

orientale a Trieste ed a Fiume, dove mettono e metteranno sempre più capo le ferrovie della Germania e dell'Ungheria.

Il sistema delle reti ferroviarie ed il sistema della navigazione fluviale in Ungheria hanno preso uno sviluppo straordinario.

In pochi anni, oltre le nuove strade che sono tutte convergenti a Trieste, vedemmo costruite anche quelle che dalla valle della Sava portano a Fiume, e quelle che da Belgrado portano a Spalato.

È dunque una tendenza, che si svolge con un lavoro assiduo e continuato diretto con amore e con intelligenza ed aiutato da mezzi potenti, e che ogni giorno più allarga nell'Adriatico le sue conquiste.

L'Italia che fa? Guarda e non provvede, o perchè non comprende il pericolo, o perchè, comprendendolo, crede che sia fatale il soggiacervi. Ma io credo, o signori, che questo sistema non possa essere assolutamente continuato, e credo che sia venuto il momento che l'Italia pensi e provveda a questo grande interesse commerciale e politico, così strettamente connesso al suo avvenire.

Io, come italiano e come veneziano, fino a che almeno da parte del Governo non si conceda a questo interesse dell'Adriatico qualche cosa di più di quello che con tanta ingiusta e non saggia parsimonia viene con le presenti Convenzioni concesso, dichiaro di non poter approvare queste Convenzioni. Non posso approvarle, perchè, si comprende che non si possa ritornare colle aspirazioni, alle glorie marinare del nostro passato; ma non comprendo come si possa per 15 anni ancora voler seppellire tutte le speranze del nostro avvenire! (*Benissimo! Bravo! — Vari deputati vanno a stringere la mano all'oratore.*)

Presidente. Spetta di parlare all'onorevole Palizzolo.

Palizzolo. Avendo avuto l'onore di far parte della Commissione, alla quale nel 1887 l'onorevole Genala affidava l'incarico di studiare il riordinamento dei servizi postali, commerciali e marittimi del Regno; ultimo dei rappresentanti della nobile città di Palermo, che nelle relazioni marittime con le altre più civili nazioni del mondo, ha riposta tutta la sua esistenza; io non ho creduto di mantenermi estraneo a questa discussione; e pur tributando le lodi maggiori all'egregio relatore per la sua splendida relazione, sono dolente di dovergli dire, che dal fugace studio

che ho fatto dei nuovi contratti, ho provato quella disillusione e quello sconforto, che si provano solamente allora quando si è costretti tutto ad un tratto, a rinunciare a desiderii ed a speranze da lungo tempo accarezzate con grande amore.

Signori, il problema che oggi siamo chiamati a discutere ed a risolvere è della maggiore importanza, ed è assai complesso. Risolvetelo bene, e voi avrete assicurata l'esistenza e la prosperità di quella grande industria nazionale; di quella grande forza del paese, che è la marina mercantile. In date circostanze voi renderete non solo possibile, ma efficace la difesa costiera del Regno; voi metterete l'Italia nostra in condizione di poter usufruire della sua splendida posizione sul mare, per servire come ponte pel commercio di transito tra l'Oriente e l'Occidente. Io non vi richiamerò alla memoria la dotta inchiesta sulla marina mercantile, nè le sapienti discussioni che ebbero luogo in questa Camera quando si approvarono i provvedimenti per la marina medesima. Vi ricordo solamente che tutte le volte in cui alla Camera ed al Governo, arrivavano domande di aiuti, o di provvedimenti della maggiore urgenza da parte delle popolazioni e del commercio marittimo, si rispose sempre: provvederemo alla scadenza delle Convenzioni marittime. Dei bisogni del nostro popolo e del nostro commercio si rese interprete fedele la Commissione del 1877, come ne fa fede la relazione dell'onorevole Maldini. Quella Commissione, alto tenendo il principio delle sovvenzioni, dava il più grande incremento alla navigazione di lungo corso, prevedendo per essa una maggiore percorrenza annua di 400 mila leghe.

Colle proposte di quella Commissione noi avremmo avuto non una ma due poderose flotte di piroscafi mercantili, per dividersi il commercio dei nostri mari, e l'una, toccata la Spagna, il Marocco per lo stretto di Gibilterra, si sarebbe spinta alla lontana America; l'altra pel canale di Suez all'Indo-China, al Giappone, all'Australia. Sette gruppi di piccoli armatori avrebbero provveduto nel miglior modo possibile al commercio delle nostre isole e delle coste dell'Adriatico di cui tanto si preoccupa l'onorevole Tiepolo; e dai nostri cantieri nazionali sarebbero venute fuori 178 mila tonnellate di nuovi piroscafi, con 168 mila cavalli di forza.

Signori, avremmo avuto il primato pel ser-