

Teso, Lembo, Ancona, Chimienti, Galli, Brandolin, Bonopera, Pacetti, Rasponi, Marcello, Masi e Coris ha presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera, ritenuta la necessità di regolari comunicazioni postali e commerciali fra il versante adriatico e le nuove colonie, confida che, appena le condizioni del Mediterraneo saranno ritornate normali, il Governo provvederà all'istituzione di linee di navigazione che colleghino i porti delle nuove colonie con quelli dell'Adriatico ».

FOSCARI. Due parole di proemio ai colleghi per dichiarare che sono mortificato di dover intrattenerli in queste condizioni d'ambiente anzitutto per la tesi che dovrò sostenere, tesi che mi viene a nausea, come verrà a nausea a loro, dopo mezzo secolo che ci perseguita, e di doverne trattare ancora in questo momento di grande concordia nazionale e quando pareva che l'Italia avesse allargato la visione e l'animo a più grandi orizzonti, specialmente intorno ai mari che la circondano.

Sono veramente mortificato per il modo fiacco con cui si svolge la discussione su problemi così alti e gravi che investono non soltanto i grandi interessi economici del paese, ma il prestigio e il decoro della Nazione presso tutti i popoli del mondo, mentre dovrebbe questa considerarsi discussione più grave anche di una in cui si trattasse di rinnovare tutte le arterie ferroviarie nell'interno del paese.

La mia tesi, tesi cioè mirante a dimostrare una grande ingiustizia amministrativa che dura da mezzo secolo e che rappresenta un'inconcepibile incoscienza per un grande interesse economico e politico dell'Italia intera, è quella di una grave sperequazione che anche in questa legge esiste tra i due mari del nostro Paese, fra i due versanti del nostro Appennino.

Ma appunto perchè sono mortificato di dover parlare, debbo spiegare, perchè sono costretto a farlo. Una serie di equivoci, non certo a me imputabili, hanno vietato una mia difesa di questo problema nella Commissione dei diciotto, della quale ho l'onore di far parte. Questa serie di equivoci non a me imputabili, ripeto, ma al modo rapidissimo e tumultuoso come si svolsero i lavori della Commissione in questi giorni dopo un anno che non si riuniva, e il rispetto rigoroso per la procedura parlamentare, mi hanno altresì impedito di presentare una relazione di minoranza che avrebbe più

dettagliatamente ed esaurientemente sostenuta la mia tesi.

Debbo poi anche parlare per incarico onorifico datomi da molti colleghi della regione adriatica, che, riunitisi ieri, hanno presentato un ordine del giorno e alcuni modesti emendamenti all'attuale disegno di legge, che dovrò appunto brevemente illustrare e sostenere.

*Voci.* Ora sono forse andati ai bagni! (*Si ride*).

FOSCARI. No, stanno discutendo con l'onorevole presidente del Consiglio intorno a questo grave problema.

Come vedranno i colleghi, noi con questi emendamenti restiamo in un'orbita molto ristretta e soprattutto parlarmente pratica, poichè chiediamo soltanto lievi modificazioni al disegno di legge, modificazioni che conservano la portata finanziaria così come oggi è impostata e che si riassumono nella cifra dei sedici milioni che questo progetto dedica ai servizi marittimi, lasciando quasi immutato anche il riparto fra i due mari, cioè, in cifra tonda, dodici milioni dedicati al Tirreno, quattro milioni dedicati all'Adriatico.

Basterebbe questo riparto a dimostrare il troppo forte squilibrio il quale viene maggiormente illustrato da questo parallelo.

Dei 74 piroscafi per 180 mila tonnellate che richiedono i servizi proposti, soltanto 17 piroscafi con 42 mila tonnellate sono adibiti ai servizi dell'Adriatico, e ben 57 piroscafi con 138 mila tonnellate sono adibiti ai servizi del Tirreno.

Nè valgono a modificare queste proporzioni i pochi servizi interni dell'Adriatico già attribuiti alla Puglia con una legge dell'anno scorso e la linea di Calcutta per la modesta somma di 900 mila lire, perchè di fronte a ciò stanno tutti i servizi interni del Tirreno, stanno tutte le linee che fanno parte di altri progetti come le linee per il Centro America e per il Messico. E di fronte debbono anche mettersi tutti i milioni che saranno stabiliti per la marina libera e che andranno nella quasi totalità, per le destinazioni speciali che ne farà la legge, ad esclusivo beneficio del Tirreno, pure non aggiungendo i milioni che annualmente ci costa tutta la navigazione esercitata dalle ferrovie dello Stato nel Tirreno.

I deputati adriatici dunque non saranno accusati di ingordigia se dicono al Governo: mantenete pure quasi immutata questa grave sperequazione che avete progettato, ma concedete almeno i brevi ritocchi che vi