

Ma il progetto deve essere esaminato ed affrontato nella sua interezza dalla Camera, nei suoi rapporti con la marina mercantile e con l'economia nazionale.

Soltanto, ripeto, dopo una discussione serena, ampia, lucida, cosciente, che si riverberi anche nella coscienza del Paese (perchè, in deliberazioni che vincolano per un quarto di secolo il Paese nella espansione del suo lavoro e nei suoi commerci, non può nessun Parlamento deliberare senza che una specie di corrente morale si stabilisca tra le popolazioni ed il Parlamento) soltanto, dico, dopo una discussione siffatta si potrà scegliere una soluzione definitiva.

Per queste ragioni, io faccio la più viva istanza al collega Cavagnari ed all'amico Chiesa di non volere insistere nella loro domanda di sospensiva, contro la quale noi qui saremmo costretti a votare, pur facendolo a malincuore in vista degli intendimenti che la ispirano, che sono buoni ma non corrispondono ai veri ed urgenti interessi del Paese.

SCHANZER, *ministro delle poste e dei telegrafi*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SCHANZER, *ministro delle poste e dei telegrafi*. (*Segni d'attenzione*). Onorevoli colleghi, la mia prima parola è una parola di sincero e schietto ringraziamento agli onorevoli Salandra e Pantano, i quali sono temporaneamente nostri alleati. Siamo perfettamente d'accordo: tanto l'onorevole Salandra, quanto l'onorevole Pantano, desiderano che questa grave questione delle convenzioni marittime si discuta largamente; e questo è anche il desiderio del Governo. Di modo che, con questo, ho finito di rispondere agli onorevoli Salandra e Pantano.

Dovrò fare più lungo discorso per ciò che hanno detto l'onorevole Cavagnari, proponente della sospensiva, e specialmente l'onorevole Eugenio Chiesa; ma io non risponderò loro con considerazioni generiche, bensì con la precisa storia dei fatti; perchè, in questa questione, sono sopra tutto i precedenti che hanno un valore decisivo.

Ricordiamo rapidamente. Una legge del 1901 stabiliva che un nuovo disegno di legge sulle convenzioni marittime dovesse essere presentato al Parlamento nel 1903; e ciò, perchè ci fosse precisamente un periodo di cinque anni, fino alla scadenza delle convenzioni nel 1908, per la preparazione del nuovo materiale. Difatti fu nominata, nel 1902, la Commissione reale che

ebbe incarico di preparare gli elementi per la nuova legge; Commissione della quale fecero parte, fra gli altri, gli onorevoli colleghi Finocchiaro-Aprile, Ciccotti, Pantano, Carboni-Boj e credo anche qualche altro. La Commissione si mise all'opera, e studiò il problema della marina mercantile con una grande larghezza di criteri, sotto tutti i suoi vari aspetti; visitò i principali porti del Regno e dell'estero; ma tardò a presentare le sue conclusioni, sicchè la relazione dell'onorevole Pantano non fu pronta che nel marzo 1906.

Sulle tracce di quella relazione, l'onorevole Alfredo Baccelli, allora ministro delle poste e dei telegrafi, dovette rapidamente compilare un suo disegno di legge, che venne presentato alla Camera il 5 aprile 1906. Succeduto al Gabinetto Sonnino l'attuale Ministero, io, pochi mesi dopo, presentai una serie di emendamenti, fra cui, principale, quello riguardante il servizio di Stato con la Sardegna e con la Sicilia. E, siccome lo esame di queste nuove proposte avrebbe richiesto un certo tempo ed intanto s'avvicinava la scadenza delle convenzioni, così fu giuocoforza sottoscrivere una proroga dei servizi, per due anni; e così, la legge, che si sarebbe dovuta avere nel 1903, non s'ebbe che nel 1908. Nel maggio 1908, furono bandite le gare le quali, come è noto, andarono deserte.

Ora, la situazione risultante da questa diserzione d'aste, che facili profeti avevano preveduto e predetto, ma che pure bisognava si verificasse, perchè il Governo potesse procedere nel suo cammino, era assai difficile ed angustiosa. Non più cinque anni di tempo, per la preparazione del materiale; ma soltanto due anni che necessariamente si sarebbero ridotti ad un anno solo, nelle more d'una nuova ed indispensabile procedura parlamentare.

L'articolo 23 della legge, citato dall'onorevole Cavagnari, disponeva che, in caso di diserzione d'asta, si dovessero fare trattative private, ma alle stesse condizioni della legge. Io, strettamente attenendomi a questo disposto di legge, invitai tutte le società italiane di navigazione a dire se avessero voluto assumere i servizi alle condizioni della legge, ma ebbi da tutte risposta negativa.

Diceva poi quell'articolo che, qualora non si fossero potuti appaltare i servizi a trattativa privata, i servizi dei gruppi locali avrebbero dovuto passare alla azienda