

Risulta quindi che della flotta sovvenzionata, una grandissima parte, 39 mila tonnellate circa, venne largamente sfruttata; sicchè i capitali che in essa erano investiti abbiano, con ragione, ad essere ritenuti ammortizzati, in base al criterio amministrativo d'ogni azienda marittima, che vuole le annualità d'ammortamento commisurate al periodo di 15 anni per le macchine ed a quello di 20 per gli scafi.

Si consideri perciò che le 20,000 tonnellate circa di materiale che il mio ordinamento escluderebbe dal fabbisogno per l'esercizio sovvenzionato, rappresentano poco più della metà del tonnello complessivo di quei vapori, i quali, per quanto miti si volesse essere nella imposizione degli oneri che sono richiesti da un buon servizio, dovrebbero tuttavia venire sfruttati altrimenti che in un esercizio che lo Stato sussidia.

E pongo qui fine al mio discorso ringraziandovi della vostra benevola attenzione. Io darò voto favorevole alla proroga; darò voto favorevole perchè mi lusingo che i concetti da me modestamente svolti abbiano ad essere presi in qualche considerazione da quegli egregi uomini del Governo che dal banco di deputato accennavano nel loro programma economico e finanziario all'opportunità di conseguire economie feconde nelle sovvenzioni marittime, darò il mio voto favorevole perchè mi affido che sopra ogni pregiudizio prevalga il sentimento, in voi tutti comune, di rivendicare all'Italia quella grandezza marittima, che oggi non è, pur troppo, che una gloriosa memoria. (*Benissimo! Bravo! — Molti deputati vanno a congratularsi con l'oratore*).

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Galli.

**Galli.** La Camera comprenderà il mio proposito di essere deferente verso di essa, non abusando della sua pazienza; e comprenderà pure che parlando ora per la cortese condiscendenza dell'amico onorevole Brunicardi, che volle cedermi il suo turno, sono nell'impossibilità di rispondere subito alle considerazioni esposte dall'onorevole amico Bettòlo.

Per verità avrei desiderato che, discutendosi sulla proroga dei servizi marittimi, l'argomento fosse rimasto nei limiti precisi del disegno di legge. Ma dopo che l'onorevole Bettòlo ha tanto sconfinato, si può lasciar passare in silenzio, la inesattezza di parecchie sue osservazioni sul gravissimo argomento? Bi-

sogna anzi rispondere; imperocchè, combattendo a favore del sistema dei premi, che non ha precedenti, contro quello solito delle sovvenzioni, egli non si contentò di voler distruggere ciò che avete sempre approvato, ma dichiarò che i sostenitori del sistema da lui osteggiato sono a corto di buone ragioni. Nè più ne meno! Ora per conto mio debbo dimostrare che a questo brutto passo non mi trovo.

Infatti, nel sostenere il sistema delle sovvenzioni alla navigazione, mi vedo in compagnia di Giuseppe Zanardelli, spirito largo che ha dato all'Italia il maggiore, e, posti pure i confronti, il migliore ordinamento alla sua navigazione marittima fin dal 1877. Mi vedo in compagnia della Commissione Reale nominata pochi anni fa dal ministro Genala, e composta degli uomini più competenti d'Italia. Mi vedo in compagnia del ministro Lacava, autore delle prime Convenzioni rinnovate, e del ministro Branca, che salito al potere con idee diverse, stipulò le seconde Convenzioni. Mi vedo in compagnia dell'onorevole Cocco-Ortu, il quale non solo fu relatore delle Convenzioni nel 1867 e sostenne le sovvenzioni, ma questo stesso modo di contribuire allo sviluppo della navigazione nazionale propugnò nell'occasione ultima la proroga, vale a dire pochi mesi or sono, nel dicembre del 1891. Con chi dunque è d'accordo l'onorevole Bettòlo, che parla di mutamenti a lui favorevoli nella pubblica opinione? Se ben ricordo, la stessa Camera di commercio di Genova votava di recente un ordine del giorno nel quale pure plaudendo all'attività del deputato per Genova, onorevole Bettòlo, faceva le grandi riserve e quindi non approvava il sistema da lui difeso e consigliato!

Egli ha oggi soggiunto che il nostro paese è in condizione diversa dagli altri. Abile premessa! Ma quanto e come diversa?

L'Inghilterra, lo comprendo, ha una Compagnia sovvenzionata che va alle Indie, ed oltre a molti amatori privati, ha 30 Compagnie che fanno gli stessi viaggi per conto proprio; non ha dunque bisogno, come Governo, di spendere assai per i servizi commerciali.

Ma in quanto alle altre nazioni, forse che la Francia, la ricchissima Francia, non sussidia e largamente, per servizi postali non solo ma commerciali, la *Transatlantica* e le *Messaggerie*? Inoltre, che cosa vale se non a con-