

loro bisogni. Quindi l'Italia, superata la fase di consolidamento degli Stati successori dell'Austria, non potè tendere che ad una politica: stabilire rapporti di amicizia con tutti questi Stati danubiani per riprendere in comune la vita, i traffici, le relazioni, il lavoro.

Con ciò l'Italia assumeva naturalmente una funzione di mediatrice degli interessi propri e di quelli degli altri, ed anche in certi casi di mediatrice soltanto degli interessi altrui.

I comitati, le conferenze, gli uffici che sorgevano per l'esecuzione dei trattati conclusi tra l'Italia e gli altri Stati, erano quasi le borse dove si trattavano questi interessi, dove si facevano le compensazioni e le conciliazioni. E, per rimaner sempre nell'immagine commerciale, dirò che tutta la politica dell'Europa danubiana doveva corrispondere piuttosto che ad una concorrenza tra varie imprese che tendessero a strapparsi, l'una all'altra, il lavoro, ad una società per produrre utili comuni e dividerli fra tutti gli associati.

Una parte di tali interessi, che era la meno importante, riguardava la liquidazione del passato, e quella è stata in gran parte esaurita dalla Conferenza di Roma dell'aprile 1922.

Rimangono poche questioni da regolare come quelle relative ai corpi morali, alla valorizzazione dei titoli privati non scaduti e in genere tutti i rapporti con la Polonia e la Rumenia.

Ma un'altra parte, la più importante, riguardava la possibilità di nuove relazioni, di nuovo lavoro, di nuovi traffici, una quantità di risorse latenti da mettere in valore.

In questo campo vale un principio fondamentale: creare il maggior numero d'interessi, allargare quanto più sia possibile il campo perchè tanto più facilmente possano essere soddisfatte le esigenze di ciascuno.

I limiti in questa politica è difficile poterli fissare, ma forse arrivavano fino al Baltico.

La prima necessità era quella di mantenere ed eventualmente di rafforzare lo strumento, cioè le vie di comunicazione, di transito, di accesso, il sistema portuale e marittimo.

In questa politica rientra il mantenimento delle tariffe adriatiche, la regolamentazione della questione della Süd-Bahn, rientrano i trattati di commercio fatti con gli Stati successori. In genere assume grandissima importanza in questo riguardo tutta

la politica tariffaria. C'è una proposta che va segnalata e che può essere raccomandata al Governo per la sua attuazione, ed è quella di stabilire un ufficio tariffario permanente, ove ci siano degli specializzati, in questa materia che va sempre più complicandosi, nuovi conoscitori di lingue, di modo che questo ufficio possa essere l'osservatorio di tutto quanto fanno gli altri, che sono i nostri concorrenti.

Oggi abbiamo bensì funzionari ed uomini competenti ma che non sono adibiti stabilmente all'ufficio e che vengono richiesti di volta in volta, e quindi rimangono assenti per lunghi periodi portando un incaglio nel lavoro delle rispettive amministrazioni. La cosa è d'importanza tale che credo possa provvedersi subito.

Si potranno ottenere vantaggi notevoli. Uno dei mezzi utili potrà essere quello di allargare le cosiddette leghe tariffarie, cercando di attirare nella nostra orbita e interessare il maggior numero possibile di Stati.

Così si potranno anche allargare ed estendere le tariffe dirette per viaggiatori e merci. Tutta questa materia non è statica, ma in continuo movimento; non ci sono risultati definitivi per cui si richiede la massima agilità.

Di questi giorni c'è un esempio che fa pensare quanto pericolo contenga la possibile disarticolazione di tutta questa organizzazione.

Parlo dello sciopero delle ferrovie austriache, che minaccia da una parte il traffico verso Trieste e Fiume, dall'altra parte il traffico oltre il Brennero verso Venezia. Secondo una notizia comparsa nei giornali, il cancelliere austriaco ora dimissionario, monsignore Seipel, ha dichiarato che non sarebbe affatto alieno dal cedere le ferrovie di Stato austriache a Società private. Io penso se forse non sia il caso di pensare seriamente noi a prendere in gestione almeno le linee che ci interessano. Credo che la cosa possa essere esaminata molto seriamente. Sarebbe un mezzo di venire incontro all'Austria, sollevandola del *deficit* delle sue ferrovie, *deficit* che forse nella nostra Amministrazione — di Stato o privata — potrebbe scomparire, come è scomparso il *deficit* delle ferrovie italiane; ci sarebbe quindi la possibilità di fare un'opera buona per gli altri e fare un'opera buona contemporaneamente anche per noi.

Tutta questa organizzazione d'interessi ha potuto svolgersi perchè è stata aiutata dall'opera tranquilla ma sicura della poli-