

ranno largamente quelle piccole economie che offrono i trasporti ferroviarii tedeschi nell'arrivare a Venezia prima di Trieste, e quindi noi non potremo mai ottenere che si sviluppi in Venezia tanto commercio per quanto una linea di navigazione a vapore con l'Egitto, nell'interesse puramente commerciale, si possa mai stabilire senza sussidio.

Posta così la questione, e posta così la ragione di essere di una sovvenzione dello Stato a vantaggio di questa linea, la Commissione vostra ha considerato degli altri interessi, ma sempre da un punto di vista tutt'affatto generale.

Noi abbiamo pensato che questa linea di navigazione a vapore si deve sovvenzionare, se vogliamo portare a Venezia, con vantaggio dello Stato, tutto il commercio germanico che percorre la linea del Brennero.

Ma sovvenzionando dei piroscafi fra Venezia ed Alessandria d'Egitto che cosa facciamo? Noi facciamo concorrenza alla ferrovia da Venezia a Brindisi, la quale è pure sovvenzionata dallo Stato. Noi facciamo sino ad un certo punto concorrenza ad un'altra linea di navigazione a vapore che è quella che contorna le coste d'Italia e arriva sino ad Ancona, la quale è anche sovvenzionata.

Allora la Commissione vostra ha detto: non facciamo che il Governo, sebbene ne vedessimo la convenienza, sia obbligato a sovvenzionare, senz'altra discussione, la linea di navigazione a vapore tra Venezia ed Alessandria d'Egitto; ma invece invitiamo la Camera, perchè approvi un ordine del giorno al Governo onde studii la questione sotto il rapporto della concorrenza che queste tre linee diverse si possono fare tra di loro.

Non sarebbe possibile che questi studi si facciano venire a qualche conclusione vantaggiosa, per esempio, a quella di sospendere la linea da Brindisi ad Ancona della società Danovaro, per convertirla in un'altra linea del Levante assai più proficua?

Non sarebbe possibile di compensare la perdita che in questo caso facesse la città di Ancona con un ribasso delle tariffe ferroviarie delle linee della rete adriatica? E così via via gli studi da farsi, che noi crediamo necessario che compia il Governo, sono diversi. Ma, senza tediar la Camera con tutte le considerazioni che la vostra Commissione ha fatto, io mi riassumo e ripeto: noi abbiamo riconosciuta la necessità commerciale di sovvenzionare una linea di navigazione a vapore tra Venezia e Alessandria d'Egitto, ma non abbiamo potuto presentarvi questo nostro giudizio come un giudizio definitivo, perchè abbiamo trovato che in questa questione è implicata una questione di concorrenza, e di concorrenza con altre linee che lo Stato parimente sovvenziona; quindi bisogna trovar modo perchè lo scopo che si vuol raggiungere da un lato non sia dall'altro lato contrastato, e per conseguenza abbiamo pregato la Camera di accettare il nostro or-

dine del giorno, col quale rinnoviamo il voto al Governo perchè studii questa questione, e gli abbiamo indicato sotto qual punto di vista noi intendiamo che questa questione dev'essere studiata.

**BEMBO.** Poichè la discussione generale si aggirò sull'ordine del giorno proposto dalla Commissione, e particolarmente sull'ultima parte dello stesso, io dirò brevi parole in appoggio a quelle che ha testè preferrito l'onorevole D'Amico.

Allorchè si discusse il bilancio dei lavori pubblici del 1867, fu invitato il Ministero a studiare i mezzi onde attivare la navigazione diretta di cui ora si è fatto cenno. Chi propose quell'ordine del giorno non intese di provocare un beneficio speciale per la città di Venezia, non intese di estendere al porto di Venezia quei benefizi che altre città commerciali marittime percepiscono a spese della nazione; bensì intese di provvedere ad un bisogno d'interesse generale. Se dopo l'apertura del Brennero, Venezia è divenuta il punto intermedio fra l'Oriente ed il centro d'Europa, non è Venezia sola che risente il vantaggio di questa comunicazione. Perchè, dove mancasse la navigazione diretta, la quale avrebbe dovuto essere contemporanea all'apertura del Brennero, altro porto, come diceva adesso l'onorevole D'Amico, avrebbe conteso all'Italia questi benefizi. Tanto è vero che la società del *Lloyd* austriaco aveva parificato nelle sue tariffe il porto di Venezia a quello di Trieste, tanto pel trasporto delle merci quanto per quello dei passeggeri in Alessandria, di modo che essa regalava ai Veneti il tragitto da Venezia a Trieste.

Ma il donativo che avrebbe portato con sè gli inconvenienti del trasbordo, avrebbe finito a spostare il commercio d'Oriente da Venezia non solo, ma eziandio a privare l'Italia di quelle risorse le quali non sono ristrette ad una sola città, ma si diffondono nella penisola.

Io credo adunque che Venezia, aprendo una comunicazione diretta coll'Oriente, ed aprendola indipendentemente dagli aiuti troppo lenti del Governo, abbia dato prova di accorgimento e di patriottismo, perchè attirò a proprie spese una corrente commerciale all'Italia. La quale, o profittava dei pochi anni che pure occorrono a che sia compiuta la linea Rodolfiana e la congiunzione fra Trieste e Villaco, ed in questo frattempo attirava a sè la corrente elvetica-germanica, e l'avvenire dei suoi porti dell'Adriatico e la prosperità della strada ferrata che ha guarentita è assicurata; o non sapeva profittarne, e quei vantaggi passavano ad altri, come disse appunto l'onorevole D'Amico.

Ecco la ragione per cui Venezia, ricordandosi di essere stata la città marittima per eccellenza del mondo moderno, impaziente di rivendicare quei danni che essa ha sofferto per la scoperta del capo di Buona Speranza; aiutata dalle città e provincie consorelle, le quali con mirabile esempio di concordia strinsero, per