

Chiusura della votazione segreta.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la votazione. Invito i segretari a procedere alla numerazione dei voti.

— (I segretari numerano i voti).

Si riprende la discussione sulle convenzioni marittime.

PRESIDENTE. Passeremo agli ordini del giorno.

Primo è quello dell'onorevole Carnazza, del quale do lettura:

« La Camera invita il Governo a presentare opportuni provvedimenti, onde assicurare un rapido e regolare collegamento tra i porti della Sicilia e quelli del Nord di Europa, dell'America del Nord e dell'Australia.

« Carnazza, Di Rudinì Antonio, Finocchiaro-Aprile, Marinuzzi, Aguglia, Dell'Arenella, Masi, Majorana Giuseppe, Di Sant'Onofrio, De Michele-Ferrantelli, Pasqualino-Vassallo, Arigò, Rossi Enrico, Di Scalea, Rizza Evangelista, Libertini Pasquale, Rizzone, Di Lorenzo, Di Stefano Giuseppe, Libertini Gesualdo, Miliani, Rossi Enrico ».

Domando se quest'ordine del giorno sia appoggiato.

(È appoggiato).

Onorevole Carnazza, ha facoltà di parlare per svolgere il suo ordine del giorno.

CARNAZZA. Onorevoli colleghi. L'ampissima discussione che è stata fatta di questo disegno di legge m'impedisce di fare un discorso.

Però, delegato dai miei colleghi firmatari dell'ordine del giorno a svolgerlo, io dirò le ragioni che determinano il mio voto a favore del disegno di legge, dirò le ragioni per le quali abbiamo creduto di formulare il nostro desiderio in un ordine del giorno invece che in un emendamento.

La Camera ha inteso, per la concorde affermazione di quanti hanno parlato in ogni senso, quale sia lo stato di inferiorità della nostra marina di fronte a quella di altre nazioni concorrenti.

La Camera ha inteso altresì, dalla dimo-

strazione eloquentemente fattane dall'onorevole Orlando e dall'onorevole Nitti, come una delle cause, certo non la più grave né la sola, ma una delle cause di questa inferiorità sia da ricercare precisamente nel sistema delle sovvenzioni, e più che nel sistema delle sovvenzioni, io direi, nella forma come le sovvenzioni sono date.

Noi abbiamo inteso, non da oggi ma fin da quando fu istituita una Commissione d'inchiesta per la marina mercantile, che fu vivamente censurato questo sistema delle sovvenzioni.

E una censura ancora più grave ne fu fatta in un discorso pronunziato con tanta competenza dall'onorevole Bettolo quando si discutevano le convenzioni del 1882.

E ancora il sistema venne censurato dalla Commissione reale incaricata di studiare i servizi marittimi.

Rammento che un capitolo della relazione della Commissione reale è appunto intitolato così: « Necessità di mutare il sistema fin oggi seguito ».

Ebbene, dopo tante critiche, dopo accertata la necessità di mutare il sistema che finora è stato seguito, noi veniamo a votare un progetto di sovvenzioni, il cui sistema è perfettamente quello stesso che è stato così male sperimentato pel passato.

E il sistema è perfettamente lo stesso anche nei riguardi d'una delle condizioni delle convenzioni, che ha formato oggetto di critiche vivissime: voglio dire di quello che ha riguardo alle tariffe.

La Camera ha inteso come da ogni parte sia stata censurata la possibilità data alle compagnie sovvenzionate di distrarre o di accelerare le correnti del traffico, mediante variazioni di tariffa.

Diceva l'onorevole Pantano, relatore tanto autorevole della Commissione reale, che l'unico scopo a cui dovesse tendere lo Stato nel dare le sovvenzioni, era quello di avere in mano le tariffe, in modo da poter imporre alle società sovvenzionate delle condizioni tali da favorire e regolare il traffico, non di danneggiarlo.

L'onorevole Celesia ha presentato un emendamento per chiedere che la tariffa sia da considerarsi unica nei rapporti di tutti i porti di una linea e nei rapporti dei diversi porti fra di loro; ma a me pare che questo sistema e l'affermazione dell'onorevole Pantano non risolvono il problema di togliere alle Compagnie sovvenzionate quel mezzo con cui hanno fino ad oggi potuto mantenere un monopolio di fatto, cioè di