

Anzi contro l'Adriatico la noncuranza sale a tanto da non pensare nemmeno a quel viaggio di circumnavigazione adriatica, di cui in origine vi piaceva rilevare la importanza commerciale e politica.

È noto che per congiungere Venezia ad Alessandria d'Egitto ed alle Indie, lo Stato spendeva 750,000 lire, con la Compagnia *Peninsulare*. Oggi si congiunge Venezia con Alessandria d'Egitto soltanto, e si spendono con la Navigazione generale 400,000 lire. Le rimanenti 350,000 lire si dedicarono all'accennato servizio intorno alle coste adriatiche, affidandolo alla Società *Puglia*.

Ebbene, o signori, non si trova mai un momento, non si vede mai una occasione per iniziare neanche questo povero servizio; e il danaro risparmiato col negare la linea per le Indie, risparmiato col ritardare la linea circumadriatica, viene gettato sul mercato a beneficio altrui. Così, mentre si spendono 9 milioni per le sovvenzioni nel mare Tirreno, spendete per l'Adriatico poco più di un solo milione! (*Interruzione dell'onorevole Di Sant'Onofrio*).

È vero, onorevole Di Sant'Onofrio, il mio dolore diventa maggiore quando penso al paese che vi è principalmente interessato, e di cui si discute!

Voi, onorevole De Zerbi, scrivendo egregiamente sull'equilibrio del Mediterraneo, rilevaste il grande esempio di Venezia. Ma quando vi giovate dell'autorità del Sismondi per asserire che fino al secolo XVI non poterono stabilirsi stranieri in Italia, ponete ben mente e vedrete che fu opera di Venezia: la creatrice della Lega Lombarda e la rovinatrice della Lega di Cambray. Non havvi cittadino di nazione civile, il quale percorra il vasto mondo anti-cristiano, e non cerchi la sua difesa nelle *capitolazioni*: una conquista, una eredità di Venezia. Civilissime disposizioni accolte nell'ultimo Codice penale italiano, trassero la origine loro dagli Statuti veneziani del secolo XIII. Nè parlo della sua virtù italiana nella immortale resistenza. Ricorderò come io v'abbia altra volta dimostrato che, partita l'Austria, in venti anni, Venezia quadruplicò i suoi commerci; in venticinque anni fece più che settuplicarli. Ora, per qual motivo non si riconosce il suo diritto? Perchè la si esclude dall'applicazione d'una legge che la riguarda, ed anzi vien tolto, a beneficio altrui, ciò che è di sua spettanza?

Fosse pure meno glorioso, meno beneme-

rito, meno promettente, chi di voi, o signori, tollererebbe per il suo paese tanta jattura? Chi di voi, ministri, Commissione, egregi colleghi, potrebbe trovare vivace la protesta, quando la giustizia viene offesa nella terra materna, che insieme compendia le sorti d'uno dei mari italiani, ed è tanta parte nella fortuna d'Italia?

E tuttavia non finirò con una protesta, per l'amicizia che mi lega e per la fiducia che ho nell'onorevole ministro delle poste e dei telegrafi.

Studiando con tempo maggiore di quello che le circostanze politiche gli abbiano concesso, egli si persuaderà quanto sia necessario abbandonare le ombre per la realtà sicura; quanto sia doveroso soddisfare ai diritti acquisiti e legittimi; quanto sia urgente ordinare i servizi marittimi d'Italia per vincere la concorrenza straniera. Egli sente, certamente, che un popolo povero è un popolo debole. Ebbene, rendete anche a noi dell'Adriatico la giustizia che è dovuta; fate che, coi sistemi meglio provati, le attività di tutte le parti d'Italia si destino e possano svolgersi robuste. Create gagliarda la vita, perchè il paese raggiunga la prosperità. — Avrete anche voi, onorevole ministro, compiuto un grande atto patriottico, perchè avrete contribuito a rendere l'Italia più ricca, epperò più potente. (*Bravo! Bene!*)

Presidente. L'onorevole Sciacca della Scala ha facoltà di parlare.

Sciacca della Scala. Lasciando ai due bravi lottatori che mi hanno preceduto il merito di precludere alla discussione generale sui servizi marittimi, io mi limiterò a fare una osservazione sopra una questione speciale. Non intratterò la Camera che pochi minuti.

L'onorevole ministro dei lavori pubblici, con una lettera diretta all'onorevole ministro delle poste, pubblicata nella relazione del disegno di legge che discutiamo, chiede pure la proroga di un servizio che era già regolato da una legge dello Stato, parlo del servizio fra il Continente e la Sicilia.

Io lodo il Governo che ha avuto questa previggenza, ma ad una condizione, cioè che superi le difficoltà che creano le Società ferroviarie.

Esiste una legge, quella dell'aprile del 1885, la quale si deve osservare non solamente per quello in cui sono favorite le Società ferroviarie, ma in tutte le sue parti. Ora