

più specialmente per poter assicurare l'onorevole Tortarolo e la Camera che l'ammiraglio Di Saint-Bon partecipò alla discussione ed all'approvazione di questo disegno di legge, e delle Convenzioni che con esso abbiano presentato all'approvazione del Parlamento.

Voci. A domani!

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Tiepolo.

Tiepolo. Inscritto a parlare sull'articolo 1° credo opportuno ormai svolgere l'ordine del giorno che, insieme ad altri 63 onorevoli colleghi, ho avuto l'onore di presentare relativamente a questo stesso articolo.

Questo nostro emendamento all'articolo 1° fa parte di quel complesso di provvedimenti che noi crediamo sia necessario di adottare non per darci delle elemosine, come molto ingiustamente fu detto testè; ma perchè sia provvisto a che i servizi marittimi nell'interesse dell'Adriatico, sieno ordinati in modo corrispondente all'importanza commerciale e politica di questo mare; ed in modo corrispondente alla parità di trattamento.

Questo emendamento mira a collegare insieme la Sicilia con i vari porti italiani delle coste Adriatiche, in guisa che tutto il litorale italiano sia congiunto, senza soluzione di continuità, da una opportuna linea di navigazione.

I nomi che sono segnati a piedi di questo emendamento, e che sono di deputati i quali appartengono a tutti i settori della Camera, ed a tutte le regioni d'Italia dimostrano, come qui non si tratti di una questione di partito politico, e nemmeno si tratti di una coalizione di interessi locali, i quali sieno in conflitto con gli interessi generali della Nazione.

Ciò premesso vengo a parlare dell'emendamento, col quale noi domandiamo che la linea Palermo-Brindisi, che è già stabilita nel progetto, venga prolungata lungo la costa italiana toccando i porti di Messina-Reggio-Riposto-Catania-Catanzaro-Cotrone-Taranto-Gallipoli-Brindisi-Rossano-Metaponto-Bari-Barletta-Ancona.

La Palermo-Brindisi è già qualificata come esclusivamente commerciale nel disegno di legge; e come tale, a dir la verità, non comprendo come debba essere e sia sovvenzionata; imperocchè se è già commerciale dovrebbe bastare a pagare sè stessa. Ad ogni modo se viene pagata la linea Palermo-Brindisi, non deve essere sovvenzionata e non

domandiamo che sia sovvenzionato il prolungamento, che da parte nostra si richiede; imperocchè il movimento che anche ora si verifica su questa linea dalla Sicilia e dal Napoletano fino a Venezia, è così vivo da far ritenere che se la Palermo-Brindisi fosse prolungata fino a Venezia, essa basterebbe a sè stessa; mentre se questa linea oggi non è remunerativa si deve ritenere che non lo sia, appunto perchè viene abbandonata in tronco a Brindisi.

Dalla statistica del 1891 pubblicata dalla Camera di commercio di Venezia, si rileva che quantunque in quest'anno il movimento commerciale sia stato meno florido degli anni precedenti, pur tuttavia dalle coste siciliane e dal Napoletano a Venezia, si verificò per via di mare un movimento d'importazione il quale è rappresentato da un milione e 215 mila quintali.

Il che vuol dire che una corrente marittima di traffico veramente importante esiste ed è determinata da condizioni naturali dei luoghi e dalla qualità delle merci. Dico che è determinata dalle condizioni dei luoghi e dalla qualità delle merci, perchè il movimento che si verifica su questa linea è costituito da derrate prodotte nelle regioni costiere e da merci che sono di grande volume e di poco costo, le quali debbono necessariamente disertare le linee ferroviarie, e rinunciare al beneficio della maggior speditezza del trasporto, pur di aver l'altro della maggiore agevolezza dell'imbarco e sopra tutto del minor costo della spedizione per la via di mare.

E che così sia, è dimostrato dal fatto che questo movimento così rilevante, di cui ho esposto la cifra testè, viene costituito da vini comuni per 10 mila quintali; da frutta secche per 86 mila; da olio di oliva per 175 mila; da calce e pozzolana per 49 mila; da sal marino per 62 mila; da semi oleosi per 16 mila; da zolfi per 114 mila; da stracci per 10 mila; da terre diverse per 15 mila.

Questo carattere particolare delle merci che per una necessità quasi assoluta vengono trasportate su questa linea marittima toglie di mezzo l'opposizione, che, a mio parere, il Governo potrebbe fare alla nostra domanda, quella cioè che questa linea, che da noi si richiede, essendo in concorrenza col sistema della linea litoranea ferroviaria, pregiudicherebbe gli interessi dello Stato per rap-