crisi di Suez ha messo a dura prova l'alleanza. Essa ha agito in due modi: sul piano internazionale e sulla nostra politica interna. Sul piano internazionale, ha rivelato una forte disuguaglianza di interessi fra i vari alleati nei vari settori. Tutti i Paesi occidentali sono interessati alla internazionalizzazione del Canale, ma questo, per alcuni, è un interesse supremo, vitale, per altri è un interesse importantissimo, ma non vitale. Nella nostra politica, la crisi ha agito nel senso che certi uomini politici o diplomatici, i quali erano stati ostili alla alleanza, ma per pudore tacevano, ora si sono lanciati nelle polemiche su questo o quel particolare per scalzare l'alleanza.

Le decisioni, che gli alleati di volta in volta proponevano, erano tali da ispirare riserve e critiche, e questo giornale fece più volte riserve e critiche. Ma, a un certo punto, per giustificare la nostra condotta, fu invocato un argomento, che sarebbe stato meglio non invocare.

Su queste colonne il 27 settembre si rilevò che il boicottaggio del Canale sarebbe stato, dal punto di vista economico, inefficace, e, dal punto di vista giuridico, di difficile attuazione. Sarebbe stato inefficace perchè avrebbe inflitto agli utenti un danno enorme e all'Egitto un danno minimo. Sarebbe stato giuridicamente inattuabile, o, per lo meno, di difficilissima attuazione in quanto non ci sono le leggi per imporre a navi di proprietà di privati una rotta anzichè un'altra.

Lo stesso giorno, il segretario di Stato americano Foster Dulles tenne una conferenza-stampa, e disse, prima di tutto, che il boicottaggio sarebbe stato inefficace: «Se voi colpite l'Egitto nella misura di un dollaro e, per far questo, subite un danno di mille o di diecimila dollari, questa, a lungo andare, non è un'impresa profittevole».

alle richieste di trasferimento di valuta a titolo di tasse di transito, che gli pervengono dagli utenti italiani.

Sarebbe difficile escogitare un ragionamento giuridico più erroneo. Bisogna stabilire anzitutto come sorga l'obbligazione e fra chi sorga. Evidentemente, sorge al momento in cui si usa il Canale, ossia al momento in cui la nave transita: e sorge fra l'utente (o il suo Governo) e la Compagnia: ossia da quel momento l'utente ha l'obbligo di pagare le tasse di transito e la Compagnia ha il diritto di riscuoterle. L'accordo di «clearing» è un contratto fra quel tal Governo e un terzo — l'Egitto — che non può in alcun modo modificare il rapporto fra il Governo utente e la Compagnia.

Perciò, se nel 1952 il Governo italiano convenne di pagare questi diritti in «clearing», cioè al Governo egiziano, lo potè fare perchè la Compagnia acconsentì. Evidentemente, poi, i pagamenti dell'Italia all'Egitto per tasse dovevano essere computati nei conti fra l'Egitto e la Compagnia. Ma, dal 26 luglio in poi, il consenso della Compagnia, cioè del vero credito, è venuto meno. E se, ciò nonostante, noi continuiamo a pagare all'Egitto, ciò significa che consideriamo la Compagnia come estinta e l'Egitto come l'erede di essa. Ossia riconosciamo la nazionalizzazione.

Non vale dire: avevamo il «clearing», e, quindi, dovevamo continuare a pagare. Nessun «clearing» ci obbliga a pagare a Tizio quello che dobbiamo a Caio. E, se ci ostiniamo a pagare al terzo, lo faremo a nostro rischio e pericolo, nel senso che se, poi, una autorità giudiziaria ritenesse che avessimo pagato male, dovremmo pagare una seconda volta, e questa volta al vero creditore. Difatti, secondo notizie di ieri, la Compagnia avrebbe citato davanti alla Corte dell'Aja la Banca nazionale egiziana perchè siano dichiarate congelate le somme che noi abbiamo pagate.

Questo per quanto riguarda l'aspetto giuridico della questione. Ma vi è un altro as-

questa, a lungo andare, non è un'impresa profittevole. Il Canale non era vitale per l'economia egiziana in passato, l'Egitto ne ricavava, credo, dai 10 ai 15 milioni di dollari all'anno per partecipazione ai profitti della Compagnia, e l'idea che si possa infliggere un colpo economico grave all'Egitto non usando il Canale è una concezione del tutto falsa ». Come si vede, esattamente la prima delle due tesi che questo giornale esponeva lo stesso giorno.

E sul secondo punto — difficoltà giuridica del boicottaggio — ecco quello che disse Dulles: si potrà impedire alle navi che battono bandiera americana di pagare all'Egitto. Ma esse non sono che il 3 per cento del traffico. Non sarebbe possibile agire legalmente sulle navi americane, che battono bandiera della Liberia, del Panama, ecc.; e queste rappresentano il 18 per cento del traffico. E anche alle navi che oggi battono bandiera americana non si potrebbe impedire di iscriversi, per esempio, al registro greco e di agire a loro modo. Come si vede, è assai più della seconda delle tesi sostenute da questo giornale. E Foster Dulles concluse dichiarando che, nel caso in cui il passaggio venisse rifiutato ai membri dello Associazione, ogni nave dovrebbe essere libera di decidere che cosa fare.

Pertanto, il Governo italiano avrebbe avuto perfettamente ragione di fare le sue riserve circa il progetto di Associazione degli utenti, se e in quanto le avesse fatte sulla base di quei due argomenti che sono due incontrovertibili dati di fatto: eccessivo costo del boicottaggio per gli utenti e mancanza di strumento giuridico. E la parola del segretario di Stato americano sarebbe venuta a confermare autorevolmente le riserve che il Governo italiano avesse fatte.

Disgraziatamente, attraverso la discussione piuttosto confusa, che poi ha avuto luogo in note di agenzie, dichiarazioni e articoli di giornali sedicenti ufficiosi, è stato messo avanti un terzo argomento: quello del «clearing». Questo argomento è giuridicamente infondato, e noi, invocandolo, offriamo il fianco ad accuse estremamente sgradevoli.

Nella formulazione più accurata che ne sia stata fatta esso suona così. L'Italia concluse con l'Egitto un accordo di pagamenti l'8 novembre 1952, accordo che fu « integrato » con uno scambio di lettere del 6 dicembre di quello stesso anno fra l'Ufficio italiano dei cambi e la Banca nazionale egiziana. Con questi accordi, si convenne che gli utenti italiani del Canale avrebbero versato sul conto «clearing» i diritti di cui fossero debitori alla Compagnia. E così si fece fino al 26 luglio, e cioè fino a che Nasser proclamò la nazionalizzazione della Compagnia. Fin qua, niente da eccepire. Ma dopo il 26 luglio « i pagamenti sono continuati attraverso il 'clearing' perchè, fin tanto che l'accordo di pagamenti rimane in vigore, lo Stato italiano è tenuto a dar corso

stione. Ma vi è un altro aspetto: quello politico e morale. All'indomani del 26 luglio, se pure non intervenne un accordo formale fra noi e Nasser, intervenne un accordo di fatto, che pregiudicava gravemente la nostra libertà d'azione nei nostri rapporti con l'Occidente. Ma, di ciò, non facemmo parola quando firmammo il protocollo di Londra. E continuammo a tacere fino alla seconda conferenza. In fondo, i diplomatici e gli scrittori, che hanno escogitato questa tesi del «clearing», hanno dimostrato poco senso giuridico e poca cura del prestigio del Paese.

Augusto Guerriero

LA S.C.U.A. con l'adesione di quindici Paesi!

Non è escluso, però, che anche [illegible] parte dell'Associazione degli utenti

NOSTRO SERVIZIO PARTICOLARE

Londra 1 ottobre, notte.

La S.C.U.A., o associazione degli utenti del Canale di Suez, è stata fondata oggi a Londra con l'adesione iniziale di quindici Paesi. Alla conferenza di ambasciatori, che ha tenuto stamane la sua prima seduta a Lancaster House e che è la terza conferenza di Londra sul problema di Suez, partecipano però non quindici, ma diciotto Paesi, cioè tutti quelli che al termine della prima conferenza di Londra proposero a Nasser, senza successo, tramite il comitato dei cinque, l'inizio di negoziati sulla base d'un piano per l'internazionalizzazione del Canale.

Intervento di Lloyd

I diciotto Stati, che rappresentano più del novanta per cento del traffico attraverso il Canale, tornarono a riunirsi due settimane fa a Londra per la seconda conferenza, nel corso della quale, come si ricorderà, venne discusso il progetto anglo-franco-americano per la costituzione d'una « Associazione degli utenti », dell'organizzazione cioè che è stata fondata oggi a Lancaster House e che raccoglie quasi interamente il cosiddetto «fronte degli utenti».

Non aderiscono alla S.C.U.A., per il momento, soltanto tre dei diciotto, ossia Pakistan, Giappone ed Etiopia, ma non è affatto esclusa la loro adesione in un secondo tempo. La attività diplomatica dei giorni scorsi, mirante appunto a raccogliere il numero massimo di consensi, ha insomma dato buoni risultati. Non c'è bisogno di ricordare però che la S.C.U.A., così come essa è stata ora costituita, ha assunto poteri formulati in termini molto vaghi ed elastici ed ha abbandonato interamente il carattere di strumento d'una « guerra economica » contro l'Egitto, ossia di organismo deciso ad assumere in proprio la gestione del Canale.

I quindici « soci fondatori » della S.C.U.A. sono Australia, Francia, Danimarca, Germania occidentale, Persia, Italia, Olanda, Nuova Zelanda, Portogallo, Spagna, Svezia, Turchia,

a Selwyn Lloyd

Parigi, 10 IX 1956

Nel corso delle conversazioni che ho avuto con V.E. durante la Conferenza di Londra ho cercato l'occasione di farLe parte di certe obiezioni e di certe riserve del Governo Italiano in merito alle proposte da sottoporre al Governo Egiziano per la soluzione della questione di Suez.

Tuttavia per non indebolire in alcun modo la posizione dei Governi francese ed inglese nei negoziati col Cairo, ho acceduto alla formula proposta dal Segretario di Stato degli Stati Uniti d'America (da V.E.). Approfitto di questa occasione per confermarLe, Signor Ministro, (Signor Segretario di Stato) che fino a che si tratta di negoziati il Governo inglese (francese) (U.S.A.) può contare sulla solidarietà piena ed integrale del Governo Italiano.

Le osservazioni dei "Cinque" al Cairo hanno avuto ~~tuttavia~~ termine, purtroppo, senza un risultato favorevole. L'opinione pubblica italiana è - mi sento di doverlo dire a V.E. con tutta franchezza - profondamente turbata per la situazione gravissima che ne deriva e per le incertezze dell'avvenire.

I Governi occidentali, tra cui l'Italia hanno sempre sostenuto non soltanto la tesi del rispetto degli obblighi internazionali ma anche il principio della soluzione pacifica delle controversie internazionali, sopratutto per il tramite degli Organismi delle Nazioni Unite. Durante tutti questi anni una delle superiorità incontestabili del Mondo occidentale nei confronti dei nostri avversari è stato il rispetto di tale principio, anche a nostro svantaggio e ciò in opposizione all'impiego diretto a volta

./.

o indiretto della forza di cui ~~gli~~ altri, a più riprese, si sono resi responsabili. Questi principi si sono profondamente radicati nell'opinione pubblica italiana. E' per questo che ritengo di ubbidire al mio dovere di Ministro degli Esteri di un Paese amico ed alleato facendo presente a V.E. che l'opinione pubblica italiana non ammetterebbe facilmente un ricorso alla forza senza che si sia passato precedentemente per le istanze delle Nazioni Unite.

Voglia gradire, Signor Ministro, (Signor Segretario di Stato) le espressioni della mia più alta considerazione

Il Ministro degli Affari Esteri

a)

"Il giorno in cui lo Stato amministrerà il suo Canale non vi sarà nessuna restrizione di persona rispetto di ~~tutti~~ i tutti che ne voglia trarre vantaggio nella legge sull'offerta e della domanda".

"L'Egitto potrà soddisfare gli utili attuali (del Canale), giacchè la Compagnia ha dichiarato nel pagamento del pedaggio i passeggi di la ridotto i diritti di transito sulle merci ... l'Egitto .. ~~dovrà~~ grazie alla sua proprietà di alla sua sovranità sul Canale potrà fare pure diritti adeguati per il transito, per il pilotaggio e per tutti i servizi resi, senza che il suo atteggiamento possa essere considerato: questi diritti non differiranno nella loro natura dai diritti di Organa".

Commerce Canal

Nazionalizzazione unilaterale (contenuto Decreto)

firmani 1854-1856 : 17 nov. 1968 (acquisizione)

1856 = libertà transito → convenzione 1888

art. 14

accordi anglo-egiziano 1954

Vivace reazione anglofrancese :

52% ; 44% ; 4% (14)

360.000 = 100.000

C.R.A. : 16 fr. 9 inf. 5 eg. 1 ol. 1 am.

nazionalizzazione del canale

ragione : gov. egiz. 7% utili lordi = 4,4 milioni £.

Diga Assuan (linea)

tale progetto = preoccupazioni nostre

Noi = non interessati nazionalizzazione ; ma

1) libertà di transito.

1878 stazza netta 2.269.000 T.

1946 32.732.000

1955 115.756.000

Petrolio = 67 : importanza economia europea (2

Chiusura canale = altri 3 milioni stazza sole petroliere

Italia 1955 = 9.220.000 = 5° porto (Libia!)

Chiusura canale = 21 giorni e 13000 Km. : 50 miliardi > costo

Aumento prezzi (fattore psicologico = Corea) = terza via

2) efficienza canale : mantenimento ; allargamento

1869	profondità 8	larghezza 22
oggi	13	60
1959	15	85

allargamento = 500 milioni dollari

3) tariffe

atti concessione 10 fr. or 1874 = 13

diminuzione progressiva: oggi = $\frac{1}{4}$; $\frac{1}{10}$ 1874

dal 1938 ad oggi tariffa unitaria 7 scellini = £. 610

Esecuzione diga di Assuan

costo = 500 milioni dollari

utili netti attuali = 9 mil. sterline = 15 miliardi

Conclusione = aumento ; periodo compromettere efficienza

Il Ministro degli Affari Esteri

b)

Nello stesso libro, in un altro passo:

" Non sarà facile a qualsiasi paese
far fastidio all'Egitto giacchè esso possiederà
e terrà nelle sue mani le chiavi della
porta che mette in comunicazione l'oriente
con l'occidente ed esso saprà come fare
funzionare questa porta aprendola e chiudendola
in tempo di pace come in tempo di guerra,
tenendo conto dei buoni trattati internazionali,
dei principi del diritto internazionale e
mettendo in primo piano nelle sue preoccu-
pazioni l'avvenire dei paesi arabi ed
islamici e le loro aspirazioni " -

Economia italiana largamente condizionata
1955 esport. via Suez = 973.000 t.
importaz. " = 8.596.000 t.
Aggiungendo altre bandiere = molto > (2/3 petrolio!)
Elevazione livello 1874 = 18 miliardi maggior costo (sole navi italiane)

Discorso Hanau 31 luglio: a) rispetto 1888
b) mantenimento tariffe
c) allargamento canale

Lio = attenuazione norme precauzionali
Hea: possibile tutto ciò a inoltre dga Assuan?

Prof. Il Hefnaoui a) e b)

Perciò nostro punto di vista = garanzie 3 punti
Hea noi = collettività italiana; tradizionale amicizia
= Conciliazione (sovranità e interessi atlantici)

Compiti Delegazione Londra a) pacifica → negoziato;
b) garanzia internazionale 3 punti nel rispetto sovranità
c) solidarietà occidentale (= banco di prova)

Sessione egiziana: controllo effettivo (poteri)
Primi atti = sondaggio alleati ed Egitto
Alleati punto di vista iniziale; nostre obiezioni
posizione scandinavi
base possibile accordo nostro progetto: condizionato orientali
Orientali: isolatamente; collettivamente. Progetto K. Menon
Egitto risposta iniziale e finale - gli abbiamo fatto
sapere (intransigenza = appoggio Dulles)
Risoluzione Dulles: più flessibile (lettera); 4 potenze
17 paesi + Spagna (95%) — 4 paesi
Base negoziato = non esclude nostra od altra analoga soluzione
Posizione Italia: ambiguità? mediazione?
Questione procedurale: Suez. Comunicazione Nuova Zelanda
Come invitare Egitto? Comitato e suoi poteri
Questione comunicato finale
Iniziativa indonesiana e Sapitov.

Conclusione:

Difetto conferenza Londra = mancanza Egitto

Tuttavia = risultati positivi:

metodo pacifico
sovranità
garanzie internazionali
apertura negoziati
} unanimità

inoltre: evitata frattura Occidente e Bandung

divergenza fra 18 e 4 = natura garanzie

Conferenza = fuoco negoziato

Gravità della situazione

Nostra speranza; nostri propositi -

ont été définis dans le cadre de la première Conférence de Suez et l'idée d'une association des usagers qui a été avancée par M. Dulles n'est pas présentée comme une solution pleine et entière du problème mais comme un premier pas extrêmement utile vers une solution qu'il faut essayer d'atteindre dans le cadre de la négociation. N'est-il pas plus sage, puisque, comme on nous en a bien prévenus, la raison n'est pas ce qui dicte les actes du colonel Nasser, d'essayer surtout d'empêcher l'Egypte de nous imposer une solution? Il a été indiqué très clairement que la souveraineté égyptienne n'est pas en jeu et l'Egypte a reconnu dans sa note du mois de septembre que les Etats représentés ici ont un intérêt à la question discutée dans le cadre de cette Conférence. J'ai déjà traité de ce problème.

En ce qui nous concerne, nous estimons que des solutions doivent être négociées dans le cadre des principes définis par les 18 puissances, principes qui, comme je l'ai dit, ne sont pas immuables, mais qui donnent une indication, au fond, de ce que nous estimons être le seul moyen d'atteindre un réglement équitable. En ce qui nous concerne la proposition de M. Dulles représente le premier pas vers des négociations qui seront peut-être longues, mais nous voulons un réglement pacifique et nous croyons que cette proposition contribuera très utilement à y arriver. Je n'ajouterai rien en ce moment. J'aimerais simplement m'associer aux principes généraux avancés par M. Dulles. A un stade ultérieur de nos travaux, j'aimerais examiner plus en détail la question. Ce sera là le premier pas dans la négociation et il faut indiquer très clairement que nous sommes toujours prêts à négocier sur la base générale des principes que nous avons définis. Nous renforcerons ainsi notre position, tandis qu'en faisant autre chose, nous l'affaiblirions.

M. MARTINO (Italie). Monsieur le Président, j'aimerais avant tout exprimer le regret du Gouvernement italien que le Gouvernement égyptien n'ait pas cru pouvoir accepter la résolution que nous avions votée au cours du mois dernier, ici à Londres, et qui constituait selon nous une base très raisonnable pour une solution équitable de la question soulevée entre l'Egypte et les usagers du Canal.

Nous avons beaucoup insisté ici sur le fait que la proposition présentée par M. Dulles, et amendée par les Gouvernements du Pakistan, de l'Iran, de l'Ethiopie et de la Turquie, représentait une base très souple apte à permettre une négociation entre l'Egypte et les usagers du Canal.

Or le fait que l'Egypte n'ait pas accepté, quoique les cinq messagers de la Conférence aient longuement insisté en cherchant à éclaircir tous les mots et les propos de la résolution, de se soumettre à une négociation en vue de résoudre d'une manière pacifique la question, constitue une preuve d'un manque de bonne volonté de la part de l'Egypte, qui, il faut le dire en toute franchise, nous a beaucoup déçus.

Actuellement, nous nous trouvons réunis pour essayer de trouver une autre solution au problème et nous nous trouvons en présence d'une proposition qui a été présentée ce matin par M. Dulles et qui est d'ailleurs déjà connue de tous puisqu'on a donné beaucoup de publicité à la proposition préconisée par M. Dulles.

Il existe, il est vrai, une autre proposition qui est la proposition égyptienne que, suivant le point 2 de l'Ordre du Jour de cette conférence, nous aurions également à discuter.

Cependant il me semble qu'il n'est pas un gouvernement ici représenté qui puisse adhérer à la proposition présentée par l'Egypte car le Gouvernement égyptien a cru devoir introduire dans sa proposition des arguments de caractère politique qui sont tout à fait étrangers à la question en discussion.

Il ne fait aucun doute me semble-t-il que la nationalisation unilatérale opérée par le Gouvernement égyptien a véritablement troublé, sinon violé, la Convention de Constantinople de 1888. Et sur ce point, je me rallie entièrement à la thèse de M. Dulles qui ce matin, nous a dit avec une extrême clarté que la violation de la Convention de Constantinople découle du fait que la Compagnie Universelle faisait partie du système prévu par cette même Convention, au moins jusqu'à 1968, date à laquelle était prévue la fin de la Concession accordée par le Khédive. De même, dans l'intéressant document juridique qui nous est soumis aujourd'hui par le Foreign Office, nous avons également trouvé beaucoup d'arguments en faveur de cette thèse, c'est-à-dire que la nationalisation du Canal de Suez constitue une véritable violation de la Convention de Constantinople.

Cependant, je me demande si nous sommes vraiment autorisés à soutenir, comme il me semble que M. Selwyn Lloyd nous l'a dit ce matin, qu'il n'existe rien dans la Convention de Constantinople - qui pour nous est toujours en vigueur - obligeant les usagers du Canal à accepter le service ou les services de l'Egypte.

Je ne suis pas un juriste et je me trompe peut-être. Je suis un médecin mais il me semble que la Convention de Constantinople en rappelant les firmans de 1854 et 1856 a approuvé les dispositions qui sont contenues dans ces firmans et dans le règlement de la navigation qui est approuvé par les firmans eux-mêmes.

Or, parmi ces dispositions il en est qui établissent par exemple, qu'il faut payer un péage à la Compagnie du Canal,

péage qui ne doit pas être supérieur à 10 francs ou par tonne ou par personne, qu'il faut accepter de prendre à bord du bateau le pilote qui sera fourni par la Compagnie du Canal et que la liberté du transit dans le Canal est conditionnée par l'observation de ces dispositions.

Il est vrai que l'on pourrait dire que puisque le Gouvernement égyptien a nationalisé la Compagnie et supprimé, de ce fait, la Compagnie Universelle qui était prévue dans le système approuvé par la Convention de 1888, nous ne sommes plus obligés de payer un péage, nous ne sommes plus obligés d'accepter comme pilote à bord de nos bateaux les pilotes fournis par les autorités du Canal.

Cependant, il faut rechercher la "ratio legis", la raison pour laquelle on a prévu que le pilote du bateau doit être fourni par les autorités qui sont chargées de la gestion du Canal.

Le pilote sert non seulement à garantir la sécurité du bateau mais aussi celle du Canal et il est donc très intéressant que le pilote soit un homme de confiance des autorités qui ont la gestion du Canal.

Pour cette raison, je pense qu'il serait très difficile de soutenir avec des arguments juridiques qui puissent être approuvés et compris par tous, et surtout par l'homme de la rue, que nous sommes autorisés à passer par le Canal avec nos pilotes et sans payer de péage.

Mais ici, nous ne sommes pas en présence d'un problème juridique: nous sommes en présence en réalité d'un problème politique.

Qu'elle est la condition de fait qui a été créée par la nationalisation du Canal?

Cette condition de fait est telle que nous nous trouvons dans l'impossibilité matérielle de passer par le Canal sans la collaboration des autorités égyptiennes qui ont la gestion du Canal même. Il nous serait impossible, et tout le monde le reconnaît aisément, de passer par le Canal avec nos propres pilotes sans l'accord, le consentement du Gouvernement égyptien, sans l'assistance des autorités qui sont chargées de la gestion des rives du Canal.

Evidemment je ne dis pas que ce soit une situation de droit qui a été créée. C'est une situation de fait dont il faut tenir compte. Tant que l'Egypte aura la gestion du Canal, il nous sera impossible de passer par le Canal avec nos pilotes et sans payer de péage, à moins que nous n'ayons l'accord du Gouvernement égyptien.

Voilà pourquoi je pense qu'il nous faut rechercher un accord avec le Gouvernement égyptien sur une base raisonnable et telle que nous puissions l'accepter vraiment comme une garantie d'ordre internationale pour les droits qui découlent pour les usagers du Canal de la Convention de Constantinople de 1888.

Mais, je me réjouis vraiment après tout ce que nous avons lu ces jours derniers dans les journaux, du fait que M. Dulles ait dit ce matin très clairement qu'il ne s'agissait pas de forcer l'Egypte à accepter sa proposition et que M. Selwyn Lloyd ait dit également très clairement que le Gouvernement du Royaume-Uni ne pensait pas à une solution de force et qu'il voulait envisager une solution "with peaceful means", par des moyens pacifiques.

L'opinion publique mondiale ne saurait, je pense, approuver l'emploi de la force avant que tous les moyens pacifiques aient été épuisés. Nous sommes tous d'accord pour reconnaître que ce que nous devons faire, c'est de trouver d'autres moyens pacifiques de régler nos différends.

On a parlé du "déroutement" des navires qui transitent par le Canal de Suez et nous avons entendu ce matin notre collègue iranien nous dire combien cela affecterait les pays qui sont de l'autre côté du Canal, et quelles conséquences cela aurait pour les pays asiatiques. Mais l'économie de l'Europe aussi serait touchée, et il me semble inutile de vous apporter ici la démonstration des dommages sérieux causés à l'économie de mon pays et d'autres pays européens. Quand on étudie la question, on s'aperçoit que la liberté de transit à travers le Canal de Suez a une importance vitale pour l'Europe et pour l'Asie.

M. Dulles nous a présenté ce matin une proposition en vue d'arriver à une solution commune du problème du Canal de Suez. En soi, l'idée de l'association est très bonne et il me semble difficile de la rejeter. L'association doit être une sorte de syndicat, de coopérative susceptible de nous donner des moyens permettant de défendre effectivement les droits découlant pour les usagers de la Convention de 1888 et les intérêts de ces mêmes usagers. La création d'une Association des usagers comme celle qui est envisagée, pourrait, me semble-t-il, faciliter les négociations avec l'Egypte, d'autant plus qu'une convention sur la liberté du transit dans le Canal de Suez, comme celle de Constantinople, ne pourrait être qu'un accord multilatéral. Partant, si nous pouvons rassembler les usagers dans un organisme ayant le pouvoir

de traiter avec l'autre partie, c'est-à-dire avec l'Egypte, il serait beaucoup plus facile d'arriver à une entente.

M. Artajo a dit justement ce matin que la communauté des usagers du Canal est une réalité qui découle de la Convention même de 1888. Nous sommes tous réunis ici parce que nous avons les mêmes intérêts, parce que nous avons les mêmes droits et il est vraiment très intéressant de maintenir cette unité des usagers du Canal. Nous ne constituons pas tous les usagers du Canal, il y en a certains qui ne sont pas ici, mais nous sommes la grande majorité des usagers du Canal, représentant à peu près 90% du tonnage transitant par le Canal en ce moment.

Je pense que la proposition de M. Dulles peut représenter une base nouvelle de négociations avec l'Egypte: il restera à établir - et je pense qu'il est difficile de le faire à présent - les tâches de cette Association.

En termes généraux, on peut dire, comme l'a déclaré M. Dulles, que l'association aura pour but de défendre les intérêts et droits des usagers du Canal. Mais ces tâches devront être précisées dans une convention, dans un traité pouvant venir d'ici La structure de cette organisation devrait être aussi établie. M. Dulles nous a fourni quelques idées qui peuvent être discutées.

J'ai en effet quelques doutes sur la nécessité d'avoir un administrateur unique. On peut discuter des pouvoirs de cet administrateur. Enfin, nous aurons beaucoup à discuter pour le statut définitif de la nouvelle organisation et pour les tâches qu'elle aura à remplir. Mais en ce qui concerne l'organisation considérée comme une coopérative, comme un syndicat, pour la tutelle des droits des usagers du Canal,

je pense qu'elle pourrait être constituée dès maintenant.

M. Unden nous a parlé ce matin de la nécessité d'un recours à l'O.N.U., je pense qu'en ce moment-ci il serait difficile de se passer d'un recours à l'O.N.U. Je ne suis pas d'accord avec le représentant de l'Australie qui nous a dit il y a quelques instants qu'il n'était pas temps de recourir à l'O.N.U. maintenant. Je pense qu'il est vraiment nécessaire de le faire avant que l'Egypte n'y ait elle-même recouru. Nous devons soumettre aux Nations Unies toute la question, c'est-à-dire celle qui est née de la nationalisation du Canal par l'Egypte, les propositions que nous avons soumises à l'Egypte à la suite de la première conférence, l'Association des usagers du Canal comme base d'une nouvelle négociation ou tentative de négociation, et nous devons demander à l'O.N.U. ses bons offices pour que soit facilitée la tâche de négociation avec l'Egypte d'une convention donnant des garanties véritables sur des bases internationales aux usagers du Canal.

J'ai préparé une résolution qui, je pense, pourrait fournir une base pour une décision à prendre ici, dans cette Conférence. Je me permets de lire cette résolution dont je donnerai le texte au Secrétariat:

"Les gouvernements réunis à Londres pour étudier la situation créée par le refus du Gouvernement égyptien d'accepter les propositions formulées au cours de la Conférence du mois d'août dernier, ont établi ce qui suit:

1. Il est constitué une Association des Etats usagers du Canal de Suez, chargée de protéger les droits découlant pour ces derniers de la Convention de Constantinople de 1888 ainsi que de la pratique internationale, et de réaliser par voie de négociations l'établissement d'une nouvelle convention avec l'Egypte de manière à garantir à tout moment, sur la base de la coopération entre les Etats usagers et l'Egypte, le libre

[illegible]age à travers le Canal pour tous les navires battant n'importe [illegible]el pavillon, tout en respectant les droits souverains du Gouvernement du Caire.

2. L'Association sera ouverte à tous les usagers sans aucune discrimination.

3. Les gouvernements des 18 pays adresseront un appel à l'O.N.U. afin que cette dernière, ayant en vue la situation de tension internationale causée par l'absence d'un accord avec le Gouvernement égyptien, facilite la conclusion d'une entente négociée sur la base des principes ci-dessus mentionnés dans le but de reconstruire les conditions nécessaires pour la collaboration pacifique pour le bien-être de tous les peuples intéressés."

On pourrait penser qu'il y a là une contradiction - tout au moins en apparence - entre le paragraphe 1 et le paragraphe 3. Dans le premier paragraphe on dit que l'Association aura pour tâche de réaliser, par voie pacifique "par voie de négociations l'établissement d'une convention nouvelle". Dans le troisième paragraphe on dit que l'on fait appel à l'O.N.U. pour que celle-ci facilite la réalisation de cette nouvelle entente ou convention.

Il n'y a évidemment aucune contradiction. L'Association est l'organe qui va mettre au point la convention. L'O.N.U. est l'organe qui va faciliter cette réalisation. Il est évident que, sous les auspices de l'O.N.U., il sera beaucoup plus facile pour l'Association des usagers du Canal de trouver une entente avec le Gouvernement égyptien.

Pour cela, je pense que l'on pourrait accepter l'idée de faire appel dès maintenant aux Nations Unies en marquant qu'en constituant l'Association des usagers du Canal, on s'efforce de trouver, par cette nouvelle voie, le moyen d'arriver à une entente avec l'Egypte.

Je pense que je puis conclure:

Il est nécessaire pour nous tous de rester unis. C'est une condition indispensable. Il est nécessaire pour nous tous d'avoir de la fermeté et, en même temps, de la patience, puisqu'il n'est pas très facile d'arriver à brève échéance à une solution de cette querelle.

Le droit est de notre côté, il faut le dire. Il faut le dire continuellement. J'ai observé, ces derniers temps, que beaucoup de gens oublient que c'est le Gouvernement égyptien qui, par la nationalisation unilatérale, a déclenché toute cette question, toute cette querelle. Il faut le dire, et le dire continuellement. A la longue, nous l'emporterons. Nous pouvons en être sûrs.

Cependant, ce que nous devons empêcher, ce que nous devons tâcher d'empêcher, c'est de donner l'impression que nous sommes du côté de la force. Nous sommes du côté de la raison et il nous faut rester du côté de la raison sans acte de force ou de pression qui pourrait être considéré comme illégitime.

La justice est pour nous, mais il faut que la force aussi soit juste pour que la justice soit forte.

Voilà, Monsieur le Président, les idées que j'ai eu l'honneur de vous exposer au nom du Gouvernement italien. J'espère que la résolution que j'ai l'honneur de présenter pourra trouver l'appui de beaucoup de mes collègues.

M. HALVARD LANGE (Norvège) (Interprétation).- Le Comité des Cinq, à qui nous sommes tous très reconnaissants de la façon admirable dont is s'est acquitté de sa tâche, a précisé sans équivoque que le Gouvernement égyptien, pour le moins en ce qui concerne la période actuelle, était peu disposé à collaborer avec nous, voire à négocier sur la base des déclarations qui avaient été élaborées par les 18 puissances représentées ici, au cours de la Première Conférence sur Suez tenue à Londres au mois d'août.

Ce fait regrettable doit nous servir de base de départ lorsque nous envisageons les mesures à prendre.

C O M P A G N I E U N I V E R S E L L E

D U

C A N A L M A R I T I M E D E S U E Z

NOTES DE DOCUMENTATION

SUR LE CANAL

Lettre : originale reçue !!

N O T E N° 1

LA COMPAGNIE UNIVERSELLE ET LA GESTION DU CANAL JUSQU'EN 1956

I - LA COMPAGNIE - SA CONCESSION, SA STRUCTURE.

1) La Concession

La Compagnie Universelle du Canal Maritime de Suez a été chargée par le Gouvernement Egyptien, par Firmans des 30 Novembre 1854 et 5 Janvier 1856, d'établir un passage entre la Méditerranée et la Mer Rouge. A cet effet, elle a reçu pour 99 ans concession des terrains nécessaires. A l'expiration du terme de la Concession, c'est-à-dire le 17 Novembre 1968, le Gouvernement égyptien devait entrer gratuitement en possession du Canal et racheter le matériel et les approvisionnements à dire d'experts. Des actes additionnels ultérieurs ont précisé que le Gouvernement égyptien devrait également racheter les immeubles destinés au logement du personnel.

Le Firman de 1856 déclarait en outre solennellement le Grand Canal maritime de Suez à Péluse et les ports en dépendant "ouverts à toujours comme passage neutre à tout "navire de commerce traversant d'une mer à l'autre sans "aucune distinction, exclusion, ni préférence", posant ainsi le principe du libre passage, précisé et complété plus tard par la Convention de 1888.

2) Structure de la Compagnie

Dans l'idée de Ferdinand de Lesseps, la Compagnie devait être universelle. En fait, elle a été successivement une association franco-égyptienne, puis franco-anglaise et, à une époque plus récente, anglo-franco-égyptienne. Ces traits se reflètent dans la répartition de son capital, la composition de son Conseil et de son personnel et la nature et l'importance des avantages financiers faits à la Puissance concédante.

En dépit de l'appel adressé par Lesseps aux différentes nations, le capital fut souscrit essentiellement par la France (52 %) et par le Vice-Roi d'Egypte (44 %), le reste (4 %) se répartissant entre 14 pays différents.

En France, le capital intéressa dès l'origine les catégories les plus diverses de la population, professions libérales, employés, artisans, ce qui fit qualifier la Compagnie du Canal devant le Parlement britannique "d'Association de garçons de café". Depuis, le titre s'est classé toujours plus complètement au point que les quelque 360.000 actions circulant en France actuellement se répartissent entre plus de 100.000 porteurs, dont la moitié ne possèdent pas plus de deux titres, soit 140.000 fr. au cours moyen de 1956 des actions de jouissance, chiffre à rapprocher du montant maximum des livrets de Caisse d'Epargne, soit 750.000 fr. (1). C'est assez dire que, contrairement à une idée très répandue, le Suez est en fait un titre de la petite épargne.

---

(1) A ce chiffre, il convient d'ajouter :
environ 15.000 porteurs de parts de fondateurs
" 50.000 porteurs de parts civiles de Suez.

Le capital conserva cette répartition internationale jusqu'en 1875, date à laquelle, à la suite de difficultés financières, le Khédive Ismaïl céda ses actions à la Grande-Bretagne. ~~Deux~~ Trois représentants du Gouvernement britannique entrèrent alors au Conseil. A la suite de l'occupation anglaise de l'Egypte en 1882, à l'occasion de la crise provoquée par Arabi Pacha, un accord fut signé à Londres l'année suivante aux termes duquel 7 armateurs britanniques représentèrent dans le Conseil les intérêts du pavillon britannique, le plus important dans le trafic.

A une époque plus récente, l'Egypte s'est trouvée associée plus étroitement à l'administration du Canal. Il existait déjà, aux termes mêmes de l'acte de concession, un Commissaire spécial chargé de représenter les droits et les intérêts du Gouvernement égyptien. A la suite de Conventions signées en 1936-1937, deux Administrateurs égyptiens furent introduits au Conseil, ce chiffre se trouvant porté à 5 par la Convention de 1949. A la veille de la nationalisation, le Conseil se composait donc de :

16 Français
9 Britanniques
5 Egyptiens
1 Hollandais
1 Américain.

Neuf de ces personnalités appartiennent au monde de l'Armement, 10 au monde de la politique, de la diplomatie ou de l'Administration, 8 au monde des affaires et 4 sont d'anciens hauts Fonctionnaires de la Compagnie.

La part de l'Egypte dans les profits du Canal a suivi des fluctuations parallèles à celles de sa participation au capital.

En dehors du dividende de ses actions, le Gouvernement égyptien devait, aux termes des statuts, recevoir 15 % des bénéfices nets de la Compagnie. Cette participation fut cédée par l'Egypte en 1880 au Crédit Foncier de France qui constitua, pour la gérer, la Société des Parts civiles de Suez. L'Egypte procéda ainsi à une sorte de mobilisation anticipée de sa participation aux bénéfices.

En 1936-1937, en même temps que l'Egypte accédait au Conseil, fut instituée une nouvelle redevance de 300.000 L.E., à laquelle fut substituée, en 1949, une participation fixée à 7 % des bénéfices bruts. A la veille de la nationalisation, la Compagnie se trouvait supporter, au titre de la redevance au Gouvernement égyptien, des impôts directement payés par elle-même et des impôts à la charge des porteurs de titres, une somme égale à 1,4 millions de Livres Egyptiennes.

Internationale par la composition de son capital, la Compagnie du Canal l'est également par la composition de son personnel.

Si, dès l'origine, le personnel ouvrier fut en majorité égyptien, le personnel employé est resté longtemps presque totalement européen. C'est seulement depuis 20 ans que le cadre des employés fut égyptianisé

à une cadence de plus en plus rapide à la demande du Gouvernement égyptien. Le tableau ci-dessous fait ressortir le rythme de cette évolution :

Effectif des Employés	Avril 1936		Mars 1949		Juillet 1956	
Egyptiens	14	2,5 %	158	23,9 %	381	41, 9 %
Non Egyptiens	543		504		529	
Total :	557		662		910	

A l'époque actuelle, les étrangers, appartenant à plus de dix nationalités différentes, constituent encore la majorité des employés, les Français formant le groupe le plus important (311), suivis de très loin par les Britanniques et les Grecs. En ce qui concerne les ouvriers, sur un total de 4.200, 950 sont étrangers, le groupe le plus important étant celui des Grecs (750).

Cette égyptianisation s'est effectuée principalement par la base, par le recrutement de jeunes agents, et n'a pas affecté de manière égale toutes les catégories de personnel. Il résulte de cet état de fait des conséquences très importante sur lesquelles on reviendra plus loin.

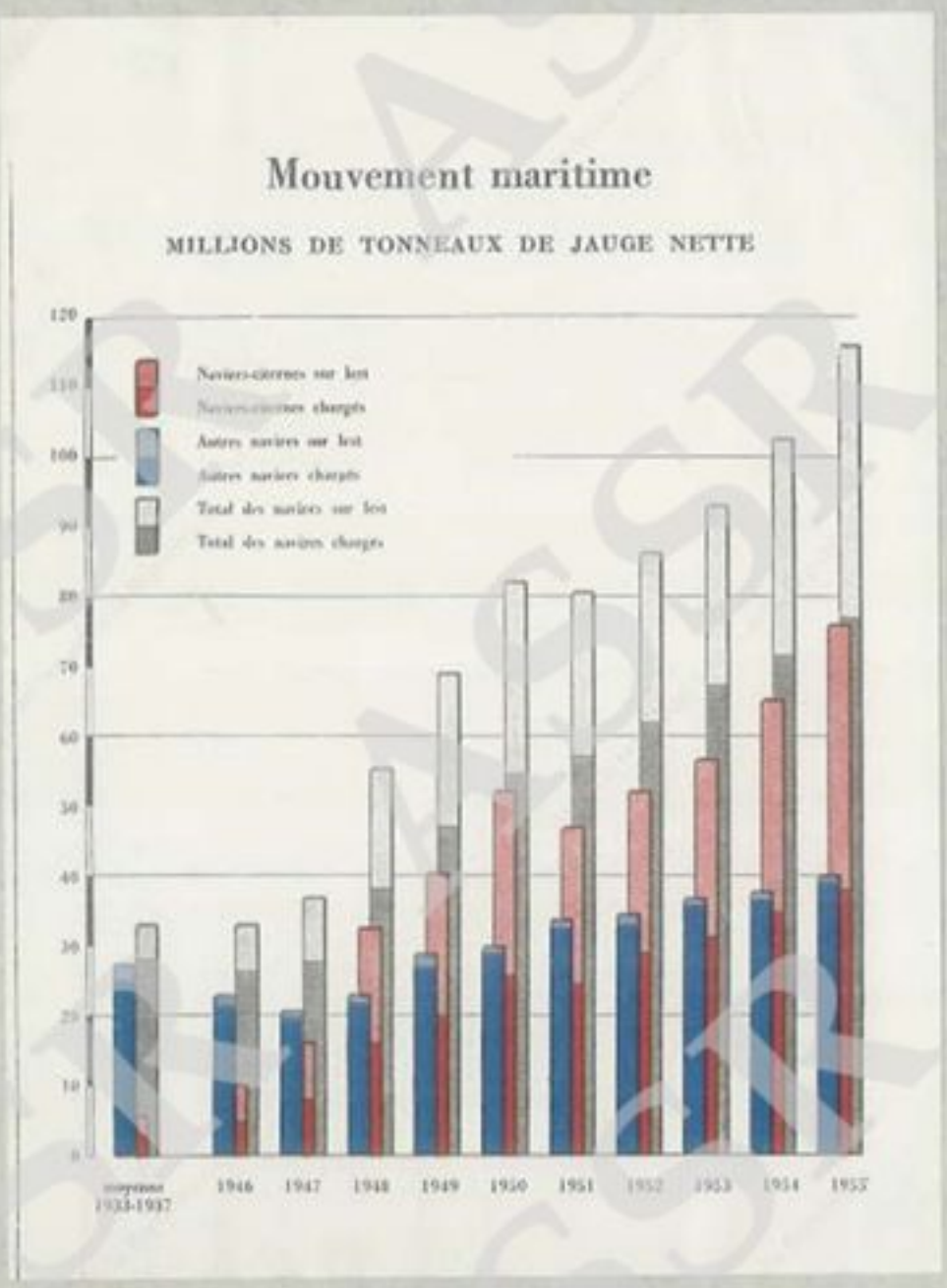
II - LE SERVICE PUBLIC.

1) Le Trafic

L'évolution du trafic via Suez peut être résumée ainsi :

	1878	1946	1955
nombre de traversées	1.593	5.057	14.666
tonnage de jauge nette	2.269.000 tx	32.732.000 tx	115.756.000 tx
marchandises transportées	2.155.000 tonnes	21.926.000 t.	107.508.000 t.

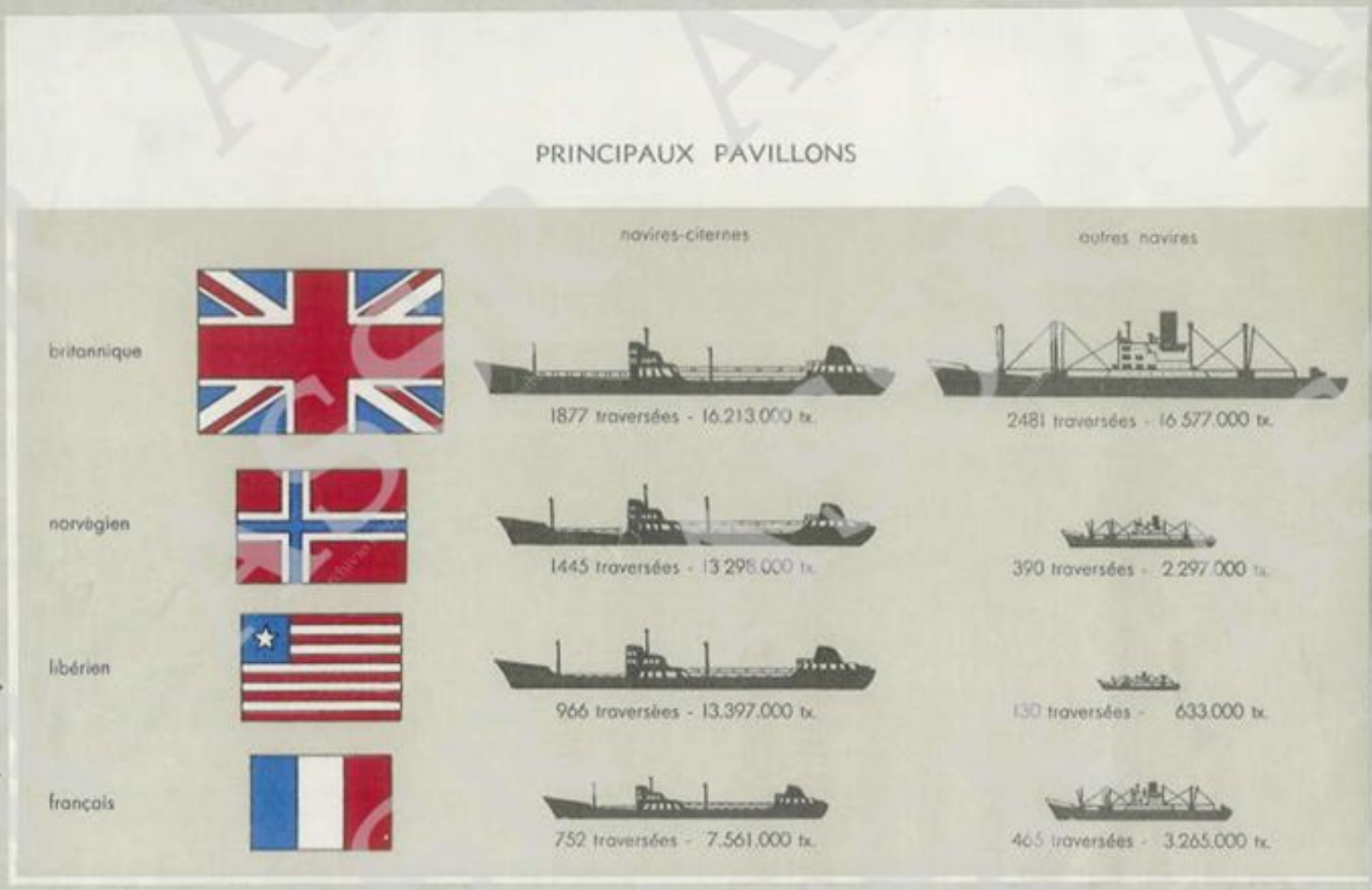
En 1878 - première année où les statistiques ont été établies sur les bases actuellement utilisées - il passait quotidiennement, en moyenne, 4,4 navires ; en 1946 : 13,9



et 40 en 1955, soit 10 fois plus qu'en 1878. D'autre part, la jauge nette moyenne est passée, aux mêmes dates, de

1.400 tx. à 6.500 tx. puis à 7.900 tx.

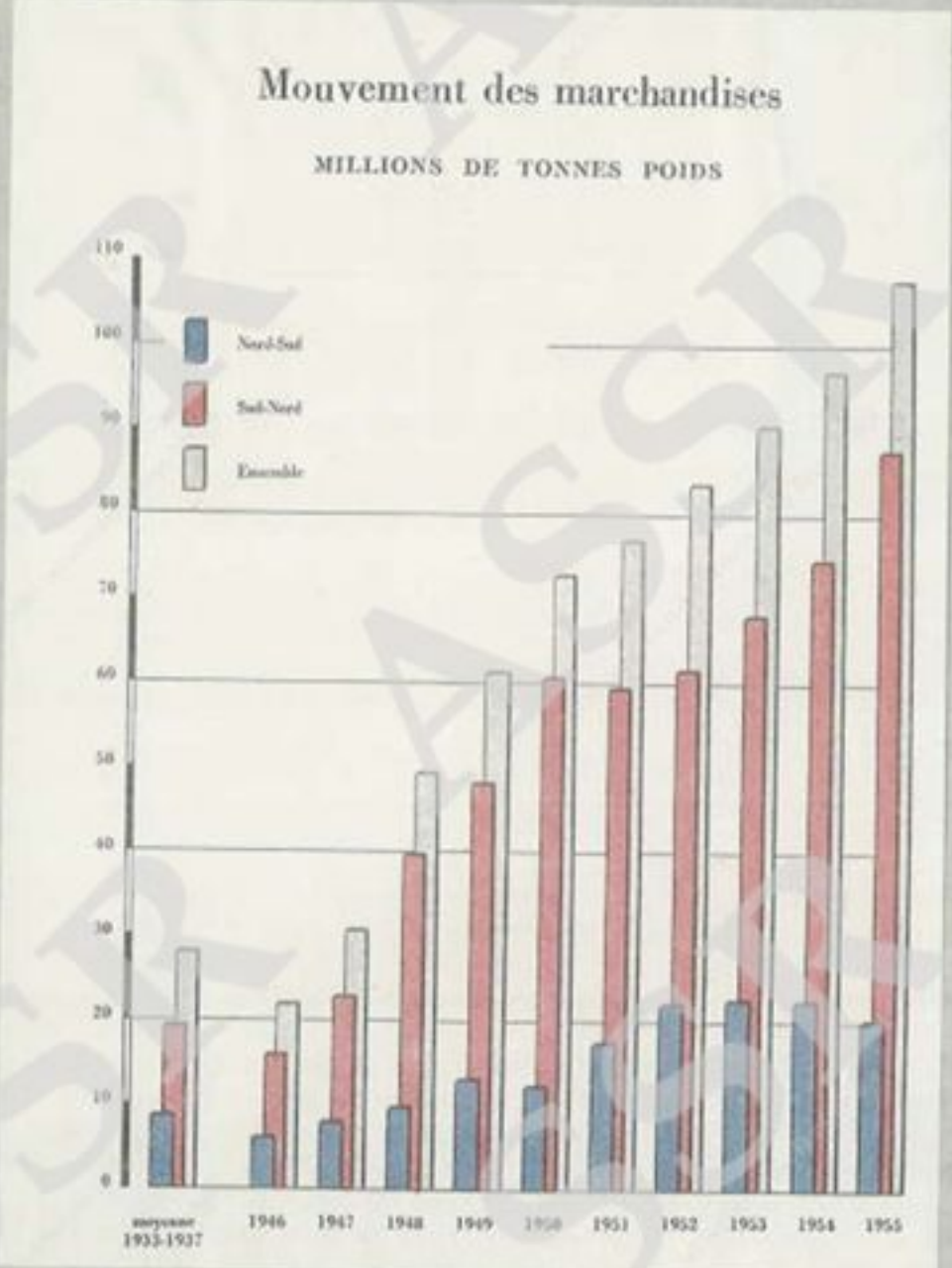
Dix-sept pavillons étaient représentés en 1878, 48 en 1955.



	Traversées	Tonnage net
Britannique	4.358	32.790.000
Norvégien	1.835	15.595.000
Libérien	1.096	14.030.000
Français	1.217	10.826.000
Italien	1.376	9.220.000
Panaménien	904	8.074.000
Néerlandais	687	4.774.000
Suédois	483	3.822.000
Américain	380	3.134.000
Danois	379	2.897.000
Allemand	377	2.459.000
Grec	273	1.387.000
Japonais	147	998.000
Russe	171	901.000
Portugais	101	758.000
Indien	120	616.000
Polonais	102	607.000
autres	660	2.868.000
	14.666	115.756.000

En ce qui concerne les marchandises transportées, via Suez, le coefficient d'augmentation, entre 1878 et 1955, avoisine 50. Aux échanges traditionnels entre les pays d'Europe et ceux de l'au-delà de Suez, produits fabriqués contre matières premières et produits alimentaires, s'est juxtaposé l'énorme trafic Sud-Nord du pétrole, facteur déterminant de l'évolution du trafic de 1946 à 1955. Au cours de cette dernière année, les principales marchandises ayant emprunté le Canal de Suez furent les suivantes :

Mouvement des marchandises



	Nord-Sud	Sud-Nord
Pétrole	1.905	66.893
Charbon	116	107
Céréales	489	2.488
Sucre	996	964
Oléagineux et dérivés	-	2.978
Textiles, tissus	217	2.222
Minerais, métaux minéraux	243	5.300
Métaux ouvrés, machines	4.226	215
Ciment	2.683	-
Engrais	2.454	-
Autres	6.753	6.259
	20.082	87.426

107.508

La répartition de ce trafic entre les principaux pays se présentait comme suit, en 1955 :

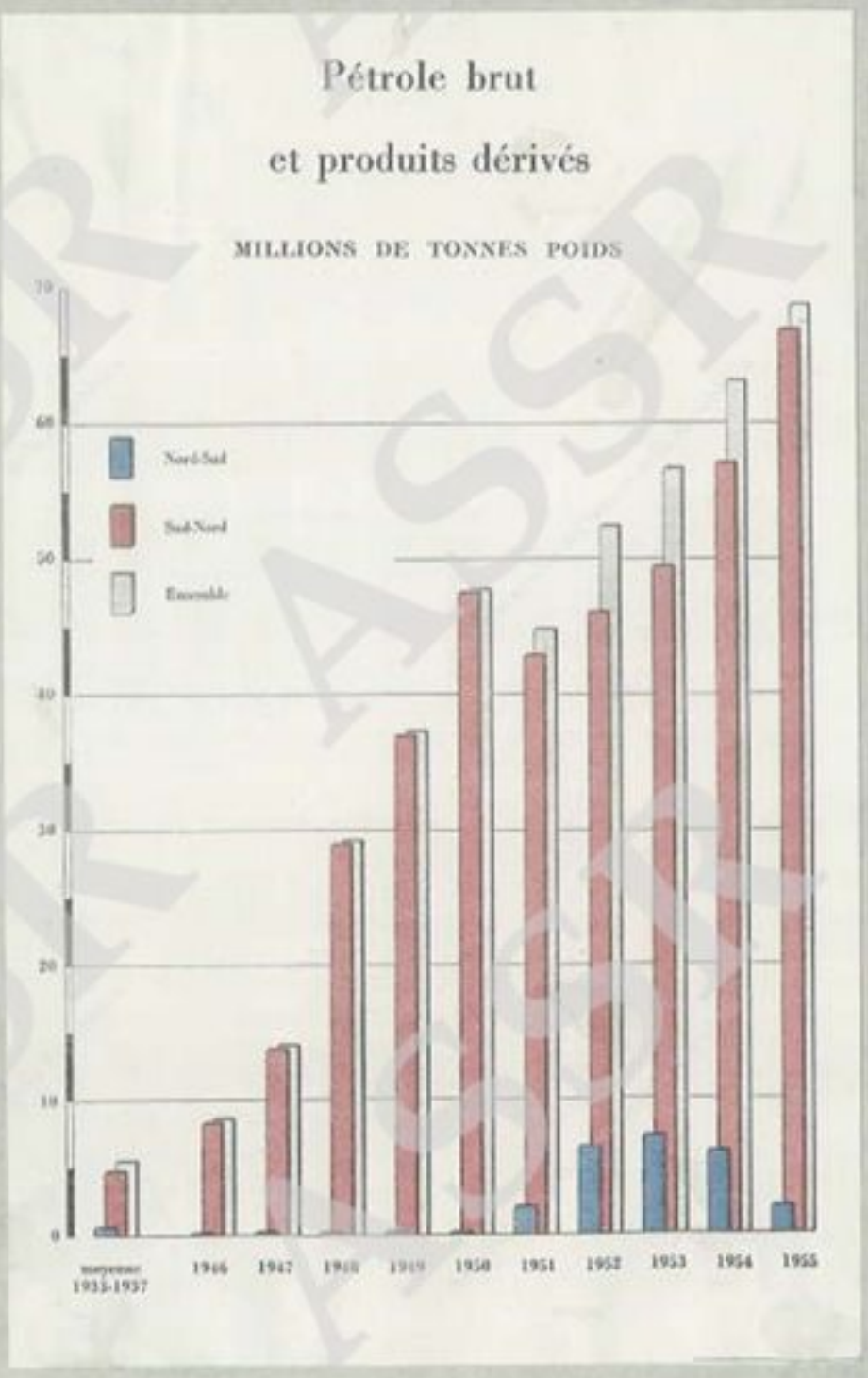
	Exportations via Suez	Importations via Suez
Grande-Bretagne	4.796	25.831
France	1.158	13.189
Belgique-Pays-Bas	2.758	12.001
Allemagne	1.451	3.008
Pologne-URSS	1.298	1.008
Italie	973	8.596
Autres pays d'Europe	4.868	9.063
Total	17.302	72.696
Etats-Unis	1.491	11.055
tous autres pays	1.289	3.675
	20.082	87.426

107.508

Quelques chiffres permettront enfin de situer l'importance du rôle joué par le canal de Suez dans l'approvisionnement en pétrole de l'Europe en 1955 :

Sur 67 millions de tonnes de produits pétroliers ayant emprunté la voie de Suez en sens Sud-Nord, 58 millions de tonnes, soit 86 %, étaient destinées à l'Europe, dont 53 millions de pétrole brut.

Sur 117 millions de tonnes de brut traitées dans les raffineries de l'Europe Occidentale - 45 % sont passés par Suez.



2 - Les Travaux

Pour faire face à ce développement du trafic, les travaux de terrassements exécutés au Canal de Suez depuis près de cent ans ont été considérables. Pendant la période de construction, de 1859 à 1869, les ingénieurs de la Compagnie ont réussi, dans une région désertique, à faire enlever 75 millions de mètres cubes de déblais. Le Canal n'avait alors que 8 mètres de profondeur et 22 mètres de largeur mesurée au fond. Pour l'adapter aux exigences de la navigation et permettre le passage des plus gros navires, il a fallu, pendant 80 ans, draguer constamment. Plus de 450 millions de mètres cubes ont été extraits du Canal, soit six fois le cube initial.

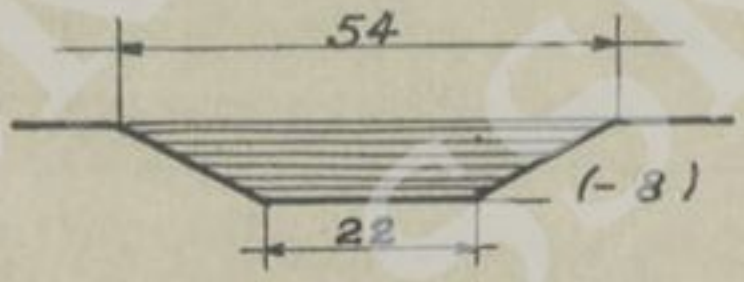
Depuis la guerre, en prévision de l'accroissement du nombre et des dimensions des navires transiteurs, des travaux très importants ont été entrepris. 65 millions de mètres cubes ont été dragués, c'est-à-dire presque autant que pendant la période de construction. Le Canal a été approfondi et élargi et, pour faciliter le croisement des navires, on a créé trois dérivations de plus de 20 Km. de longueur totale. Le Canal a actuellement de 12,5 mètres à 14 mètres de profondeur et 60 mètres de largeur mesurée au fond. Le tirant d'eau maximum autorisé devait s'élever à 11,36 mètres à la fin de 1957, et la section mouillée devait atteindre 1.500 mètres carrés un peu plus tard, c'est-à-dire quatre fois la section du Canal de 1875. La longueur des dérivations devait être doublée d'ici 1965.

PROFILS EN TRAVERS DU CANAL

1875

Section mouillée
306 M2

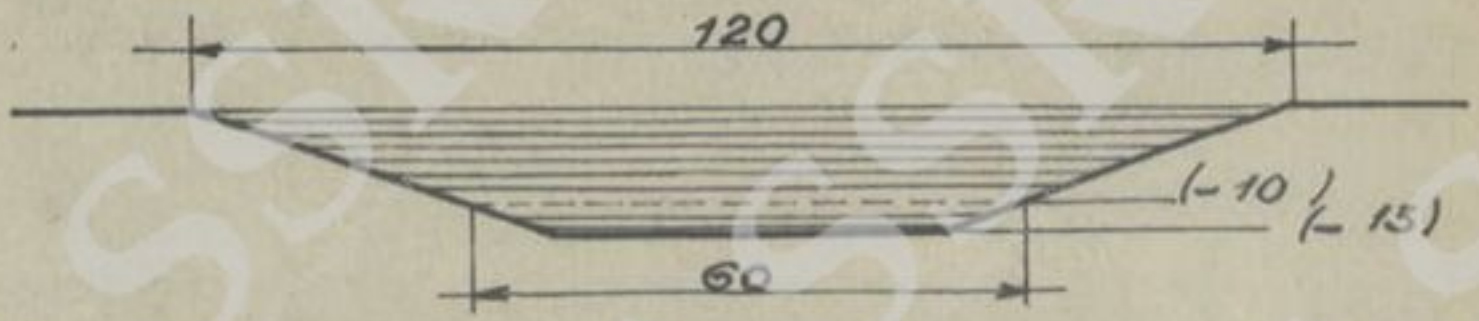
Tirant d'eau
7 M 50



1939

Section mouillée
1050 M2

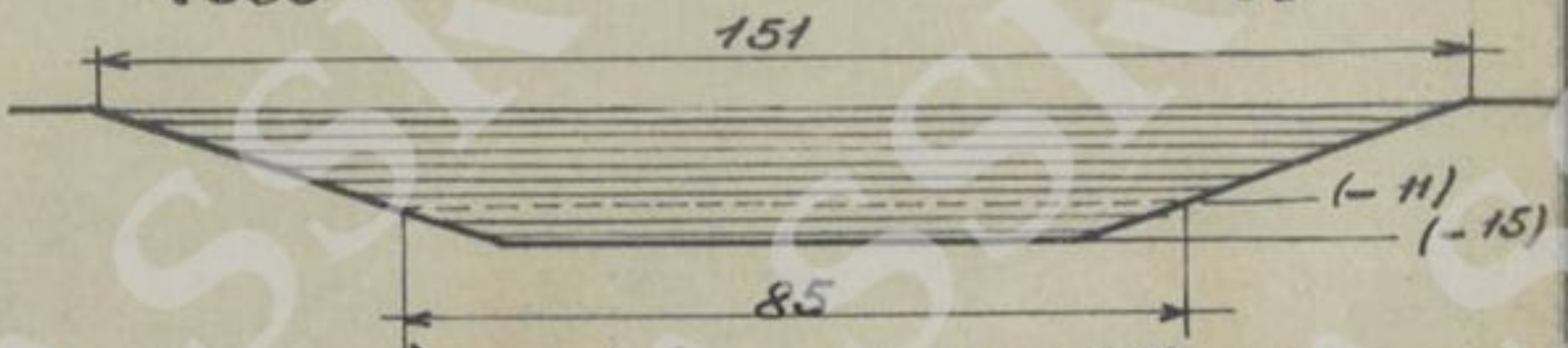
Tirant d'eau
10 M 36



1959

Section mouillée
1555 M2

Tirant d'eau
11 M



après achèvement du 8ème programme d'amélioration entrepris en 1955

Le matériel que la Compagnie met en oeuvre est très important et, malgré l'approche de la fin de la concession, sa rénovation s'est poursuivie activement. Au cours des dernières années, on a mis notamment en service une drague automotrice aspiratrice et porteuse de 7.000 CV., une drague aspiratrice et refouleuse à désagrégateur de 4.300 CV., un remorqueur-déséchoueur de 4.500 CV. Une idée de l'effort de renouvellement et de l'effort de modernisation du matériel est donnée par le tableau suivant :

	Puissance moyenne par engin	
	Matériel en service en 1945	Matériel livré depuis 1945 ou en cours d'achèvement
Dragues	600 CV.	5.200 CV.
Remorqueurs	600 CV.	1.100 CV.
Vedettes, canots	60 CV.	115 CV.

Depuis 1945, et compte tenu du matériel en cours d'achèvement, la puissance disponible passe de 43.000 CV. à 77.500 CV., la moitié du parc est constituée par des engins neufs dont la puissance représente d'ailleurs les deux tiers de la puissance totale disponible.

La Compagnie a établi à Port-Fouad de vastes ateliers de réparations disposant de moyens d'action nombreux et puissants : dock flottant, grue flottante de 8 à 150 tonnes, ateliers de forge, de fonderie, d'ajustage, de chaudronnerie, de soudure dotés de plus de 160 grosses machines outils.

L'énergie électrique à Port-Fouad est fournie par une station centrale comportant quatre groupes de 1100 CV. chacun; un cinquième groupe est en cours d'achèvement dans les ateliers du constructeur.

Les ateliers de la Compagnie comportent un centre d'apprentissage organisé suivant les méthodes les plus modernes.

La Compagnie distribue l'eau filtrée dans les trois villes de l'Isthme ; les chiffres suivants mettent en relief le développement de la production :

Eau filtrée produite dans l'ensemble des usines

1910	2.700.000 m3
1939	9.000.000 m3
1955	22.000.000 m3.

3 - Le Tarif

D'après les actes de concession, le maximum du droit de transit se trouve fixé à 10 fr. or par tonneau, chiffre qui fut temporairement porté à 13 fr. or.

La politique tarifaire a toujours été dominée par la notion de service public. Depuis 1874, date à laquelle, à la suite de difficultés financières, le droit de transit passa par un maximum avec 13 francs-or par tonneau de jauge, le tarif s'est trouvé régulièrement réduit, sans autre exception que les deux périodes de guerre mondiale au cours desquelles le ralentissement considérable du trafic contraignit à réviser le tarif. A son niveau actuel (34 piastres égyptiennes pour les navires chargés, 15,5 piastres pour les navires sur lest),

le droit, apprécié en francs-or, est de l'ordre du quart du tarif de 1874 pour les navires chargés et du dixième du tarif pour les navires sur lest. Exprimé en Livres sterling, il est plus faible qu'en 1935 alors que, dans l'intervalle, les prix en sterling ont plus que triplé.

Au tarif actuel, les charges supportées par un navire-citerne pour un passage à vide suivi d'un passage chargé sont plus faibles qu'au Canal de Panama proportionnellement au nombre de kilomètres parcourus, encore convient-il de remarquer que le tarif du Canal de Panama permet tout juste d'équilibrer les dépenses d'exploitation et ne permet pas l'amortissement du capital qui incombe pour sa totalité au Trésor américain.

Évolution des droits de transit de 1870 à 1954
en valeur or

Pour le passage d'un tonneau de jauge il fallait payer en livre-or égyptienne:



en 1870 

en 1914 

en 1938 

en 1954 

L'incidence du droit de transit dans les frets est relativement modérée ; à plus forte raison l'incidence sur les prix qui est souvent négligeable (0,07 % pour l'incidence sur le prix du caoutchouc ou de la laine).

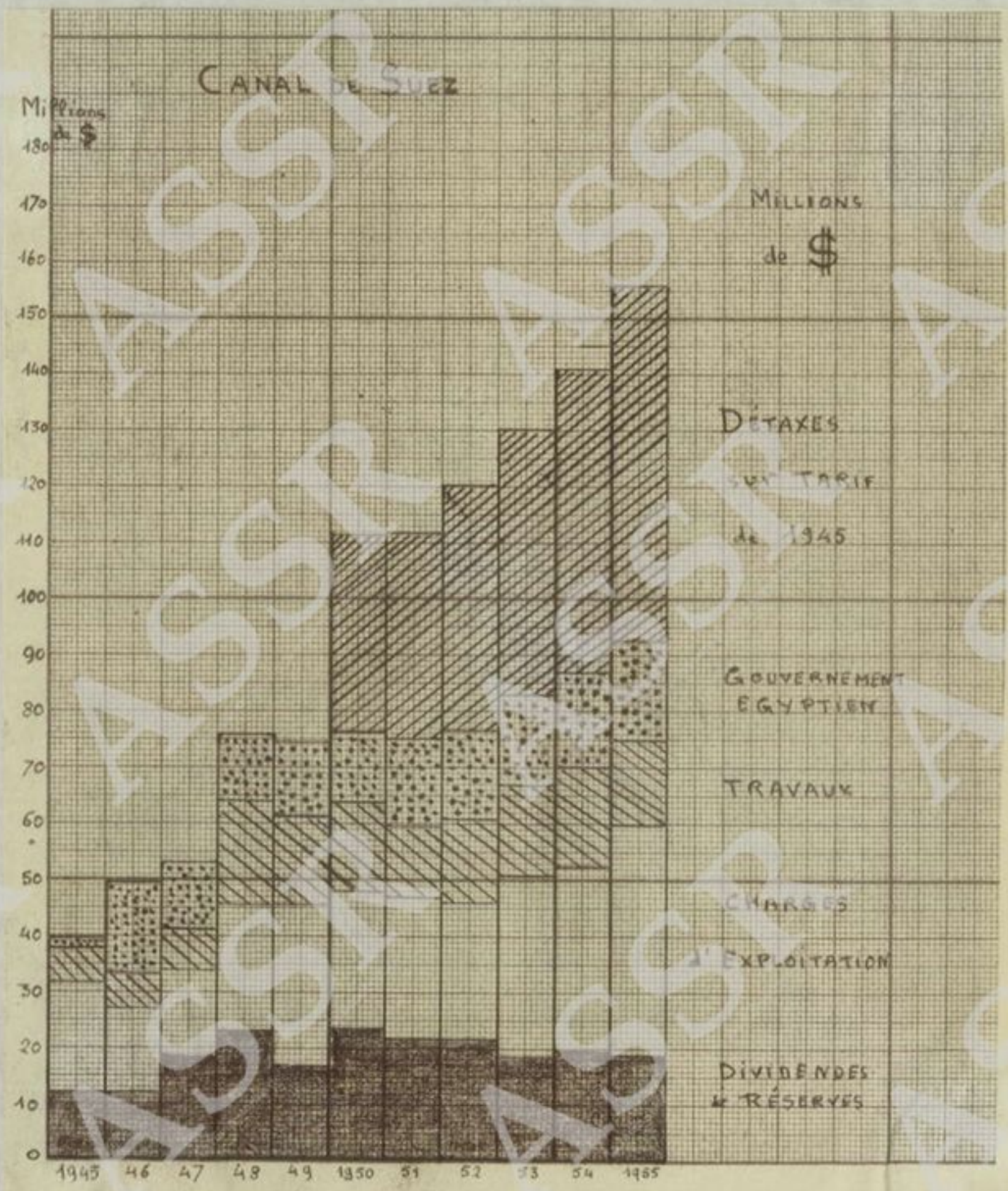
Même pour des produits pondéreux comme le pétrole ou le blé, cette incidence s'établissait à la fin de 1955 de la manière suivante :

	Incidence du Droit sur le fret	Incidence du Droit sur le Prix
- Pétrole brut du Golfe Persique au Royaume-Uni (Compte tenu d'un passage sur lest préalable)	4,8 %	3,3 %
- Blé Australien au Royaume Uni	2,5 %	0,9 %

III - LA COMPAGNIE ET SES ACTIONNAIRES

L'opinion publique en général, et aux Etats-Unis notamment, apprécie souvent d'une manière erronée la prospérité de la Compagnie. Elle estime que sa situation monopolistique lui permet de réaliser des profits abusifs, excédant notablement le pourcentage du chiffre d'affaires habituellement relevé.

Cette appréciation est inexacte.



1) Le graphique ci-dessus indique, en millions de dollars, depuis 10 ans, les recettes qu'aurait pu faire la Compagnie si elle avait maintenu, au lieu de les réduire, les droits de transit au niveau de 1945, et fait apparaître l'usage que la Compagnie du Canal a fait de son monopole. Il en ressort que les armateurs ont été les principaux bénéficiaires du développement du trafic et que la part revenant aux actionnaires sous forme de dividendes et réserves est restée sensiblement constante. Il est donc clair que la Compagnie du Canal, loin d'abuser de la situation que lui confère son monopole, a géré son entreprise beaucoup plus comme un service public que dans un intérêt purement capitaliste.

2) Le graphique A (voir page suivante) montre que les dividendes des actions de la Compagnie du Canal ont évolué beaucoup moins favorablement que ceux des valeurs françaises ou des valeurs américaines. Entre 1929 et 1955 le dividende du Suez, exprimé en dollars, a légèrement diminué alors que l'indice du dividende des valeurs à revenu variable augmentait en France de 46 % et aux Etats-Unis de 63 %. Cette situation est d'ailleurs clairement perçue par la Bourse : l'indice du cours du Suez a baissé de 40 % pendant la même période, alors que l'indice des valeurs à revenu variable augmentait, en France de 260 %, et aux Etats-Unis de 420 %.

3) On critique souvent le fait que les bénéfices nets de la Compagnie sont de l'ordre de 30 % de son chiffre d'affaires.

DIVIDENDES

INDICES

DIVIDENDES

U.S.A

Suez

France

COURS

INDICES

COURS

Dow-Jones Industrials

France "295 valeurs"

Suez "Capitaux"

Echelle Logarithmique

Quadrillé semi-logarithmique à 2 modules de 0,m125, div^ons serrées *Mod.* 1683

Il faut tout d'abord observer que le pourcentage des bénéfices par rapport au chiffre d'affaires est totalement différent selon qu'il s'agit d'une société rendant des services ou d'une entreprise transformant des matières premières par incorporation de main-d'oeuvre. Il faut donc comparer le cas de la Compagnie du Canal aux sociétés du même type et, par exemple, à celles qui exploitent des routes ou des ponts à péage, ou des pipe-lines. Si l'on veut néanmoins comparer la situation de la Compagnie du Canal à celle d'une industrie de transformation, il faut rapporter les bénéfices aux capitaux investis et non pas au chiffre d'affaires. On pourrait observer ainsi que la rémunération des capitaux est, au Suez, fort modeste puisqu'elle ne dépasse pas 5 1/2 % contre 10, 3/4 % à la Standard Oil, 8, 3/4 % à la Socony Vacuum et 27 % à la General Motors, pour l'année 1955. De même, le rapport des bénéfices aux capitaux investis, ou même au chiffre d'affaires, ferait ressortir, à la Compagnie de Suez, des pourcentages inférieurs à ceux des entreprises exerçant une activité analogue (pipe-lines, ponts à péage, etc...)

IV - LA COMPAGNIE ET SON PERSONNEL.

Le personnel non égyptien de la Compagnie a toujours été largement rémunéré et bénéficie d'un statut avantageux pour tenir compte du fait qu'il travaille à l'étranger, dans des conditions climatiques qui sont pénibles. Le personnel égyptien constitue, lui, une classe absolument privilégiée puisqu'il bénéficie, à la suite d'accords avec le Gouvernement égyptien, des mêmes rémunérations (3 à 5 fois supérieures à celles habituellement pratiquées en Egypte) et du même statut que le personnel non égyptien, sous réserve de la prime d'expatriation versée aux agents non égyptiens recrutés hors d'Egypte et dont le montant est très faible. Cette situation privilégiée des agents égyptiens est particulièrement mise en évidence en matière de congés puisqu'ils jouissent de congés de même durée que les étrangers et que, comme ces derniers, ils reçoivent des frais de voyage pour l'Europe, tous les ans ou tous les deux ans, pour eux-mêmes et leur famille.

Il convient de noter que depuis la création de la Compagnie, et sur l'initiative de son fondateur Ferdinand de Lesseps, la Compagnie associe son personnel aux bénéfices de l'entreprise.

On trouvera ci-dessous un aperçu des rémunérations moyennes du personnel.

	Gains mensuels moyens	Participation aux bénéfices moyenne annuelle	Prime d'expatriation moyenne annuelle (pour les seuls expatriés)
Employés	200 L.E.		
Pilotes	400 L.E.	570 L.E.	360 L.E.
Personnel marin .	175 L.E.		
Contremaîtres ...	165 L.E.		

Toutes les catégories de personnel, y compris les ouvriers, bénéficient d'une pension de retraite servie sans cotisation de la part des intéressés. Le montant moyen de ces pensions s'échelonne entre 215 et 1.000 L.E. par an selon la catégorie à laquelle ils appartiennent. Les pensions sont réversibles par moitié sur la tête des veuves ou des enfants mineurs.

La Compagnie du Canal a construit dans les diverses villes de l'Isthme plus de 1.400 logements constitués par des villas modernes, salubres et de belle apparence. Les agents bénéficient de la gratuité des soins médicaux pour eux-mêmes et pour leur famille. Ces soins sont dispensés par plus de 20 médecins et un personnel hospitalier de 300 personnes. La seule charge du Service de Santé représente une dépense annuelle de 400.000 L.E.

Pour assurer l'instruction des enfants, la Compagnie subventionne de nombreuses écoles et accorde en outre des indemnités scolaires pour les enfants qui font leurs études hors de l'Isthme. Un régime de prêts immobiliers permet aux

agents d'acquérir une résidence pour l'époque de leur retraite. Le total des prêts réalisés à ce jour dépasse 480.000 L.E. Enfin, pour favoriser la vie sociale des agents, la Compagnie du Canal a créé, et subventionne, des cercles, sociétés sportives, associations culturelles et religieuses, ainsi que des comptoirs d'approvisionnement, ce qui a représenté pour elle, en 1955, une charge de 118.000 L.E.

V - LE CANAL ET L'EGYPTE.

En dehors des avantages financiers qu'elle reçoit de la Compagnie du Canal, l'Egypte lui doit l'une de ses plus riches provinces. L'Isthme était encore un désert désolé en 1858, réserve faite de la petite bourgade de Suez. Pour les travaux du Canal, l'eau douce fut amenée du Nil, distribuée et filtrée par les soins de la Compagnie. La fondation de cinq villes, la création d'un réseau ferroviaire, routier et téléphonique pour les besoins des services de la Compagnie, ont fait surgir en quelque sorte une province actuellement peuplée de plus de 500.000 habitants, comportant le port le plus actif du monde par ses mouvements. Dans cette province, le niveau de vie est nettement plus élevé que dans les autres régions du pays. L'agriculture, à la faveur des travaux d'adduction d'eau, s'est étendue progressivement ; 28.000 hectares ont été gagnés sur le désert, procurant un revenu annuel de près de 1 million de Livres. Malgré ces progrès spectaculaires, la population agricole ne représente que 7 % de la population de l'Isthme; le reste s'emploie à des activités liées au mouvement du Canal.

On compte aujourd'hui dans les villes du Canal près de 6.000 établissements commerciaux et 3.000 établissements industriels. C'est assez dire que l'Isthme vit au rythme du trafic international qui l'anime.

Dans les villes qu'elle a créées, la Compagnie a toujours attaché une grande importance aux réalisations urbanistiques. Port-Fouad, Ismaïlia et Port-Thewfick sont renommées pour leurs jardins. La Compagnie a créé en outre

des centres médicaux, des dispensaires, des écoles et des établissements cultuels, de nombreux cercles, des associations sportives qu'elle entretient et subventionne, dont le budget annuel d'entretien représente environ 100.000 Livres et dont la population égyptienne est la grande bénéficiaire.

7 Août 1956

N O T E N° 2

LES RISQUES
D'UNE GESTION PUREMENT EGYPTIENNE DU CANAL

La Compagnie Universelle du Canal Maritime de Suez, présente en Egypte depuis près d'un siècle, possède une expérience probablement unique de l'Egypte, de ses cadres techniques et politiques, des caractéristiques de sa population, des aspirations de son opinion publique. Elle est donc à même de se faire une idée, fondée sur cette expérience, de ce que serait la gestion du Canal de Suez, par une administration purement égyptienne, au triple point de vue politique, financier et technique.

I - POINT DE VUE POLITIQUE.

Sur le plan politique, une première remarque s'impose : c'est qu'il existe, sur de nombreux points, une opposition fondamentale entre les intérêts de l'Egypte et les intérêts du service public international à gérer ; la Compagnie a toujours défendu et essayé de faire prévaloir ceux-ci, et c'est une des raisons qui l'ont fréquemment opposée au Gouvernement Egyptien. Il ne peut y avoir aucun doute sur le fait que, si le Gouvernement Egyptien était chargé de gérer le Canal, il ferait passer l'intérêt de l'Egypte avant les responsabilités

internationales dont il aurait la charge. Ceci serait vrai pour n'importe quel Gouvernement égyptien, mais c'est particulièrement évident en ce qui concerne le régime dictatorial du Colonel Nasser qui voit dans la prise de possession du Canal de Suez, l'instrument essentiel de la puissance politique de l'Egypte.

Un exemple illustrera cette primauté que le Gouvernement Egyptien accorderait aux intérêts nationaux sur les intérêts internationaux : c'est l'attitude qu'il a eue dans l'affaire des ponts de chemin de fer qui franchissent le Canal de Suez. Il a fallu dix ans et l'accident du "World Peace" pour que l'Etat Egyptien autorise la démolition de l'ancien pont d'El Ferdane qui constituait un danger permanent pour la navigation. Aujourd'hui encore, malgré des discussions incessantes et les demandes présentées par la Compagnie, le Gouvernement Egyptien maintient, au mépris des nécessités du trafic, l'actuel pont du kilomètre 68, fermé huit heures par jour pour laisser passer à peu près quatre trains quotidiens.

Au surplus, il suffit de se reporter aux écrits du Docteur Mustapha El Hefnaoui, pour se faire une idée de la conception que l'Egypte aurait de son rôle international. Le Docteur El Hefnaoui est un professeur très documenté sur les questions du Canal de Suez et qui, loin d'être considéré par l'Egypte comme un journaliste sans crédit, est au contraire écouté du Gouvernement Egyptien et vient d'être nommé membre du Conseil d'Administration du nouvel organisme nationalisé.

Voici ce qu'écrit le Dr. Hefnaoui dans son livre : "Le Canal de Suez et ses Problèmes contemporains" :

> "... Il ne sera pas facile à un pays quelconque de fâcher l'Egypte car elle possèdera et détiendra entre ses mains les clefs de la porte qui s'étend de l'Orient à l'Occident et elle saura comment faire fonctionner cette porte en l'ouvrant et en la fermant en temps de paix comme en temps de guerre, en tenant compte des bons traités internationaux, des principes du droit international, et en mettant au premier plan de ses préoccupations l'avenir des pays arabes et islamiques et leurs aspirations".

Quand on connaît la violence des pressions auxquelles la Compagnie a dû résister pour refuser de s'associer aux mesures anti-britanniques en 1951-1952 et au Blocus d'Israël depuis des années, on comprend qu'il ne s'agit pas là d'une intention vague mais d'un programme précis et l'on peut mesurer le danger que représenterait pour le monde une gestion égyptienne du Canal.

La présence de la Compagnie obligeait l'Egypte à prendre des mesures de police voyantes et d'une application difficile lorsqu'elle voulait violer les règles de liberté et d'égalité posées par la Convention de 1888. Une administration égyptienne pourrait multiplier des formalités peu apparentes mais efficaces pour ralentir ou empêcher le transit des navires appartenant à des nations dont la politique déplairait à l'Egypte.

II - POINT DE VUE FINANCIER.

Ici encore, l'opposition est flagrante entre les intérêts de l'Egypte et ceux des usagers. Ceux-ci souhaitent évidemment que le droit de transit soit fixé le plus près possible du "prix de revient", celle-là, au contraire, ne peut que songer à tirer du Canal le maximum de ce qu'il peut rendre.

Au sein de la Compagnie, les intérêts des usagers étaient représentés et défendus, ils ne pourront qu'être ignorés par une administration purement égyptienne.

Le prétexte même mis en avant pour justifier la nationalisation - à savoir la nécessité de permettre à l'Egypte de financer seule le barrage d'Assouan - est significatif à cet égard. Or, contrairement à ce qu'il affirme, le Colonel Nasser ne peut pas à la fois payer les dépenses courantes, effectuer les travaux nécessités par le développement du trafic, indemniser les Actionnaires, financer le barrage d'Assouan, et ne pas relever les droits.

Les bénéfices actuels amputés des sommes nécessaires à l'indemnisation des actionnaires - même sur les bases envisagées que la Compagnie considère comme spoliatoires- et du règlement du passif, sont sans commune mesure avec le montant nécessaire pour financer des travaux se chiffrant par centaines de millions de Livres.

Il paraît donc certain que, si elle était maîtresse de fixer les droits de transit, l'Egypte n'hésiterait pas à les relever dès que cette opération lui paraîtrait politiquement possible. Etant donné la politique

d'abaissement progressif des tarifs poursuivie par la Compagnie au fur et à mesure du développement du trafic, l'Egypte pourrait quadrupler le tarif actuel tout en restant dans la limite des règles fixées par les actes de concession. D'ailleurs, puisqu'elle considère que cette concession n'existe plus, elle pourrait même les relever jusqu'à la limite économiquement possible. Là encore, le docteur El Hefnaoui nous a renseignés par avance sur les intentions futures de son pays puisqu'il écrit :

"... L'Egypte pourra doubler le revenu actuel, car la Compagnie a dispensé les passagers du paiement des droits et a réduit les droits de transit sur les marchandises, donnant ainsi le pas aux intérêts des navigateurs anglais et des autres sur toute autre considération. L'Egypte n'est pas liée par les agissements de la Compagnie, mais plutôt grâce au droit de propriété et de souveraineté dont elle dispose sur le Canal, elle devra percevoir des droits adéquats pour le transit et le pilotage et pour tous les services rendus, sans que son attitude puisse être commentée et ces droits ne diffèrent pas, dans leur nature, des droits douaniers ". (Journal "Le Canal de Suez"- N° 22)

et :

"... Le jour où l'Etat administrera son Canal, il n'y aura aucune restriction qui puisse l'empêcher d'imposer tous droits qu'il veut en tenant compte de la loi de de l'offre et de la demande". (Le Canal de Suez et ses problèmes contemporains).

III - POINT DE VUE TECHNIQUE.

L'Egypte ne possède ni les hommes, ni l'expérience nécessaires pour être en mesure actuellement d'exploiter le Canal de manière satisfaisante.

Les accords passés avec le Gouvernement Egyptien en 1949 prévoyaient une égyptianisation progressive du personnel, destinée à permettre à l'Egypte de prendre éventuellement en charge la gestion du Canal en 1968. Cette égyptianisation est en cours, mais son plein effet ne devait apparaître que dans douze ans. Comme elle s'effectuait par la base, la Compagnie se réservant de former progressivement les cadres de la future administration égyptienne, il n'existe encore que peu d'Egyptiens ayant aujourd'hui des postes de responsabilité ou de haute technicité.

Au surplus, même menée avec la lente et sage progression prévue en 1949, une telle politique rencontrait, et aurait rencontré de plus en plus, de graves difficultés. L'Egypte n'a pas de Marine Marchande et peu d'industries. Le recrutement de personnel marin, d'ingénieurs, de techniciens et de contremaîtres égyptiens est très difficile parce que ce personnel n'existe pas en quantité suffisante et que même, dans la marine et dans l'industrie égyptiennes, les cadres sont très souvent étrangers.

Sans doute, une administration égyptienne pourrait-elle faire appel à des techniciens étrangers ; mais il faut remarquer tout d'abord que des techniciens étrangers, même qualifiés et recrutés massivement

à l'extérieur, ne seraient pas immédiatement utilisables pour la gestion et l'exploitation du Canal. Les cadres de la Compagnie tirent en effet leur efficacité, non seulement de leur qualification, mais encore de leur expérience, et toute improvisation dans ce domaine conduirait sans aucun doute à de graves mécomptes.

En outre, le recrutement de techniciens étrangers ne suffirait même pas à assurer une gestion convenable du Canal. Cette gestion suppose en effet l'existence d'un état-major cohérent, qualifié et expérimenté. Or, quoique ce soit peut-être ce qu'elle admette le moins volontiers, c'est de cadres dirigeants, susceptibles de concevoir une politique à long terme et de prendre en temps voulu les décisions nécessaires, que l'Egypte manque le plus. Quiconque a utilisé quelque peu un service public proprement égyptien, comme par exemple les chemins de fer, ne peut qu'être entièrement convaincu de cet état de choses. En effet les cadres administratifs égyptiens ne possèdent pas à un degré suffisant le sens de l'entretien continu, de l'organisation rationnelle et d'une discipline précise d'exploitation. Ces qualités sont absolument essentielles si l'on considère qu'il s'agit d'entretenir et de développer une voie d'eau creusée à travers cent-soixante kilomètres de désert, d'étudier, de commander et d'entretenir les appareils flottants et terrestres nécessaires à l'exploitation, de surveiller et de régler le mouvement de navires transitant le Canal en ordre serré, de gérer un personnel qui, avec les familles, représente plus de 20.000 personnes. Pour se faire une idée de la complexité des problèmes

que pose une telle exploitation, il suffit d'indiquer que le Magasin Général de la Compagnie contient plus de trente mille types d'articles différents et que les commandes de la seule année 1955 ont porté sur plus de treize mille articles.

Un organisme purement égyptien n'aura jamais ni la lucidité de reconnaître qu'une Direction et des cadres étrangers lui sont nécessaires, ni le courage de se l'imposer. Là encore l'Egypte ne manquera pas d'être guidée par un nationalisme étroit qui la conduira à recruter du personnel égyptien insuffisamment qualifié au détriment de la gestion du service public. L'attitude du Gouvernement Egyptien, dans le conflit qui l'a opposé depuis plus de deux ans à la Compagnie à propos du recrutement des pilotes, est significatif à cet égard : le Gouvernement Egyptien voulait imposer à la Compagnie d'accroître le nombre des pilotes égyptiens alors que l'Egypte était incapable de les fournir. Pour parvenir à ses fins, il n'a pas hésité, au mépris des intérêts évidents du trafic, à bloquer, pendant près de dix-huit mois, la délivrance des visas nécessaires à l'introduction de pilotes étrangers qualifiés, et à exiger de la Compagnie le recrutement de pilotes égyptiens non qualifiés.

Le Gouvernement Egyptien, pour obtenir une égyptianisation accélérée, n'a donc pas hésité à imposer, dans le présent, des retards à de nombreux navires, consécutifs au manque de pilotes, et pour l'avenir, une détérioration de la qualité du corps de pilotage.

Si le Gouvernement Egyptien pouvait imposer de telles mesures, dans un esprit de nationalisme étroit, à une administration étrangère qui lui résistait, il est facile de prévoir jusqu'où il irait avec une Administration Egyptienne qui n'aurait qu'à obéir.

Une seule conclusion s'impose : une gestion purement égyptienne du Canal ne peut que se traduire par une détérioration de la gestion du service public. Cette détérioration sera brutale, si la prise de possession est immédiate, elle sera progressive, si des transitions sont respectées ; mais elle est de toute manière fatale.

1888, ottobre 29

COSTANTINOPOLI

CONVENZIONE FRA L'ITALIA, L'AUSTRIA-UNGHERIA, LA FRANCIA, LA GERMANIA, LA GRAN BRETAGNA, I PAESI BASSI, LA RUSSIA, LA SPAGNA E LA TURCHIA, PER LA LIBERA NAVIGAZIONE DEL CANALE DI SUEZ.

AU NOM DE DIEU TOUT-PUISSANT.

S.M. le Roi d'Italie, S.M. L'Empereur d'Allemagne, Roi de Prusse, S.M. l'Empereur d'Autriche, Roi de Bohème etc. et Roi apostolique de Hongrie, S.M. le Roi d'Espagne, et en son nom la Reine Régente du Royaume, le Président de la République francaise, S.M. la Reine du Royaume-Uni de la Grande Bretagne et d'Irlande, Impératrice des Indes, S.M. le Roi des Pays-Bas, Grand Duc de Luxembourg, etc, S.M. l'Empereur de toutes les Russies et S.M. l'Empereur des Ottomans, voulant consacrer, par un acte conventionnel, l'établissement d'un régime définitif destiné à garantir, en tous temps et à toutes les Puissances, le libre usage du canal maritime de Suez et compléter ainsi le régime sous lequel la navigation par ce canal a été placée par le firman de Sa Majesté Impériale le Sultan, en date du 22 février 1866 (2zilkadé 1282), sanctionnant les concessions de Son Altesse le Khédive, ont nommé pour leurs plénipotentiaires savoir:

S.M. LE ROI D'ITALIE

le sieur Albert Blanc, son Ambassadeur extraordinaire et plénipotentiaire

S.M. L'EMPEREUR D'ALLEMAGNE, ROI DE PRUSSE

le sieur Joseph de Radowitz, son Ambassadeur extraordinaire et plénipotentiaire;

S.M. L'EMPEREUR D'AUTRICHE, ROI DE BOHÊME ETC. ET ROI APOSTOLIQUE DE HONGRIE

le sieur Henri baron de Calice, son Ambassadeur extraordinaire et plénipotentiaire;

S.M. LE ROI D'ESPAGNE, ET EN SON NOM LA REINE REGENTE DU ROYAUME

le sieur Don Miguel Florez y Garcia, son Chargé d'affaire;

LE PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE FRANÇAISE

le sieur Gustave Louis Lannes, comte de Montebello, Ambassadeur extraordinaire et plénipotentiaire de France;

S.M. LA REINE DU ROYAUME-UNI DE LA GRANDE BRETAGNE ET D'IR=

./.

LANDE, IMPÉRATRICE DES INDES

le trés-honorable sir William Arthur White, son Ambassadeur extraordi= naire et plénipotentiaire;

S.M. LE ROI DES PAYS-BAS GRAND DUCE DE LUXEMBOURG,ETC.

le sieur Gusteve Keun, son Chargé d'affaires;

S.M. L'EMPEREUR DE TOUTES LES RUSSIES

le sieur Alexandre de Nélidow,son Ambassadeur extraordinaire et plénipotentiaire;

S.M. L'EMPEREUR DES OTTOMANS

Mehemmed Said pacha, son Ministre des affaires étrangères;

lesquels, s'étant communiqué leurs pleins pouvoirs respectifs, trouvés en bonne et due forme, sont convenus des articles suivants;

ART. 1 - Le canal maritime de Suez sera toujours libre et ouvert, en temps de guerre, sans distinction de pavillon.

En conséquence; les Hautes Parties contractantes conviennent de ne porter aucune atteinte au libre usage du canal, en temps de guerre comme en temps de paix.

Le canal ne sera jamais assujetti à l'exercice du droit de blocus.

ART. 2 - Les Hautes Parties contractante, reconnaissant que le canal d'eau douce est indispensable au canal maritime, prennent acte des engagements de Son Altesse le Khédive envers la Compagnie universelle du canal de Suez, en ce qui concerne le canal d'eau douce, engagements stipulés dans une convention en date du 18 mars 1863, contenant un exposé et quatre articles.

Elles s'engagent à ne porter aucune atteinte à la sécurité de ce canal et de ses dérivations, dont le fonctionnement ne pourra être l'objet d'aucune tentative d'obstruction.

ART. 3. - Les Hautes Parties contractantes s'engagent de même à respecter le matériel, les établissements, constructions et travaux du canal maritime et du canal d'eau douce.

ART. 4. - Le canal maritime restant ouvert en temps de guerre comme passage libre, même aux navires de guerre des belligérants, aux termes de l'art.1 du présent traité, les Hautes Parties contractantes conviennet qu'aucun droit de guerra, aucun acte d'hostilité, ou aucun acte ayant pour but d'entraver la libre navigation du canal ne pourra être exercé

./.

dans le canal et ses ports d'accés, ainsi que dans un rayon de 3 milles marins de ces ports, alors même qie l'Empire ottoman serait l'une des Puissance belligérantes.

Les bâtiments de guerre belligérants ne pourront, dans le canal et ses ports d'accés, se ravitailler ou s'approvisionner que dans la limite strictement nécessaire. Le transit desdits bâtiments par le banal s'effectuera dans les plus bref délai d'aprés les reglements en vigueur et sans autre arrêt que celui qui résulterait des nécessités du service. Leur séjour à Port-Said et dans la rade de Suez ne pourra dépasser vingt-quatre heures, sauf le cas de relâche forcée. En pareil cas, ils seront tenus de partir le plus tôt possible. Un intervalle de vingt-quatre heures devra toujours s'écouler entre la sortie d'un port d'accés d'un navire belligèrant et le départ d'un navire appartenant à la Puissance ennemie.

ART. 5. -En temps de guerre, les Puissances belligèrantes ne débarqueront et ne prendront, dans le canal et ses ports d'accès, ni troupes, ni munitions, ni matériel de guerre. Mais, dans le cas d'un empèchement accidentel dans le canal, on pourra embarquer ou débarquer, dans les ports d'accés, des troupes fractionnées par groupe n'excédant pas 1000 hommes, avec le matériel de guerre correspodant/

ART. 6. - Les prises seront soumises, sous tous les rapports, au même régime que les navires de guerre des belligérants.

ART. 7. - Les Puissances ne maintiendront dans leurs eaux du canal (y compris le lac Timsah et les lacs Amers) aucunbâtiment de guerre.

Toutefois, dans les ports d'accés de Port-Said et de Suez, elles pourront faire stationner des bâtiments de guerre dont le nombre ne devra pas excéder deux pour chaque Puissance.

Ce droit ne pourra être excercé par les belligérants.

ART. 8. - Les agents en Egypte des Puissances signataires du présent traité seront chargés de veiller à son exécution. En toute circonstance qui menacerait la sécurité ou le libre passage du canal, il se réuniront sur la convocation de trois d'entre eux et sour la présidence du doyen, pour procéder aux constatations nécessaires. Ils feront connaître au Gouvernement khédivial le danger qu'ils auraient reconnu, afin que celui-ci prenne les mesures propres à assurer la protection et le libre usage du canal.

En tout état de cause, ils se réuniront une foi par an r

./.

pour constater la bonne exécution du traité. Ces dernières réunions auront lieu dous la présidence d'un commissaire spécial nommé à cet effet par le Gouvernement impérial ottoman. Un commissaire khédivial pourra également prendre part à la réunion et la présider en cas d'absence du commissaire ottoman.

Ils réclameront notamment la suppression de tout ouvrage ou la dispersion de tout rassemblement qui, sur l'une ou l'autre rive du canal, pourrait avoir pour but, ou pour effet de porter atteinte à la liberté et à l'entière sécurité de la navigation.

ART. 9. - Le Gouvernement égyptien prendra, dans la limite de ses pouvoirs, tels qu'ils résultent des firmans, et dans les conditions prévues par le présent traité, les mesures nécessaires pour faire respecter l'exécution du dit traité.

Dans le cas où le Gouvernement égyptien ne disposerait pas de moyens suffisants, il devra faire appel au Gouvernement impérial ottoman, lequel prendra les mesures nécessaires pour répondre à cet appel, en donnera avis aux autres Puissances signataires de la déclaration de Londres 17 mafd 1885, et, au besoin, se concertera avec elles à ce sujet.

Les préscriptions des articles 4,5,7 et 8 ne feront pas obstacle aux mesures qui seront preses en vertu du présent article.

ART. 10. - De même, les prescriptions des article 4,5,7 et 8 ne feront pas obstacle aux mesures que Sa Majesté le Sultan et Son Altesse le Khédive, au nom de Sa Majsté Impérial, et dans les limites des firmans concédés, seraient dans la nécessité de prendre pour assurer, par leur propres forces, la défense de l'Egypte et le maintien de l'ordre public.

Dans le cas où Sa Majesté Impériale le Sultan ou Son Altesse le Khédive se trouveraient dans la nécessité de se prévaloir des exceptions prévues par le présent article, les Puissances signataires de la déclaration de Londres en seraient avisées par le Gouvernement impériale ottoman.

Il est également entendu que les prescriptions des articles dont il s'agit ne porteront, en aucun cas, obstacle aux mesures que le Gouvernement impérialm ottoman croira nécessaire de prendre pour as=

./.

surer par ses propres forces la défense des ses autres possessions situées sur la côte orientale de la Mer Rouge.

ART. 11. - Les mesures qui seront prises dans les cas prévus par les articles 9 et 10 du présent traité ne devront pas faire obstacle au libre usage du canal.

Dans ces mêmes cas, l'érection de fortifications permanentes élévées contrairement aux dispositions de l'art.8 demeure interdite.

ART. 12. - Les Hautes Parties contractantes conviennent, par application du principe d'égalité en ce qui concerne le libre usage du canal, principe qui forme l'une des bases du présent traité, qu'aucune d'elles ne recherchera d'avantages territoriaux ou commerciaux, ni des privilèges dans les arrangements internationaux qui pourraient intervenir par rapport au canal. Sont, d'ailleurs, réservés les droits de la Turquie comme puissance territoriale.

ART. 13. - En dehors, des obligations prévues expressément par les clauses du présent traité, il n'est porté aucune atteinte aux droits souverains de Sa Majesté Impériale le Sultan et aux droits et immunités de Son Altesse le Khédive, tels qu'ils résultent des firmans.

ART. 14. - Les Hautes Parties contractantes conviennet que les engagements résultant du présent traité ne seront pas limités par la durée des actes de concession de la Compagnie universelle du canal de Suez.

ART. 15. - Les stipulation du présent traité ne feront pas obstacle aux mesures sanitaires en vigueur en Egypte.

ART. 16. - Les Hautes Parties contractantes s'engagent à porter le présent traité à la connaissance des Etats qui ne l'ont pas signé, en les invitant à y accéder.

ART. 17. - Le présent traité sera ratifié et les ratifications en seront échangées à Constantinople dans un délai d'un mois, ou plus tôt si faire se peu.

En foi de quoi les plénipotentiaires respectifs l'ont signé et y ont apposé le sceau de leurs armes.

Fait à Constantinople, le vingt neuvième jours du moi d'octobre de l'an mille huit cent quatre-vingt huit.

./.

(L.S.) A. BLANC
(L.S.) RADOWITZ
(L.S.) CALICE
(L.S.) MIGUEL FLOREZ Y GARCIA
(L.S.) E.DE MONTEBELLO
(L.S.) W.A.WHITE
(L.S.) GUST. KEUN.
(L.S.) NELIDOW
(L.S.) M.SAID.

Ratificatione di S.M. - Roma,22 novembre 1888.
Scambio delle ratifiche - Costantinopoli,22 dicembre 1888.
Esecuzione per r.decreto - Roma,13 gennaio 1889,n.5949.