

ciò anche prevedere il caso in cui il Parlamento dei servizi commerciali non voglia saperne: onde il ministro non sia colto alla sprovvista; e in questa eventualità abbia in pronto un progetto il quale valga ad assicurare quel servizio delle comunicazioni postali, per l'adempimento del quale oggi votiamo accettando la proposta di legge. E in questo senso io e quindici amici miei abbiamo deposto sul banco della Presidenza un ordine del giorno, che pregherò a suo tempo il presidente di voler sottoporre al voto della Camera.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Galli.

Galli R. L'argomento della navigazione marittima fu così ampiamente svolto nella sua parte generale, dal mio amico Bettòlo, che io non mi avventuro di ritornarvi sopra. Nè mi sembra ora opportuno. Mi sia permessa però un'osservazione alle ultime parole dell'onorevole Tortarolo che nelle idee dell'onorevole Bettòlo consente.

Io mi accosto più alle idee sostenute dall'amico onorevole De Zerbi. E quando l'onorevole Tortarolo viene a dire: abbandonate il sistema dei sussidi per i servizi marittimi ed accettate quello dei premi, fate che i contribuenti non siano smunti per pagare sovvenzioni fisse alle compagnie di navigazione, io mi domando: ma siamo davvero nel mondo della realtà? Ci rendiamo conto degli avversari che stanno intorno a noi e che noi dobbiamo combattere a palmo a palmo: e tanto più combattere inquantochè essi sono giganti, e noi, se siamo qualche cosa, siamo ancora troppo giovani?

Ma come? Adunque noi vedremo nell'Adriatico il *Lloyd* sovvenzionato, a cui si accordano perfino prestiti senza interessi; vedremo le *Maritimes* e le altre compagnie francesi, nel Tirreno, sovvenzionate, premiate largamente, e qui in Italia resteranno i servizi marittimi abbandonati alla mercè di Dio, o, che è lo stesso, abbandonati all'iniziativa privata, mentre è tanto scarso perfino per le imprese più comuni e più necessarie, lo spirito di associazione?

Ma l'onorevole Tortarolo soggiunge che i contribuenti non devono essere smunti per dare i danari alla navigazione! Ora, mi spieghi, lo prego, un fatto da me non compreso: che cosa sono le linee di navigazione se non ferrovie slanciate sul mare, come le ferrovie si potrebbero chiamare, permettetemi la frase, navigazione per la parte di terra? E se si domanda allo Stato, ai contribuenti una somma, mettiamo, per la ferrovia succursale dei Giovi, perchè non sarà lo stesso domandare una sovvenzione per le linee

del mare? Qual differenza nella spesa, se non per il modo e per la forma?

Tuttavia, ripeto, o signori, che non entro in questo grande, indefinito campo teoretico. Sto alla discussione determinata da un contratto già stipulato: ed anche fra questi confini, mi limiterò ad una parte che certo renderà la vostra attenzione più benevola perchè la più dimenticata, che desterà il vostro interesse perchè è la meno conosciuta, e che mi darà il vantaggio d'essere più breve. Io mi limiterò all'Adriatico, e mi proporrò quest'assunto: la preparazione dei servizi marittimi futuri che si fa con questa proroga è sbagliata, perchè si fonda su dati di fatto completamente errati.

Ciò non dipende, mi affretto a dirlo, dal ministro. Le statistiche della navigazione non sono da lui compilate. Ma ciò darà al ministro, cortese amico personale, il modo di approfondire la questione e di provvedervi con quell'affetto a Venezia che egli, poco fa visitandola, esprimevami, riconoscendo di avervi trovato dal 1887 al 1891 tanto progresso da restarne meravigliato.

Infatti, la grandezza passata, gli splendidi monumenti, la quiete serena e direi sorridente, fanno dire a chiunque la visiti: Venezia è l'asilo della poesia. Bisogna cambiare opinione adesso; bisogna aggiungere, o signori, che è anche il soggiorno del lavoro più attivo. Nè vi dirò come l'Austria abbandonasse Venezia, lasciando 40,000 abitanti iscritti nella pubblica beneficenza, per cui si poteva dire che una metà della popolazione viveva a spese dell'altra metà. Oggi non c'è lembo di terra a Venezia ove non siano sorti stabilimenti industriali, parecchi dei quali hanno posto fra i primi d'Italia; taluni sono emuli dei più famosi forestieri. Oggi la stazione marittima, sebbene allargata, non basta più, e il commercio invade il vastissimo canale della Giudecca. Oggi la stazione ferroviaria ha dovuto triplicarsi.

Notate: non c'è paese al mondo dove fra due porti del medesimo Stato, a breve distanza l'uno dall'altro, ci sia diversità di tariffe. In Italia avviene il contrario; e per Smirne, Salonicco, Dardanelli, Costantinopoli, la differenza delle tariffe fra Genova e Venezia, quantunque Venezia sia più vicina, è in danno di quest'ultima città di 3, di 4 e perfino di lire 9.50 la tonnellata! Sono combinate le cose in modo che Udine, la stessa Udine, preferisce lo scalo di Trieste allo scalo di Venezia. I cotonei per la Svizzera vanno per Trieste anzichè per Venezia; fino le frutta e gli zolfi della Sicilia preferiscono alla via di Venezia, quella di Trieste. Il *Lloyd* abbassa i