

rina sovvenzionata funzionino come freni della esportazione.

Un altro voto mi tocca sottoporre al Governo in riguardo alla rappresentanza degli interessi mercantili nel Comitato dei servizi marittimi.

Leggendo l'articolo relativo della legge che disciplina la formazione del Comitato marittimo, si vede che mentre sono rappresentati in questo consesso gli organismi interessanti l'emigrazione, la marina mercantile e i lavori pubblici, le Camere di commercio, che sono organi che rappresentano interessi così intimamente connessi col movimento mercantile, non hanno alcuna rappresentanza...

Una voce. C'è l'emendamento...

SALVIA. Tanto meglio.

Si domanda dunque che nel Comitato dei servizi marittimi sia fatto luogo anche alla rappresentanza delle Camere di commercio del Regno in numero adeguato alla importanza del loro intervento.

E con ciò ho terminato di esporre le mie brevi osservazioni.

Seguendo l'esempio del collega Chimienti, non faccio pistolotti di chiusura. Mi auguro solo che venga un giorno nel quale si possa dire che le contribuzioni da noi imposte al paese, furono vantaggiose alla prosperità mercantile della Nazione. (*Benissimo! Bravo!*)

Presentazione di una relazione.

PRESIDENTE. Invito l'onorevole Fili-Astolfone a recarsi alla tribuna per presentare una relazione.

FILI-ASTOLFONE. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge numero 873: « Approvazione della eccedenza d'impegni per lire 171.150.09 verificatasi sulla assegnazione del capitolo numero 27 « Magistrature giudiziarie - Personale (*Spese fisse*) » dello stato di previsione della spesa del Ministero di grazia e giustizia e dei culti per l'esercizio finanziario 1906-907 ».

PRESIDENTE. Questa relazione sarà stampata e distribuita.

Si riprende la discussione del disegno di legge:
Convenzioni per i servizi postali e commerciali marittimi.

PRESIDENTE. Ha ora facoltà di parlare l'onorevole Carboni-Boj.

CARBONI-BOJ. Onorevoli colleghi, tutti gli oratori che mi hanno preceduto hanno avuto una voce unanime: hanno lamentato

che la nostra marina mercantile dipenda da troppi dicasteri, e hanno fatto voti perchè sorga un ente autonomo che regoli e diriga la marina mercantile.

Molti degli oratori hanno lamentato che l'opera della Commissione Reale sui servizi marittimi, di cui ero ultima parte, sia venuta qui alla Camera come uno stralcio nel presente disegno di legge. Lamenti giustissimi, ai quali io mi unisco.

E mi unisco specialmente a questo secondo lamento, perchè l'aver portato qui l'opera della Commissione reale (che pure è stata da tutti encomiata) svisata, guastata, monca, ha rotto quell'armonia che si dovrebbe avere principalmente di mira se davvero si vuole organizzare la nostra marina mercantile.

Ed è da notare che l'aver rotto l'armonia che era nelle diverse proposte della Commissione Reale, ha influenza grandissima nel presente disegno di legge, in quanto che in certe sue parti noi non possiamo accettare ciecamente le proposte del Governo, le quali erano state formulate dalla Commissione Reale tenendo conto di tutte le altre proposte che riguardavano la marina mercantile.

Richiamo l'attenzione della Camera su un fatto. Noi nel presente disegno di legge imponiamo alle Società, che diverranno concessionarie dei nostri trasporti sovvenzionati, l'obbligo di servirsi dei cantieri navali nazionali. Quest'obbligo, secondo quanto proponeva la Commissione Reale, era un obbligo di cui si conoscevano i limiti e la estensione, perchè la Commissione Reale, allo stesso tempo che imponeva questa condizione alle Compagnie sovvenzionate, disciplinava pure il modo con cui dovevano essere soccorsi i nostri cantieri navali. Oggi invece noi versiamo nella incertezza. Quale è l'avvenire che noi riserviamo ai nostri cantieri navali? E se questo avvenire è una incognita, quale è l'obbligo che imponiamo con la presente convenzione alle Società che debbono servirsi dei nostri cantieri navali?

Se si vuole perseverare nella via finora battuta, si dovrebbero dare ai cantieri navali i premi di costruzione che tuttora sono in vigore.

Però nel lavoro della Commissione Reale, specialmente nella relazione del suo dotto ed acuto relatore, il collega Pantano, fu dimostrato ad evidenza che il sistema finora seguito è un sistema in cui non si può perseverare e che più giova all'industria siderurgica, che alle costruzioni navali. La Com-