

“ Cesseranno dal 1° gennaio prossimo venturo i seguenti servizi:

a) Il viaggio settimanale fra Cagliari e Portotorres per la costa occidentale della Sardegna;

b) Una delle tre corse settimanali fra Napoli e Messina, con approdo agli scali della costa delle Calabrie;

c) Il viaggio bigiornaliero fra Reggio e Messina. ”

Se noi quindi approviamo la convenzione, il viaggio tra Reggio e Messina va soppresso.

Ma poi che cosa si dice?

Con l'articolo 1° della Commissione si dice che questo servizio sarà prorogato. Io l'avrei capito se questo articolo avesse detto: Il numero 3 dell'articolo 2° della convenzione è soppresso. Dunque qui c'è una contraddizione.

Ora, quando venite con una disposizione addizionale a fare una nuova convenzione con la stessa compagnia, io non posso fare a meno di dire che il vostro procedimento è incostituzionale.

Ci vuole tutta la intelligenza del mio amico Cocco-Ortu per persuadermi che la Commissione non fu soltanto nominata per esaminare una proroga, ma anche per discutere dei servizi.

È vero che spesso, a proposito di molte questioni, si dice: inviamole alla stessa Commissione; ma di questo passo arriveremo, o signori, al punto che non ci saranno più Uffici, e l'articolo relativo che è nella costituzione, sparirà. Ora è la Commissione del bilancio che assorbe tutto, ora si adotta il sistema di proporre un articolo aggiuntivo: io domando se non sarebbe meglio che prendessimo un congedo di un paio di mesi e lasciassimo fare il Governo (*Si ride*).

Una proposta di questo genere io la voterei volentieri, perchè così starei a casa e mi risparmierei di far la figura del deputato.

Presidente. L'onorevole Vollaro insiste nella sua pregiudiziale?

Vollaro Saverio. Insisto.

Presidente. Sta bene; allora la riserveremo a quando si discuterà l'articolo 1°: intanto do facoltà di parlare all'onorevole Bettolo, primo iscritto nella discussione generale.

Bettolo. Onorevoli colleghi, io non mi lagno che, alla imminente scadenza delle convenzioni marittime, il Governo abbia presentato un disegno di legge, inteso a prorogarne di sei mesi l'esercizio, permettendo così che l'importante studio venga svolto con tutta quella calma e quella meditazione che merita l'importante argomento. Non me ne lagno, soprattutto, perchè a me pare che la odierna discussione possa, in qualche modo,

indicare al Governo l'indirizzo cui attenersi nella stipulazione di una nuova concessione, spianando in tal guisa tutte quelle inevitabili difficoltà che s'incontrano, quando la Camera sia chiamata a pronunciarsi sopra capitolati già definiti ed accordati fra parti contraenti, senza che un suo voto ne abbia preventivamente determinati i concetti direttivi.

In Germania, allorchè si trattò di stipulare una nuova convenzione marittima, il Governo, prima di presentare i relativi capitolati contratti con le Società concessionarie, invitò la Camera a discutere i criteri generali, in base ai quali i capitolati dovevano essere accordati; e l'approvazione dei capitolati che ne seguirono, informati a quei criteri, non fu che una questione di semplice formalità.

Sarebbe desiderabile che simile procedimento fosse pure stato da noi seguito; ma poichè si è creduto opportuno di adottare altro sistema, io mi compiaccio che oggi la discussione d'una proroga, che viene sospettata come una anticipazione di nuove convenzioni, ci conduca, quasi senza volerlo, a seguire un sistema più logico e più pratico.

In quest'ordine di idee, onorevoli colleghi, concedetemi che io, allargando alquanto la questione, porti un modesto contributo di qualche studio e di qualche esperienza in una questione che per varii riguardi concerne alti interessi nazionali.

L'opportunità di retribuire determinate linee di navigazione nacque generalmente dalla necessità che ebbero i paesi marittimi di stabilire relazioni postali frequenti, regolari, per scopi politici ed amministrativi, con le loro isole e colonie.

La sovvenzione venne qualche volta deliberata al fine di promuovere importanti scambi e sviluppare feconde correnti commerciali. Ma date queste circostanze che ne possono temporaneamente giustificare la concessione, ogni sovvenzione deve cessare, quando i traffici rendano per loro stessi proficue le linee esercitate, o quando la esperienza abbia dimostrato che l'intervento dello Stato non è riescito a conseguire, o che non ha nemmeno lasciata speranza che si possa conseguire l'intento cui esso mirava. Intesa altrimenti la sovvenzione marittima, che deve esser considerata come un equo compenso pagato nell'interesse generale per un servizio reso allo Stato, oltrecchè rappresentare una spesa superflua, incepperebbe lo sviluppo della marina e del commercio, anzichè promuoverlo, paralizzerebbe ed isterilirebbe le iniziative private, piuttosto che eccitarle e renderle feconde.

In Italia le sovvenzioni, che furono accordate