

LX

1ª TORNATA DI MERCOLEDÌ 28 FEBBRAIO 1900

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE COLOMBO.

INDICE.

Disegni di legge (*Discussione*):

Servizi postali e commerciali marittimi	Pag. 2069
Di SAN GIULIANO (<i>ministro</i>)	2080
Di SANT'ONOFRIO	2070
SCIACCA DELLA SCALA	2069
TECCHIO	2073

La seduta comincia alle ore 10.

Discussione del disegno di legge per modificazione dei servizi postali e commerciali marittimi.

Presidente. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge per modificazione dei servizi postali e commerciali marittimi.

Se non vi sono osservazioni in contrario si darà per letto il disegno di legge.

(*Rimane così stabilito.*)

La discussione generale è aperta.

Il primo iscritto è l'onorevole Sciacca della Scala che ha facoltà di parlare.

Sciacca della Scala. Mi tratterò brevemente sopra questo disegno di legge e mi limiterò a parlare della istituzione di alcuni servizi che debbono alimentare i nostri traffici con l'Africa mediterranea.

Io lodo il Governo per aver migliorato il servizio Napoli-Tunisi. Questo servizio, fatto con i miglioramenti che vi ha introdotti il Ministero, corrisponderà alle esigenze del commercio ed allo scambio di relazioni fra Tunisi ed i nostri porti. Lodo anche l'intenzione del Governo per aver voluto istituire un servizio fra Tripoli e la Cirenaica, ma non posso essere d'accordo con lui per il modo con cui ha creduto di corrispondere allo scopo che si è prefisso.

L'onorevole ministro delle poste e dei telegrafi, nella sua elaborata relazione, ci fa rilevare i grandi vantaggi che vengono al paese da questo servizio, ed io mi felicito anche con lui per queste affermazioni.

Tutto il mondo ormai sa che quel cuneo, che esiste fra l'*hinterland* francese e l'*hinterland* inglese, da Tripoli a Bengasi, è destinato, per ragioni storiche, per vicinanza, per quasi universale consentimento dell'Europa all'influenza commerciale italiana. Ed io sono lieto che l'onorevole ministro delle poste, da quel banco abbia affermato questo fatto, riconosciuto ormai da tutti. Però, non so comprendere come, mentre l'onorevole ministro, nella stessa relazione, ci fa osservare che la Cirenaica, di cui decanta la fertilità ed i pregi, non abbia che di straforo merci italiane che vi portano gli inglesi ed i maltesi, poi istituisca un servizio, che non parte dall'Italia, ma da Malta e va a Tripoli ed a Bengasi, dando facoltà alla Società

generale di navigazione di andare a Malta senza tornare indietro per rifare i porti fra Bengasi e Tripoli. Quindi, questa incertezza, che egli deplora negli attuali ed irregolari servizi, che ci sono tra Bengasi e Tripoli, resterebbero sempre contro l'interesse del commercio; poichè un battello che parte da Tripoli, e va a Bengasi senza la sicurezza che torni indietro, e che non faccia al ritorno tutti i porti della Cirenaica fino a Tripoli, evidentemente non vi può sviluppare commercio perchè il commercio non si alimenta senza la certezza e la regolarità degli approdi.

E tutto questo commercio, o signori, dove anderà? A Malta, perchè questo battello non dovrà approdare nei porti italiani!

Ma l'onorevole ministro mi dirà: a Malta poi approderanno i nostri battelli. Ma questo accadeva anche prima, eppure il commercio italiano non andava in quei paesi, perchè la gente d'affari sa bene che è diverso l'aver un vapore, che parta da un porto italiano, dalla coincidenza che potrà trovare a Malta dopo sette od otto giorni. Aggiungete, che se questo non sarà un ostacolo per le merci lo sarà per quei rapporti....

Bacci. Anche per le merci.

Sciacca della Scala. Anche per le merci, dice il collega Bacci, ma specialmente, io diceva, non servirà certo per creare quei rapporti che tutti dobbiamo procurare, fra l'Italia e le coste dell'Africa. Qual passeggero, quale uomo di affari, volete che faccia il viaggio in questo modo, profittando cioè di un battello che vada a Malta, ove dovrà attendersi chissà quanti giorni la coincidenza, magari sette od otto, e poi andare a Tripoli ed a Bengasi, senza sapere se potrà tornare indietro, essendo in facoltà della Società di navigazione di prendere la via di Malta? Evidentemente, ciò è la negazione di un servizio fatto per sviluppare i rapporti dell'Italia con l'Africa mediterranea!

Esso, così fatto, è un servizio che potrà convenire alla Società di navigazione, che potrà essere utile a Malta ed agli inglesi, ma non all'Italia. Ed allora, dico, perchè dobbiamo sovvenzionare una linea, la quale non è fatta certamente per sviluppare il commercio, nè per alimentare (come dice il ministro nella sua relazione) gli *interessi attuali e futuri di ogni ordine, fra l'Italia e l'Africa mediterranea?*

Non voglio tediare la Camera mettendo in rilievo gli altri difetti di questo servizio, che non serve affatto allo scopo che l'onorevole ministro delle poste si propone nella sua relazione. Io mi sono permesso di fare una proposta, la quale è conforme alla legge del 22 aprile 1893, ed io non so perchè la Società non abbia voluto eseguire quella disposizione la quale consiste in questo: che si risparmi di sovvenzionare molte leghe, facendo testa di linea Malta contro gli interessi italiani, ed invece si sovvenzioni un battello che parta da Tripoli, che faccia tutti gli scali tra Tripoli e la Cirenaica, approdando a Misurata e negli altri scali sino a Bengasi. La Società prolunghi pure, se vuole, il servizio a spese sue, alla Canea, come è detto nella convenzione, ma poi il battello, a giorno fisso, con sicurezza e certezza, per assicurare i nostri commerci, torni a Tripoli dove si troverà, tanto all'andata quanto al ritorno, in coincidenza col battello che percorre la via maestra per l'Italia, che partendo da Genova, Livorno, Napoli, Messina, Siracusa, Malta, Tripoli, Tunisi, ritorna a Genova.

Questa, onorevole ministro, è la grande linea che potrà sviluppare i commerci fra l'Italia e l'Africa mediterranea. La vostra linea, invece, ripeto, converrà alla Società di navigazione, ma non al Paese, perchè toglierà tutto il commercio dell'Africa mediterranea all'Italia per darlo a Malta e agli inglesi. E allora perchè il Paese deve sovvenzionare una linea che non serve ai suoi interessi, anzi li danneggia?

La modificazione che io propongo è in conformità della legge già votata dal Parlamento, cioè della legge 22 aprile 1893. Questa modificazione vi farà risparmiare di subsidiare molte leghe, quindi non vi chiedo una maggiore spesa, ma una diminuzione di spesa, che avrà per fine il vantaggio del commercio italiano. Non ho altro da dire. (*Bene! — Congratulazioni.*)

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Di Sant'Onofrio.

Di Sant'Onofrio. Permettetemi, onorevoli colleghi, che io aggiunga pochissime considerazioni a quelle svolte or ora dal mio amico e collega Sciacca della Scala su questo importante argomento.

Ed anzitutto io non posso che compiacermi col ministro di aver conchiuso questa convenzione, sia perchè così si sottrae una ri-

levante sovvenzione data ad una bandiera estera, sia, principalmente, perchè si aumentano i traffici e le linee commerciali nel Mediterraneo, in quel mare che dev'esser una delle nostre principali mire, perchè ivi si svolge la nostra maggiore attività ed influenza politica e commerciale, perchè ivi sono le nostre più gloriose tradizioni, perchè Tirreno ed Adriatico sono i due polmoni dai quali trae vita il nostro paese, soffocati i quali si distrugge l'Italia, poichè la storia prova che, solo con la potenza marittima, essa può diventare grande, potente e ricca, mentre quella venendo meno sarebbe inesorabilmente destinata a perire.

Lazzaro. Ma ci vogliono due polmoni! (*Interruzioni*).

Di Sant'Onofrio. Sì, due polmoni; l'ho detto, e perciò mi auguro che si trovi una soluzione equa che soddisfi pure le legittime aspirazioni della gloriosa metropoli dell'Adriatico.

Dunque, ripeto, non posso che lodare il ministro delle poste e dei telegrafi di aver risoluto in parte un così grave problema, ma devo anche ricordare l'opera del suo predecessore, onorevole Nasi, il quale preparò questa Convenzione, che ha poi potuto concludere l'onorevole Di San Giuliano. Principalmente mi compiaccio per l'istituzione di un servizio di cabotaggio stabilito lungo la costa tripolina, rendendo così omaggio e soddisfazione ad un'antica aspirazione di quella nostra colonia, che è forse la più importante del Vilyet di Tripoli.

Noi dobbiamo considerare questa linea più dal punto di vista politico che da quello commerciale. La nostra colonia ivi era un tempo fiorentissima, poichè concentrava gran parte di quel largo commercio, che si faceva nel Wadai, nel Tibesti, nel Darfour, nel Baghirimi, nel Borkou, nel Bornou, nell'asi di Koufra, in tutto quel vasto territorio cioè, che costituisce l'*hinterland* tripolino, commercio, venuto meno, sia per il Madhismo, sia per le guerre di Rabah e che ora però man mano si sta riprendendo. Esso attualmente è esercitato solo da pochi mercanti di Morzouk e di Ghadames, ma può ritornare di nuovo, come era prima, ad essere esercitato dagli italiani, massime se efficacemente protetti ed incoraggiati dall'azione costante del nostro Governo.

Che un notevole e progressivo migliora-

mento nei commerci fra Tripoli e l'Italia si stia manifestando, locchè ci deve molto consolare, voi lo potete rilevare solo che esaminiate le statistiche, pubblicate dalla Direzione generale delle gabelle, dalle quali si rileva che il commercio di importazione e di esportazione, che nel '96 era di 1202 migliaia di lire, nel '97 salì a 1980 migliaia di lire, mantenendosi a 1909 migliaia nel 1898. Concorrono in questo commercio per l'esportazione dall'Italia a Tripoli, prima di tutto le sete, categoria ottava, il legno, categoria nona, le paste, categoria quattordicesima, i formaggi, categoria quindicesima; vale a dire prodotti di tutte le parti d'Italia. Spero che anche Venezia possa riprendere il suo antico ed importante commercio delle conterie scemato, pur troppo, per la concorrenza fatta da Lione, dove si sono impiantate, mercè operaie veneziane, alcune fabbriche delle medesime.

Tripoli e la Cirenaica sono paesi ricchissimi ed inesplorati; basta a questo proposito leggere quanto ha scritto il Robecchi-Bricchetti e principalmente il compianto capitano Camperio, alla cui memoria io credo rendermi interprete dei vostri sentimenti, mandando un riverente saluto. Tripoli può quindi diventare una vera e propria colonia di popolamento per l'Italia, problema questo gravissimo, che deve stare sempre dinnanzi a noi; perchè purtroppo la emigrazione nostra, la quale attualmente è diretta ad altri lidi, incontra man mano gravi ostacoli. Noi vediamo, per esempio, gli Stati Uniti d'America, dove la nostra emigrazione andava liberamente, già cominciare a porle ostacoli; noi vediamo, perfino in Brasile, una corrente ostile ad essa. Quindi è opera saggia di Governo il non perdere di occhio Tripoli, come possibile colonia di popolamento. Certamente io non invocherò mai una politica di conquista, ma di pacifica e perseverante espansione.

Noi dobbiamo perciò mutare rotta e seguire l'esempio dell'Imperatore di Germania, facendoci amici dei Turchi, sostenendo l'integrità dell'Impero Ottomano, principalmente in Africa. Diventando amici sinceri e leali dei Turchi, potremo ottenere, come ha fatto la Germania, tutti quei maggiori vantaggi e quelle facilitazioni, che certamente in simili condizioni non ci rifiuterebbero. Saluto quindi questo disegno di legge come un cambiamento di indirizzo generale nei nostri rap-

porti verso Tripoli e, principalmente, col l'Impero Ottomano. Spero che non faremo più politiche di rinunzie e di evangeliche rassegnazioni; ma una politica, pacifica sì, ma però sempre attiva, sempre perseverante, la quale abbia di mira una protezione efficace, continua dei nostri interessi; la quale faccia sventolare la nostra bandiera nei porti della Tripolitania; che apra delle scuole, tuteli efficacemente le iniziative dei nostri nazionali; che faccia insomma quel che deve la politica di un grande paese che senta di sé e che voglia esercitare quella legittima influenza che gli compete. Perchè l'opera dell'onorevole Di San Giuliano, se limitata esclusivamente al servizio postale, mi permetta che io glielo dica, sarà non solo sterile ma forse anche dannosa. Questa opera deve far parte di un piano complessivo, di un insieme di provvedimenti pei quali solo sarà possibile ottenere risultati veramente proficui.

A questo proposito, devo ricordare quanto scriveva un autore francese, poco tenero dell'Italia, il signor Gabriele Charmes alcuni anni or sono.

Egli, parlando della Tripolitania, temeva che l'influenza italiana potesse prendere il sopravvento su quella francese e diceva che la Francia, padrona di Tunisi, non dovesse già pensare all'occupazione materiale di Tripoli, ma dovesse esercitarvi la maggiore, la principale influenza. E quindi egli nello indicare i mezzi adatti a tale scopo insisteva per la creazione di servizi di cabotaggio, affidati alla propria bandiera, surrogando la Rubattino e per la istituzione di numerose scuole. Ed a proposito di tali scuole egli si rallegrava che in quelle affidate ai religiosi francesi avea sentito molti giovani italiani e maltesi « *chanter en chœur avec une conviction parfaite des refrains en honneur de notre pays, de ses gloires et de notre drapeau.* » Ora io spero che mercè i servizi postali affidati alla bandiera italiana e mercè numerose scuole italiane aperte non solo ai figli dei nostri cittadini, ma anche a quelli indigeni, il nome italiano non abbia che a rinvigorirsi e ad accrescersi. D'altra parte però, perchè questo servizio di cabotaggio possa esser utile, mi unisco alle giuste osservazioni del collega Sciacca. Realmente, se noi vogliamo che i nostri prodotti, che i nostri emigranti possano andare direttamente a Tripoli, è naturale che il servizio debba partire dall'Italia: perchè è cosa pes-

sima di far fare dei trasbordi; ma, secondo il progetto, neppure un trasbordo ci sarebbe: perchè non vi è coincidenza a Malta tra il vapore che parte dall'Italia e quello che da Malta va a Tripoli. Quindi credo che l'onorevole Sciacca sia perfettamente nel giusto, col suo emendamento; ed io mi auguro che il ministro avrà modo di soddisfarci in questa parte, come pure che egli troverà una soluzione per contentare Venezia, la quale merita i maggiori riguardi da parte del Governo e del Parlamento.

Dopo ciò, mi permetta la Camera un'altra brevissima raccomandazione, a proposito di una questione che è stata pure oggetto di considerazione per parte della Giunta. Nell'elaborata relazione dell'onorevole Tripepi si parla del servizio postale con le isole Eolie. Ed io non posso che ringraziare Commissione e relatore delle benevoli parole che essi, a questo riguardo, hanno usato. Devo ricordare che, in occasione delle Convenzioni del 1893, io, nella tornata del 1º marzo di quell'anno raccomandava al ministro di aumentare gli approdi all'isola di Stromboli; indicavo l'insufficiente stazzatura dei vapori incaricati del servizio, e finalmente insisteva sulla inadeguata sovvenzione, perchè, mentre tutti gli altri servizi minori avevano dalle 13 alle 14 lire di sovvenzione, la Società incaricata di questo aveva appena lire 7,14 per miglio, somma che ne rendeva ben difficile il regolare andamento. Il ministro mi rispondeva il 2 marzo con queste parole:

« Il Governo poi, mentre conviene nell'avviso espresso dall'onorevole Di Sant'Onofrio circa l'opportunità di migliorare il servizio delle isole Eolie, deve osservare che l'ostacolo deriva ora dall'esiguità della sovvenzione attribuita a quel servizio. Il giorno in cui potrà migliorarsi la condizione fatta alla Società, il servizio non potrà che avvantaggiarsene. E colgo questa occasione per assicurare l'onorevole Di Sant'Onofrio e gli altri deputati che si sono interessati per le minori Società incaricate del servizio delle isole che il Governo seconderà, nella misura del possibile, tutto quello che potrà tendere a consolidarle, perchè è pienamente convinto che, rafforzate e migliorate le Società stesse, ne seguirà un notevole beneficio dei servizi. »

Però fino ad ora nulla si è fatto, anzi il servizio è peggiorato grandemente, e ciò non per colpa della Società, la quale, come voi

avete udito, per la esiguità della sovvenzione non può evidentemente migliorarlo specialmente pel materiale. Dovete sapere che i vapori adibiti sono vecchissimi e datano nientemeno che dal 1863, dal 1865 e dal 1866 e dovrebbero durare in queste lagrimevoli condizioni fino al 1908, data della scadenza delle Convenzioni.

Quel geniale autore che è Guy De Maupassant nella sua *vie errante* descrive da una parte con parole molto ispirate la bellezza delle isole Eolie, ma dall'altra anche lo stato pessimo dei vapori adibiti a quei viaggi; ed è doloroso il vedere come quelle isole incantevoli, che sono state pretesto di tante favole mitologiche, che sono state cantate dai più grandi poeti dell'antichità, che attualmente sono visitate da scienziati e *touristes* esteri, che da un arciduca d'Austria, l'arciduca Salvatore, credo, sono state splendidamente illustrate, avendovi egli fatto prolungati soggiorni, sono assolutamente ignorate dagli italiani e principalmente da voi, onorevoli colleghi. Ed è ciò un vero rammarico per me, perchè, se voi visitaste quelle isole, potreste verificare come è fatto il servizio di navigazione e secondarmi nel chiedere che sia migliorato.

Dunque io, per non far perdere tempo alla Camera compendierò in poche parole quali sarebbero i desiderî di quelle popolazioni:

Primo, che sia migliorato il servizio giornaliero con Milazzo mercè un vapore più celere che permetta la coincidenza a Milazzo col treno diretto pel continente; che sia accordato un approdo all'industrie borgata di Canneto, centro del commercio della pietra pomice, ed un altro di ritorno a Santa Marina, sede municipale dell'isola di Salina, che manca di strade e non ha altra via di comunicazione che il mare.

Secondo, che siano stabilite due corse la settimana per Stromboli, mentre ora vi sono tre approdi ogni quindici giorni; e sia mantenuta a Alicudi e Filicudi la corsa settimanale con Lipari e Santa Marina.

Terzo, che sia prolungata almeno una volta la settimana la corsa fino a Santa Venere o a Pizzo per mettere in comunicazione diretta le isole con la Calabria e Napoli, con cui esse hanno rapporti strettissimi. È a notare che queste isole sono in questi tempi in condizioni deplorabilissime, si può dire in uno stato di vera desolazione, perchè la fillossera ha distrutto i vigneti e quindi man-

cano i mezzi di sussistenza, cosicchè gran parte di quelle industri popolazioni è obbligata ad emigrare specialmente in Australia ed in America. Ora il servizio con Pizzo darebbe facilità agli emigranti di avvicinarsi di più a Napoli dove essi troverebbero gl'imbarchi per quei paesi.

Io ho fatto così alla meglio queste raccomandazioni. Ringrazio i colleghi che mi hanno ascoltato benevolmente e confido che il ministro vorrà tener conto delle mie raccomandazioni sia per la linea di Tripoli sia per quella delle isole Eolie. (*Approvazioni*).

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Tecchio.

Tecchio. Onorevoli colleghi! Gli onorevoli Sciacca della Scala e Di Sant'Onofrio non hanno lesinato gli elogi al ministro per questo disegno di legge; e certamente l'aspetto sotto il quale lo hanno guardato merita plauso; ma hanno avuto il torto di trascurarne l'aspetto più importante e più grave. Essi hanno lodato quella parte del progetto che intende a sviluppare i nostri traffici e la nostra espansione sulla costa africana, cosa che, nei riguardi politici specialmente, non può non essere da tutti noi desiderata. Ma all'onorevole Di Sant'Onofrio, specialmente, il quale ha cominciato il suo discorso affermando, con esatta immagine, che i due polmoni d'Italia per i traffici commerciali sono rappresentati, da un lato dal Tirreno, e dall'altro dall'Adriatico, non avrebbe dovuto sfuggire il profondo mutamento che questo disegno di legge verrebbe a portare, quasi di straforo, nell'ordinamento dato con la legge del 1893 ai servizi commerciali sovvenzionati per l'Egitto e per le Indie, ed alla ripartizione della spesa che l'erario sostiene da un lato per questi servizi nel Tirreno, e dall'altro per quelli che si svolgono nell'Adriatico.

Sotto questo aspetto la portata del disegno di legge è gravissima: sia perchè esso offende le ragioni della giustizia distributiva, sia perchè mette completamente in oblio i diritti scritti nella legge; sia perchè, e qui sta il peggio, è in evidente contrasto con l'interesse generale dello Stato.

Nell'accingermi a dimostrare che queste mie affermazioni non sono esagerate, cercherò di tediarvi quanto meno mi sarà possibile; ma devo invocare tutta la vostra benevola attenzione. E la invoco pure dall'onorevole ministro, il quale, dopo d'avermi

udito, si persuaderà, spero, di aver fatto un pronostico sbagliato, quando, nelle private conversazioni, avute con me, su questo argomento, mostrava di aspettarsi dal deputato di Venezia una violenta requisitoria, ispirata a calcoli più o meno elettorali.

No, onorevole ministro, io non ho mai dubitato delle sue buone intenzioni, e quindi mi mancherebbe ogni ragione di usare contro di Lei parole severe: e le ragioni che devo svolgere sono tanto semplici, tanto evidenti, che le posso esporre con la massima calma. D'altro canto, gli interessi generali vanno qui tanto al di sopra degli interessi particolari, e tanto è multiforme il colore della compagnia nella quale mi trovo sostenendo la mia tesi, da escludere come assurdo, se pure ne fosse bisogno, qualunque sospetto che la mia parola possa obbedire a considerazioni di parte od a scopi elettorali. L'onorevole ministro deve sapere, del resto, che non da noi veneti il Governo può aspettarsi coalizioni per interessi esclusivamente locali. Il passato dimostra, e ben possiamo vantarcene, che, prima di sentirci deputati di una regione, sempre ci siamo sentiti rappresentanti della nazione. Nè oggi egli ci vedrebbe tutti uniti, senza distinzione di parti politiche, se non ci sentissimo forti appunto della convinzione di patrocinare, difendendo i minacciati interessi dell'Adriatico, un prevalente interesse nazionale.

Vi sono, onorevoli colleghi, alcune verità che non hanno bisogno di essere dimostrate. Io non vi farò quindi perdere tempo per mettere in luce l'importanza colossale dei moderni traffici tra l'Europa centrale e lo estremo Oriente. Non vi farò perdere tempo per ricordare che, geograficamente, dopo la apertura del Canale di Suez, i porti italiani riacquistarono per tali traffici la supremazia su tutti gli altri porti del Mediterraneo, e non ripeterò per la centesima volta quello che fu sempre detto e proclamato in questa Camera, con universale consenso, da ministri e da deputati, sulla grande parte che in questi traffici è riservata dalla natura all'Adriatico e al porto di Venezia, cui fin dal 1870 la Commissione Reale incaricata di studiare il problema dei servizi marittimi riconosceva esser dovuti di preferenza i commerci con le regioni orientali.

Fu per questo che Venezia fin dai primi anni dell'apertura del canale venne dal Go-

verno dotata di un servizio con Bombay, affidato in quei tempi alla Società Peninsulare; fu per questo che nella legge del 1877, in previsione della scadenza del contratto con la Peninsulare, si fece obbligo espresso al Governo di istituire una linea mensile tra Venezia e Bombay; fu per questo che nella successiva legge del 1893 fu iscritto l'articolo 13, il quale dice: « Non più tardi del 1° luglio 1894 sarà attuato un viaggio mensile tra Venezia e Bombay. La relativa convenzione sarà approvata per Decreto Reale, e la spesa occorrente, che non potrà essere maggiore di quella stabilita per il viaggio tra Venezia-Bombay, sarà iscritta nei bilanci 1894-95 e successivi. »

Io dovrei qui ricordarvi l'aspra lotta che abbiamo dovuto impegnare per ottenere che con questo articolo si riconoscesse e si riconfermasse il diritto che nella legge del 1877 era consacrato, e che il Governo d'allora aveva dimenticato nel suo progetto, quel diritto che il Governo d'oggi col progetto in discussione sopprimerebbe definitivamente. Dovrei ricordarvi come allora, alla pari di quel che accade oggi, le proteste unanimi della regione veneta e delle città della costa adriatica giungessero vivacissime al Parlamento, e da questo ottenessero soddisfazione. E potrei anche invocare i particolari della discussione svoltasi in questa Camera, discussione nella quale tutti gli oratori, dal primo all'ultimo, riconoscevano il diritto dell'Adriatico e di Venezia di avere la comunicazione sovvenzionata coll'estremo Oriente, e i dissenzi muovevano esclusivamente da ragioni di indole finanziaria. Rammento tuttora, con senso di riconoscenza, che Venezia trovò alleati in quella occasione anche gli egregi rappresentanti della città di Genova, i quali, pur respingendo il concetto di massima dei servizi sovvenzionati, confortarono con parole di favore le nostre domande che poi furono accolte dalla Camera e divennero parte integrante della legge del 1893.

Con questa legge i servizi che più direttamente concernono i rapporti commerciali dell'Italia con l'Egitto e con l'estremo Oriente furono definitivamente sistemati così: al Tirreno; un viaggio settimanale cioè 52 viaggi all'anno per Alessandria; un viaggio mensile ogni quattro settimane cioè 13 viaggi all'anno fra Alessandria e Bombay: all'Adriatico; un viaggio ogni 2 settimane e quindi

26 viaggi all'anno per Alessandria, con tocche ad Ancona, Bari e Brindisi, e un viaggio mensile, 12 viaggi all'anno, tra Venezia e Bombay da istituirsi col 1° luglio 1894; con una spesa complessiva per il Tirreno di lire 1,648,000; per l'Adriatico lire 1,467,000.

Come sia stato, poi, applicato l'articolo della legge del 1893 relativo alla linea Venezia-Bombay, ve lo può dire l'onorevole collega Ferraris Maggiorino che, ministro a quel tempo delle poste, se ne occupò con vivo interessamento. Le circostanze consigliavano un nuovo sacrificio, una nuova restrizione dei diritti di Venezia. Dico nuovo sacrificio, perchè già per la legge del 1893 uno ne aveva Venezia accettato, rassegnandosi ad avere per Alessandria il servizio quindicinale anzichè settimanale come da tutte le Commissioni era stato proposto.

E il nuovo sacrificio fu spontaneamente subito, e consistette nel sostituire ai dodici viaggi fino a Bombay, dieciotto viaggi limitati a Porto Said. Con la spesa autorizzata dalla legge (non maggiore cioè delle lire un milione e centomila circa che si spendevano per la linea Genova-Bombay) non si erano trovati assuntori per la linea Venezia-Bombay; e Venezia, allora, anelando a veder finalmente ristabilite in qualche modo le sue comunicazioni coll'Oriente, si mostrò disposta ad accontentarsi del servizio fino a Porto Said purchè fosse affidato alla Peninsulare, nella considerazione che il servizio fatto da questa Società offriva l'opportunità di trovare a Porto Said coincidenze sui vapori della stessa non solo per Bombay, ma per tutti gli altri grandi porti dell'Oceano Indiano; e che l'intervento di un'altra Società nei traffici del mare Adriatico avrebbe provocata una benefica concorrenza specialmente col *Lloyd* di Trieste.

Il ministro onorevole Ferraris Maggiorino accolse con favore e studiò la proposta che sollevava d'un tratto lo Stato da un mezzo milione di spesa, e conchiuse con la Peninsulare la Convenzione 24 settembre 1895 la quale assicurò a Venezia un servizio ogni tre settimane, vale a dire dieciotto volte all'anno fino a Porto-Said con coincidenza in questo porto con tutti i piroscafi della Compagnia diretti oltre Suez.

La Convenzione fu stipulata con la sovvenzione di 500 mila lire, con l'obbligo di applicare al servizio piroscafi della portata non

minore di quattromila tonnellate e della velocità di 12 miglia all'ora, e di assicurare le coincidenze a Porto Said. Il contratto doveva durare cinque anni, vale a dire fino al 30 settembre di quest'anno.

Forse Venezia ebbe il torto di dare in quella occasione nuova prova di arrendevolezza, perchè la facilità con cui l'onorevole Di San Giuliano crede adesso di poterle togliere anche il poco di cui si tenne paga e di cui fino a questo momento fruisce, farebbe supporre che nelle sfere del Governo, sia penetrata l'idea della possibilità di compiere a man salva qualunque spogliazione a danno di quella città, che non senza ragione, dopo la presentazione di questo progetto, fu detta la cenerentola d'Italia.

Sono, infatti, appena passati quattro anni dacchè la linea della Peninsulare è stata istituita, ed eccoci di fronte ad un nuovo rimaneggiamento dei servizi marittimi, col quale le 500 mila lire destinate a quella linea sono tolte a Venezia e distribuite a beneficio di altri porti; di fronte ad un rimaneggiamento che io non esito a qualificare come il colpo di grazia dato ai traffici dell'Adriatico con l'estremo Oriente.

Quale fu la spinta, quale la ragione che condusse il Ministero ad ideare ed a presentare queste inaspettate sue proposte?

Questa sola: la Società Peninsulare, nel settembre dell'anno scorso, avvertì l'onorevole ministro che non sarebbe stata disposta a rinnovare il contratto che, come già dissi, scadrà col 30 settembre di quest'anno.

Il fatto aveva un significato molto chiaro; la Peninsulare trovava l'affare magro e quindi vi rinunciava; ma, che cosa avrebbe dovuto fare il ministro? Egli aveva l'articolo 13 della legge del 1893 da rispettare, aveva per quell'articolo la facoltà di destinare alla sua esecuzione oltre un milione di lire, ed aveva dinanzi a sè un anno di tempo per provvedere.

Io non sono molto largo nel concedere facoltà al Governo, quantunque il Governo quando gli accomoda se ne assuma anche troppe; (*Segni di diniego del ministro delle poste e dei telegrafi*) ma credo non vi possa essere dubbio (sebbene l'onorevole ministro accenni col capo il contrario) che quando, come in questo caso, una legge dice tassativamente: sarà istituito il tale servizio, e all'uopo il Governo è autorizzato ad inscrivere in bilancio

la tale somma, credo non vi possa essere dubbio circa la facoltà e il dovere del Governo di eseguire puntualmente la legge.

Non mancavano, dunque, al ministro nè il tempo, nè i mezzi per sostituire il servizio che la Peninsulare aveva annunciato di volere abbandonare. Le facoltà di spesa accordategli dalla legge gli permettevano di tentar nuove combinazioni con la stessa Peninsulare anche, occorrendo, con un aumento di sovvenzione; e dico che avrebbe potuto farlo, perchè a mio avviso, checchè ne dicano i pareri dell'Avvocatura erariale, non aveva serietà l'obiezione della Società generale di navigazione dinanzi alla quale, a differenza del suo predecessore, l'onorevole Di San Giuliano si è fermato come davanti ad uno scoglio insuperabile; l'obiezione cioè che il servizio affidato alla Peninsulare costituisce violazione del patto di non concedere ad altre Società linee parallele a quelle dalla Società di navigazione generale assunte. La stessa navigazione generale si mostrò tutt'altro che convinta della bontà di tale assunto, e lo prova il fatto dell'abbandono in cui ha sempre lasciato la lite relativa.

Ma, anche ammettendo l'impossibilità o l'inopportunità di concludere nuovi accordi con la Peninsulare, e la conseguente necessità di rivolgersi alla Navigazione generale, restava sempre per il ministro il dovere di trattare con questa per provvedere, prima che a qualunque altro utile scopo (noi, la utilità delle nuove linee istituite col progetto non la disconosciamo), restava sempre, dico, per il ministro il dovere di provvedere al servizio Venezia-Bombay stabilito dalla legge in vigore.

Invece che cosa fa il ministro? Affretta ancora più la cessazione del servizio Venezia-Porto Said, chiedendo ed ottenendo dalla Peninsulare di anticipare di sei mesi la scadenza della Convenzione; porta la scadenza al 31 marzo anzichè al 30 settembre; dispone immediatamente delle 500 mila lire che così l'erario risparmia, e le distribuisce in qua e in là per istituire nuove linee a servizio di altri porti: e dopo aver fatto con la Navigazione generale il suo piano, avverte Venezia di questa tegola che le capita sul capo, e invita quelle autorità a dire se ne siano contente!! Si dirà che la Convenzione con la Navigazione non era definitiva, che occorreva sempre l'approvazione del Par-

lamento, e che nel frattempo poteva Venezia far valere le sue ragioni. Ma resta il fatto poco lusinghiero per noi che il ministro prese le intelligenze colla Navigazione generale prima ancora di aver consultato le rappresentanze della Città che aveva nella questione il maggiore interesse.

A Venezia, devo riconoscerlo, da principio nessuno si rese conto della gravità della cosa, un po' anche perchè la messa in scena non era mancata, perchè la stampa si affrettò ad annunziare che dalle nuove Convenzioni Venezia avrebbe avuto vantaggi e non danni, perchè lo stesso onorevole ministro nel suo discorso di Catania, non esitò a presentare il progetto come inteso a favorire con speciale predilezione gl'interessi di Venezia. Ad ogni modo io riconosco che le proteste avrebbero potuto essere più pronte: ma si manifestarono, poi, in modo tanto solenne e con tanta unanimità da non lasciar luogo ad equivoci. E credo di poter aggiungere che ritengo sieno venute sempre in tempo, dacchè siede a quel banco un ministro le cui rette intenzioni non possono essere sospettate, e dacchè lo studio dell'argomento è affidato ad una Commissione composta di egregi colleghi, i quali, meglio informati ora sugli interessi e sulle aspirazioni dei paesi interessati (rimasti senza rappresentanti nella Commissione stessa), vorranno, ne son certo, insieme al ministro, accogliere quei temperamenti che verremo proponendo, e che risultano, allo stato delle cose, possibili.

Ho detto che il progetto sconvolge completamente la ripartizione fatta nel 1893 fra l'Adriatico e il Tirreno per i servizi coll'Egitto e coll'estremo Oriente. Ho il dovere di darvene la dimostrazione con le cifre. Secondo le Convenzioni in vigore l'Adriatico ha un viaggio ogni tre settimane, (18 viaggi all'anno) da Venezia a Porto Said per i quali si spendono 500 mila lire: e un viaggio ogni due settimane (26 viaggi all'anno) da Venezia ad Alessandria con scali ad Ancona, a Bari ed a Brindisi con la spesa di 427 mila lire; in totale 44 viaggi con la spesa di 927 mila lire; mezzo milione in meno della spesa autorizzata con la citata legge.

Il Tirreno ha un viaggio settimanale, (52 viaggi all'anno) da Genova ad Alessandria con scali a Livorno, Napoli, Messina e con prosecuzione una volta ogni quattro settimane da Alessandria a Bombay; in altri ter-

mini 13 viaggi per Alessandria-Bombay e 39 per Alessandria; colla spesa complessiva di un milione e 647 mila lire.

Secondo le proposte del disegno di legge che stiamo discutendo si sopprimono nell'Adriatico i 18 viaggi Venezia-Porto Said e si trasformano, riducendoli da 26 a 24 con soppressione delle toccate di Ancona e di Bari, i viaggi Venezia-Alessandria, per modo che dei 24 viaggi conservati, 12 percorrano la via Venezia-Alessandria prolungandosi fino a Porto Said, e 12 da Venezia vadano a Porto Said e poi proseguano per Alessandria, diminuendo con queste riforme di una buona metà la spesa assegnata ai servizi dell'Adriatico che da 927 mila lire scenderebbe a 435 mila.

Per il Tirreno, invece, si mantiene tal quale il servizio fra Genova ed Alessandria coi suoi 52 viaggi; e alla prosecuzione Alessandria-Bombay si sostituisce una nuova linea Genova-Napoli-Messina-Porto Said-Bombay con 12 viaggi all'anno; portando la spesa assegnata al Tirreno da 1 milione 647 mila lire, a 1 milione 721 mila. Per modo che, mentre sulla spesa complessiva di lire 2 milioni 574 mila destinata ai traffici del nostro paese coll'Egitto e con le Indie, il Tirreno ha ora il 64 per cento e l'Adriatico ha il 36, sulla spesa complessiva ridotta col progetto a 2 milioni 156 mila lire, il Tirreno verrebbe ad avere l'80 per cento e l'Adriatico il 20 per cento; il Tirreno che ha ora 52 viaggi verrebbe ad averne 64, cioè 12 di più, e l'Adriatico che ne ha 44 se li vedrebbe ridotti a 24 cioè 20 di meno: si toglierebbero all'Adriatico 474 mila lire di sovvenzione e se ne aggiungerebbero per il Tirreno col nuovo servizio di Genova 84 mila.

Avevo o no ragione di dire che il progetto sconvolge a fondo l'ordinamento attuale?

Si diminuiscono i già limitati aiuti destinati all'Adriatico e, viceversa, si aumentano quelli che si davano al Tirreno; si toglie a chi ha bisogno e ad alta voce domanda, e si dà a chi non ha bisogno e non domanda; si allontana il traffico dal porto che può accogliere ancora merci in abbondanza, e lo si spinge artificialmente verso un altro porto dove, come l'esperienza di ogni giorno dimostra, manca la possibilità di dare sfogo alle merci che già vi si accumulano!

Quali le conseguenze di questo indirizzo? Sono intuitive: nell'Adriatico Venezia resterà completamente disarmata nella lotta che sostiene con Trieste la quale dispone di un ottimo servizio diretto per Bombay, e il movimento commerciale, perciò, prenderà sempre più la via di Trieste; nel Tirreno l'eccesso del movimento che colle nuove proposte si vorrebbe spingere ancora più verso Genova, dove c'è già la pleora del lavoro, andrà per necessità di cose a finire a Marsiglia. In altre parole, il Governo accenna a fare con questo progetto tutto il rovescio di quel che dovrebbe. Mentre l'Italia ha due porti a sua disposizione ed il suo evidente interesse sarebbe di sfruttare la potenzialità dell'uno e dell'altro, si provvede in modo da spingere o per una ragione o per l'altra il traffico ai porti esteri e rivali.

Ad un'opera tanto inconsulta non potrebbe lasciarsi condurre, non potrebbe dare la sua approvazione se non chi fosse disposto a considerare il mare Adriatico e il porto di Venezia come quantità trascurabili nei riguardi del commercio colle estreme e ricche regioni orientali; — e chi legge la relazione ministeriale deve quasi credere che l'onorevole Di San Giuliano si sia proprio dato in braccio a questo imperdonabile errore.

Se, infatti, si cercano nella relazione le ragioni della soppressione dell'attuale servizio destinato a collegare Venezia con le Indie, se ne trova una sola; ed è che il risultato del servizio istituito nel 1895 non ha corrisposto alle speranze. Da questo fatto il ministro trae senz'altro la conseguenza che dunque è inutile insistere nell'esperimento; e la Commissione lo segue, ed anch'essa dice: cerchiamo di spender meglio i nostri danari.

Ma tanto il ministro quanto la Commissione avrebbero dovuto, anzitutto, considerare che l'esperimento ha durato quattro anni e non più; che lo si iniziò non tanto allo scopo di dare incremento ad un traffico già avviato e robusto, quanto a quello di dare al traffico i primi efficaci impulsi. E così stando le cose, e dopo soli quattro anni di prova, come è possibile giudicare seriamente che l'esperimento è fallito? È vero, lo sviluppo del traffico fu piccolo, fu inferiore alle aspettative. Un aumento però ci fu; le stesse statistiche invocate dall'onorevole ministro nella sua relazione lo indicano; nel 1897 il movimento fu 10 mila tonnellate, nel 1898, fu di quasi

13 mila. So bene che da queste cifre poco si può dedurre, perchè per trarre dalle statistiche deduzioni attendibili, occorrono le grandi cifre ed i lunghi periodi; ma esse sono pur sempre tali da escludere le conclusioni pessimiste dell'onorevole ministro; sono pur sempre tali da dimostrare che qualche progresso si è ottenuto; e lo si è ottenuto, giova notarlo, ad onta che in questo primo breve periodo di prova lo sviluppo del traffico sia stato attraversato da ostacoli eccezionali e transitorii.

Il ministro non ignora che l'agenzia della Peninsulare a Venezia, proprio quando il suo lavoro cominciava a dar frutti promettenti, ebbe una crisi per la condotta di chi vi era preposto; egli sa pure che l'infuriare della peste nelle Indie ha, in questi ultimi anni, paralizzato, sensibilmente, il movimento commerciale con quei paesi; e finalmente egli dovrebbe anche essere a giorno degli accordi intervenuti fra le Società, interessate ai traffici dell'Adriatico, e delle funeste conseguenze che ne derivarono. C'era in queste, che sono, come dissi, cause eccezionali e transitorie, più di quanto occorreva per consigliare il ministro a sospendere, almeno, il suo giudizio sulla possibilità di dare incremento al commercio di Venezia con le Indie.

Ma il parziale insuccesso si spiega anche e principalmente col difetto fondamentale del servizio il quale, finchè non sarà diretto, non potrà mai lottare con fortuna coi servizi diretti di Trieste e di Genova. Si credette, nel 1895, di supplire in parte a questa inferiorità impegnando la Peninsulare a dare le coincidenze a Porto Said; e, pur troppo, anche le coincidenze furono poco regolari. Qual meraviglia, dunque, se non avendo il porto di Venezia comunicazioni dirette e nemmeno coincidenze sicure per servire il commercio coll'estremo Oriente, le merci non vennero ad esso in maggior copia, e continuarono a preferire gli altri scali, e fra questi il porto di Trieste, che è aiutato da quel provvido Governo in tutte le forme?

Non pare, dunque, alla Camera che, se l'onorevole ministro avesse tenuto conto di tutte queste circostanze, anzichè venire alla sconsigliata conclusione, dell'inutilità del servizio affidato alla Peninsulare, avrebbe sentito lo stretto dovere di correggerlo, di perfezionarlo, di rinforzarlo così da superare gli ostacoli, ai quali, soltanto, era da attribuire la povertà

dei risultati fin qui ottenuti? E non abbiamo ragione noi di protestare quando il ministro, non solo sostituisce quel servizio con provvedimenti irrisori per Venezia, ma pensa, nel tempo stesso, a servirsi del risparmio fatto per dotare il Tirreno di una linea per le Indie ancor più diretta di quella presente riuscendo così ad aumentare vieppiù le concorrenze contro le quali Venezia deve lottare?

Sono certo di non cadere in errore, dicendo che Genova la quale non ha bisogno di questo nuovo aiuto, non lo ha domandato. Fin dal 1893 i rappresentanti di quella forte città sostenevano nella Camera che di servizi sovvenzionati Genova non sapeva che farsi; e tanto meno è da credere ne senta la necessità dopo il meraviglioso progresso fatto in questi ultimi anni dal suo movimento commerciale.

Il ministro afferma, nella sua relazione, che il commercio di Genova ha plaudito all'istituzione della nuova linea; e si capisce; i doni non si respingono mai: ma resta il fatto ingiustificato ed ingiustificabile che, per poter dare a Genova, la quale nulla domandava, il ministro ha tolto a Venezia, la quale protesta e domanda la restituzione.

E che cosa risponde il ministro, con quali ragioni cerca egli di giustificarsi? Venezia non perde nulla, egli dice, perchè il servizio della Peninsulare è, con le nuove Convenzioni, convenientemente, sostituito. Ora, sapete come il ministro lo ha sostituito? Sapete che cosa egli dà invece dei diciotto viaggi all'anno, che partivano da Venezia per Porto Said, e là dovevano trovare la coincidenza con tutte le linee della Peninsulare per l'estremo Oriente?

Si tratta di un espediente ingegnoso; il ministro ha appiccicato una piccola coda al servizio di cui ora gode Venezia per le comunicazioni coll'Egitto; dopo aver ridotti da ventisei a ventiquattro i viaggi Venezia-Alessandria, il ministro ha pensato di disporre che dodici di questi si spingano da Alessandria a Porto Said, e gli altri dodici tocchino Porto Said prima di arrivare ad Alessandria; in questo modo, dice il ministro, Venezia potrà fare a Porto Said i suoi trasbordi sui piroscafi mensili della linea Genova-Bombay, e sarà, perfettamente, servita come prima. Notate che, per la piccola coda della quale ho parlato, destinata, secondo il ministro, nientemeno che a sostituire il ser-

vizio della Peninsulare che costava 500 mila lire, nientemeno che a soddisfare un diritto per il quale, secondo la legge del 1893, il ministro sarebbe autorizzato a spendere oltre un milione, il servizio Venezia-Alessandria viene a costare sole otto mila lire di più!!

Non vi pare che il ministro pretenda di aver fatto un miracolo troppo grosso per poter essere creduto?

Senonchè il ministro non si limita a dire di aver, convenientemente, sostituito il servizio, egli pretende anche di averlo migliorato, perchè mentre prima Venezia era in comunicazione con Porto Said, soltanto ogni tre settimane, adesso avrà la comunicazione ogni quindici giorni. È vero; ogni quindici giorni il vapore di Venezia toccherà Porto Said. Ma la toccata di Porto Said, interessa solo in quanto ivi si trovi il piroscafo pronto a proseguire oltre Suez: e il piroscafo che, da Genova va a Bombay, passerà per Porto Said solo una volta al mese; dunque le coincidenze saranno non aumentate, ma ridotte: erano diciotto e diventeranno dodici all'anno.

Dice ancora il ministro: con le nuove convenzioni avrete un trasbordo solo, mentre prima ne avevate due, uno a Porto Said e uno ad Aden: e qui il ministro cade in una inesattezza: con la Peninsulare il trasbordo, secondo la Convenzione, è uno solo; qualche volta, per la irregolarità delle coincidenze, alle quali ho già accennato, è accaduto che diventassero necessari i due trasbordi, ma, ripeto, la Convenzione ne stabilisce uno solo.

In verità, non vorrei offendere l'onorevole ministro, ma quando lo sento affermare con tanta sicurezza su queste basi che il progetto rappresenta un miglioramento per Venezia, mi sento indotto a chiedergli se intenda di canzonarci! Come può egli parlare di miglioramento, quando Venezia, con questa legge, perde i diciotto viaggi della Peninsulare; vede diminuito il tonnelloaggio posto a sua disposizione e la velocità prescritta ai piroscafi; perde i vantaggi della coincidenza che aveva a Porto Said con tutte le linee della Peninsulare; perde due viaggi per Alessandria e per dodici dei ventiquattro che le sono conservati, perde la comunicazione diretta con quel porto; perde la possibilità di iniziare qualunque seria concorrenza con le linee del *Lloyd*; e, per soprassello, vede rinforzata,

con una nuova linea, la concorrenza del porto di Genova?

Se questi sono miglioramenti io, francamente, rinunzio a ragionare. E se, invece, sono, come tutti vedono, peggioramenti ingiusti e dannosissimi, spero che l'onorevole ministro non pretenderà più di averli compensati con la stabilita e decantata parità di tariffe tra Venezia e Genova, parità che, se avesse un valore pratico, costituirebbe, nè più nè meno, un vantaggio per Genova anziché per Venezia, imperocchè questa è più vicina (non di molto, ma è più vicina) a Porto Said che non sia Genova. Del resto, si sa bene che le tariffe, per quanto imposte nelle Convenzioni, sottostanno alla legge della concorrenza, e che le Società, dove la concorrenza le costringe, fanno i ribassi, e mantengono il massimo, dove la concorrenza non c'è; d'onde si può trarre con sicurezza la previsione che, anche per le tariffe, chi ne andrà di mezzo sarà il porto di Venezia. E spero ancora che l'onorevole ministro non vorrà più mettere innanzi come altro grande vantaggio assicurato a questo Porto, la convenuta riduzione di tariffe per i cementi: potrei, in tal caso, rispondergli con la voce degli interessati che le tariffe anche ridotte rappresentano sempre un aumento su quelle della Peninsulare. E, finalmente, spero, non pretenderà l'onorevole ministro che Venezia si consideri compensata dell'abbandono in cui si vorrebbe lasciarla, con le ventiseimila lire che il ministro, generosamente, destina per aggiungere alla linea di Costantinopoli la fermata di Patrasso, che sembra introdotta in questo progetto quasi a sintetizzare, con una immagine popolare sulla laguna, la sorte che il Governo nazionale preparerebbe in questo disegno all'antica regina dei mari.

Onorevoli colleghi, ho finito. Credo di aver dimostrato che il disegno di legge, quantunque ispirato alle migliori intenzioni, condurrebbe a risultati, eminentemente, dannosi per quello che è, ormai, divenuto il secondo porto del Regno, e sia contrario nel modo più evidente agli interessi generali del paese. La mia conclusione dopo ciò dovrebbe essere un ordine del giorno col quale, sospesa la discussione del progetto, si facesse invito al Governo di studiare nuove proposte, intese prima di tutto a dare piena esecuzione all'articolo 13 della legge del 1893 che ordina sia istituito il servizio mensile diretto Venezia-Bombay. Ma

noi non vogliamo ritardare il beneficio che questo disegno di legge promette ad altre regioni; e comprendiamo, altresì, la necessità di non alterare, sensibilmente, le basi finanziarie del disegno. Senza rinunciare ad insistere in altro momento per la esecuzione della legge sopraccennata ci limitammo pertanto a proporre e sosterremo un modesto emendamento il quale come ci sarà facile, a suo tempo, dimostrare, rappresenta un nuovo sacrificio cui i nostri paesi si sottoporrebbero, sia perchè mentre la legge del 1893 stabilisce dodici viaggi diretti Venezia-Bombay, coll'emendamento non se ne domandano che sei, sia perchè, al fine di ottenere, sei viaggi, senza aggravio del bilancio, l'emendamento sopprime una parte dei viaggi per Alessandria.

Venezia, la sua regione, le città della costa adriatica non hanno gelosie, non hanno rivalità, vedono, anzi, con intima soddisfazione i progressi di tutte le altre regioni; si sentirono, si sentono e si sentiranno sempre, prima di ogni altra cosa, italiane; sono pronte a sacrificare aspirazioni, speranze, interessi, quando il sacrificio sia loro domandato in nome dell'interesse generale; ma non possono rassegnarsi, sentono il dovere di ribellarsi alla imposizione di sacrifici, che insieme con gli interessi loro particolari, offenderebbero gli interessi generali del paese.

Credo d'essere riuscito, per quanto debolmente, a dimostrare che, appunto, questa legge non solo sacrifica rispettabili interessi e mette in non cale diritti radicati nella legge, ma lo fa con aperta lesione dei più evidenti interessi generali. Ho ragione, dunque, di attendere che l'onorevole ministro, desistendo dagli ostinati rifiuti opposti anche alle limitatissime domande fattegli di recente dalle rappresentanze di Venezia, si persuaderà ad accettare l'emendamento da noi proposto; lo attendo, anche perchè suppongo l'onorevole ministro consenziente con me nel pensiero che il momento imponga ai governanti di non aggiungere nuove ragioni al pubblico malcontento già tanto minaccioso.

Se, poi, l'onorevole ministro insistesse nel respingere ogni ragionevole accomodamento, io, onorevoli colleghi, vi domando che vogliate dar voto contrario alla legge. (*Vive approvazioni — Congratulazioni*).

Di San Giuliano, ministro delle poste e dei telegrafi. Chiedo di parlare.

Presidente. Parli.

Di San Giuliano, ministro delle poste e dei telegrafi. Gli egregi colleghi, che sono iscritti per prender parte a questa discussione, mi vorranno perdonare se prendo a parlare in questo momento. È vivissimo in me il desiderio di udire, a suo tempo, la loro eloquente e competente parola, ma intendo, dopo il discorso dell'onorevole Tecchio, di cancellare dall'animo di coloro, in cui possa essersi formata, la impressione, del tutto erronea, che il Governo abbia voluto, come egli si è espresso, offendere, o tenere in non cale...

Tecchio. Anzi ho detto di no per le intenzioni!...

Di San Giuliano, ministro delle poste e dei telegrafi... sia pure contro la propria intenzione! Le intenzioni, onorevole Tecchio, si sa che sono quasi sempre sincere ed oneste da parte di tutti; e questo non lo dico per forma, ma perchè ne sono sinceramente convinto. In qualunque modo, l'onorevole Tecchio ha detto che il Governo, sia pure involontariamente, con questo disegno di legge ha offeso i diritti e gli interessi dell'Adriatico e di Venezia, che ha definito la cenerentola d'Italia. Il paragone non è nuovo, e di ciò non gli faccio rimprovero dal punto di vista letterario, (*Si ride*) ma da un punto di vista molto più elevato e, nel tempo stesso, molto più doloroso: perchè, purtroppo, è molto diffuso in ogni parte d'Italia il convincimento, a mio giudizio, erroneo, che la propria regione sia posposta dallo Stato italiano a tutte le altre. Ed io credo che sia dovere patriottico di tutti noi, lungi dal dire o fare cosa alcuna che tenda ad alimentare questo pericoloso convincimento, di mettere ogni opera per isradicarlo dall'animo delle popolazioni, perchè non conferisce certo a cementare l'unità morale della patria e ad accrescerle forza all'interno ed autorità all'estero.

Di Sant'Onofrio. Per la Sicilia, è vero. (*Interruzioni e commenti*).

Presidente. Non interrompano!

Di San Giuliano, ministro delle poste e dei telegrafi. Non credo, onorevole Tecchio, che vi sia un solo italiano il quale possa essere insensibile agli interessi e ai diritti di Venezia. Venezia è un nome che parla al cuore di tutti; per le glorie del suo passato, per le speranze del suo avvenire, per la sua operosità presente; gli interessi di Venezia non sono interessi esclusivamente locali, ma si

confondono e s'immedesimano con quelli generali del paese. Di questo mio profondo convincimento, di questo mio profondo sentimento, spero di poter dare la dimostrazione irrefutabile, a base di cifre.

Dalle cifre appunto risultano chiare le proporzioni tra le sovvenzioni che si corrisponderanno, col presente disegno di legge, alle linee dell'Adriatico, con quelle che si corrisponderanno alle linee del Tirreno, escludendo, beninteso, i servizi delle isole ed i servizi comuni. Le sovvenzioni per l'Adriatico (poichè l'onorevole Tecchio ha dimenticato che è appena un mese, che abbiamo votato la legge che aumenta gli stanziamenti per i servizi dell'Adriatico, approvando la convenzione con la Puglia) le sovvenzioni per l'Adriatico ascendono ad 1,874,549 lire annue; quelle pel Tirreno a lire 2,506,885. Differenza a favore del Tirreno: 632,336 lire. Ma le linee del Tirreno servono un maggior numero di porti, i quali poi hanno un tonnello e danno allo Stato un provento, come entrate doganali e diritti marittimi, di gran lunga superiore a quello che diano finora i porti serviti dalle linee dell'Adriatico. Così, il movimento dei porti serviti dalle linee dell'Adriatico è di tonnellate 1,892,000; quello dei porti del Tirreno, 7,677,000. Differenza a favore del Tirreno: tonnellate 5,785,000. E in quanto alle entrate doganali e diritti marittimi, abbiamo nei porti serviti dalle linee dell'Adriatico: lire 44,000,000; nei porti serviti dalle linee del Tirreno: 132,000,000, quindi una differenza di 87,000,000. Di guisa che, mentre il movimento dei porti serviti dalle linee dell'Adriatico sta al movimento dei porti serviti dalle linee del Tirreno, come 1 a 4, e le entrate dell'erario come 1 a 3, le sovvenzioni stanno come 1 a 1,50.

Dunque, non si può affatto sostenere che l'Adriatico sia la cenerentola dell'Italia, e che lo Stato italiano (non parlo soltanto del Ministero attuale) e che lo Stato italiano, in genere, non abbia dato a quel mare, sotto questo aspetto, tutta l'importanza che merita, e che è stata unanimemente riconosciuta da tutti gli oratori che hanno parlato fin qui. Se poi vogliamo fare il paragone fra i servizi che fanno capo a Genova e quelli che fanno capo a Venezia, i risultati sono ancora meno favorevoli alla tesi dell'onorevole Tecchio, poichè, mentre Venezia ha un movimento di 1,260,000 tonnellate, Genova ha un tonnellaggio di 4,539,000; mentre le entrate dell'erario sono a Venezia lire 21,911,000, ascendono a Genova a lire 100,491,000. Le sovvenzioni, invece, sono di lire 1,644,000 per Venezia e di lire 1,915,000 per Genova, di modo che la sovvenzione sta in rapporto al tonnello per Venezia come da 1 a 0,75 e per Genova come da 1 a 2 e mezzo; ed in rapporto agli introiti dell'erario per Venezia da 1 a 13 e per Genova da 1 a 52... (*Interruzioni dell'onorevole Tecchio*).

Ondevole Tecchio, creda pure che se, finora, Venezia, il cui commercio progredisce tanto che, oggi, è ormai il secondo porto del Regno, non ha ancora raggiunto nè l'altezza del suo glorioso passato, nè le cifre di Trieste, di Marsiglia e di Genova, ciò dipende da ben altre cause. Per non parlare che delle importazioni dalle Indie, sulle quali si è fermata maggiormente l'attenzione dell'onorevole Tecchio, gli dirò (ed egli lo sa) che uno dei principali mercati, dove si dirigono queste importazioni, tra cui primeggia il cotone greggio, è appunto la Svizzera.

Ora, la distanza da Genova a Chiasso è di 209 chilometri, quella da Venezia a Chiasso di 310 chilometri, per cui la differenza è di un terzo; a cui per ogni tonnellata di cotone greggio corrisponde una differenza di spesa da lire 11,30 a 17,30. Ma l'onorevole Tecchio ha parlato della grande concorrenza che fa Trieste a Venezia; or bene, la distanza da Venezia a Vienna è di 629 chilometri; quella da Trieste a Vienna di 594 chilometri, cioè una piccola differenza di 35 chilometri soltanto; ma le tariffe austriache sono siffattamente congegnate che un vagone di cotone greggio paga da Venezia a Vienna 397 lire, da Trieste a Vienna 220 lire, differenza quindi 177 lire, oltre a diverse facilitazioni doganali, per cui la merce importata in Austria da Trieste paga un dazio minore che non la merce importata in Austria dalla via di terra. Come vede dunque l'onorevole Tecchio, in confronto a queste grandi cause di inferiorità, qualche approdo, qualche trasbordo, qualche viaggio di più o di meno; 100 o 150 mila lire di sovvenzione in più o in meno, non possono esercitare una influenza sensibile e proporzionata alla spesa. Forse si potrebbe questa inferiorità per qualche tempo neutralizzare se lo Stato italiano, con larghissime sovvenzioni, istituisse linee di navigazione celeri e

di poderoso tonnello per i principali porti oltre il canale di Suez, e queste sovvenzioni fossero in così alta misura da assicurare alle merci da e per Venezia dei noli artificialmente bassi. Ma anche i risultati, che con siffatti metodi si otterrebbero, non potrebbero essere che transitori, perchè gli Stati, che ci fanno la concorrenza, sono più ricchi di noi, e non tarderebbero a fare altrettanto in modo più efficace e con mezzi più adeguati, rendendo perfettamente sterili i nostri sacrifici.

Data questa dolorosa realtà e non potendo il Governo disporre che di quelle 500,000 lire, che vengono meno col venir meno del contratto con la Peninsulare, è evidente la impossibilità di istituire con così piccola somma servizi che realmente possano attenuare la inferiorità a cui ho accennato. Il problema, perciò, si presentava in modo semplice, chiaro e pratico; bisognava cioè contemporaneamente l'interesse di Venezia, con l'interesse generale dello Stato, ed organizzare i servizi in guisa che, mentre Venezia praticamente nulla dovesse perdere, dall'altra parte una frazione di quella somma, che, concentrata unicamente a Venezia e nell'Adriatico, non avrebbe dato risultati apprezzabili, avesse potuto destinarsi a servizi capaci di presentare, nell'interesse generale del paese, maggiore possibilità di risultati utili, sia dal punto di vista economico, sia anche sotto gli altri punti di vista, che sono stati eloquentemente accennati dagli onorevoli Di Sant'Onofrio e Sciacca della Scala, e riconosciuti anche, col suo illuminato patriottismo, dall'onorevole Tecchio.

Doppia era quindi la difficoltà che si presentava al Governo per risolvere questo problema. La necessità di non superare la spesa iscritta in bilancio; le maggiori esigenze delle Società di navigazione in seguito all'aumento dei noli, che si è recentemente verificato, e che è un effetto, in gran parte, dell'enorme aumento del prezzo dei carboni. Il prezzo del carbone che, posto a Cardiff, nel 1897 ascendeva a 10 scellini per tonnellata, nel gennaio ultimo si è aggirato intorno ai 27 scellini. Ora, di fronte a tutte queste difficoltà, il Governo è riuscito a stipulare una Convenzione la quale assicura, oltre ai minori, i seguenti principali vantaggi:

Acceleramento della linea Genova-Bombay;
Istituzione di un approdo a Patrasso, che ha provocato l'ilarità dell'onorevole Tecchio,

ma che è pure una comunicazione di più assicurata a Venezia: e dà all'Italia una seconda comunicazione settimanale postale colla Grecia;

Istituzione di un viaggio celere settimanale, Napoli-Palermo-Trapani-Tunisi che stringerà vieppiù i legami tra l'Italia e quella importante e sempre crescente colonia;

Comunicazione diretta di Trapani con Napoli;

Aggiunta di un viaggio celere settimanale a quello lento tra Palermo e Napoli;

Istituzione di un servizio per la Siria e Cipro;

Istituzione del servizio per la Cirenaica;

Istituzione del servizio Venezia-Odessa nei mesi in cui è chiusa la navigazione del Danubio;

Impegno della Società di mantenere settimanale la linea del Danubio, mentre ora è obbligatoria per 9 viaggi all'anno;

Rinuncia della Navigazione generale italiana all'indennizzo che le possa spettare per effetto del servizio concesso alla Peninsulare, e finalmente servizi e vantaggi diversi nell'interesse di Venezia, i quali io esporrò brevemente, appena avrò prima sgomberato il terreno da tre pregiudiziali sollevate dall'onorevole Tecchio.

Innanzitutto, dice l'onorevole Tecchio, dal momento che la Convenzione colla Peninsulare scadeva il 30 settembre, perchè l'avete anticipata? Potrei dire che per Venezia, una volta che la Convenzione non si poteva o doveva rinnovare, è indifferente che scada qualche mese prima o dopo. E poi, una volta che le Convenzioni in esame assicurano agli interessi generali del paese i vantaggi che ho esposti, è meglio anticiparli che ritardarli. Ma mi basterà di accennare senza dimostrarlo, perchè non potrei entrare in particolari, che è meglio non dare tutti alla pubblicità, che l'anticipazione è stata un mezzo per potere ottenere alcuni di quei vantaggi che altrimenti non si sarebbero ottenuti. Trattare tanti mesi prima, senza aspettare di avere l'acqua alla gola, è stato un mezzo per garantire gl'interessi e i diritti di Venezia, meglio di come all'ultimo momento non sarebbe stato possibile. Finalmente, qualsiasi ritardo, oltre il primo aprile, importerebbe una interruzione nel servizio della Cirenaica, ed interrompere quel servizio, da un punto di vista che non è strettamente

commerciale, darebbe luogo ad inconvenienti che non ho bisogno di esporre alla Camera.

Ma vi è la seconda pregiudiziale dell'onorevole Tecchio: voi avete, egli ha detto, consultato Venezia dopo aver stipulato la Convenzione.

Onorevole Tecchio, io ho assunta la direzione del Ministero delle poste e dei telegrafi il 15 maggio; la Convenzione che stiamo discutendo è stata stipulata il 9 novembre: io ho interrogato Venezia per la prima volta il 6 luglio 1899, ed ho qui (non lo leggo alla Camera per non infastidirla) il sunto di tutta la corrispondenza da me avuta dal 6 luglio al 4 novembre col prefetto e con le altre autorità di Venezia. Certamente è deplorabile, ne convengo anch'io, che nella Commissione parlamentare non sia entrato alcun rappresentante di Venezia; ma io non potevo obbligare i rappresentanti di quella nobile città a trovarsi presenti il giorno in cui la Convenzione fu esaminata dagli Uffici, e molto meno avrei potuto nominarli membri della Commissione con Decreto Reale (*Si ride*) perchè l'onorevole Tecchio sarebbe stato il primo a protestare, anche se egli medesimo fosse stato compreso fra i nominati. (*Si ride*).

Ma « avete offeso il diritto di Venezia », egli dice, quale risulta dal testo dell'articolo 13 della legge del 1893. Io credo che il diritto di Venezia ad essere aiutata dallo Stato nel suo svolgimento economico derivi da ben più alti titoli, che non sia la interpretazione più o meno ingegnosa dell'articolo 13 della legge del '93.

Tecchio. È chiaro, non c'è bisogno d'interpretazioni!

Di San Giuliano, ministro delle poste e dei telegrafi. Se però l'onorevole Tecchio vuol rimpicciolire la questione al punto di ridurla ad un'analisi esegetica dell'articolo 13, allora io gli dirò che in massima il sovvenzionare una linea, che parte da un porto, non significa costituire a quel porto, il diritto ad una determinata somma, e che l'articolo 13, che ho qui presente, dice che sarà attuato il servizio fra Venezia e Bombay, ma che la spesa occorrente non potrà essere maggiore di quella fissata pel viaggio fra Genova e Bombay in 1,029,000 lire.

Dunque, se l'articolo dice che non potrà essere maggiore, è segno che potrà anche esser minore (*Commenti — Interruzioni*). Di maniera che, non volendo imitare i dottori bizantini, i quali discutevano della differenza

fra *omoiusis* ed *o noousis*, e volendo restringerci al solo esame pratico, utile e degno di una Assemblea legislativa e politica, noi non possiamo che compendiarlo in due quesiti: Poteva il Governo fare diversamente da quello che ha fatto? Con la Convenzione in esame la condizione di Venezia è migliorata o peggiorata? Questi sono i due soli argomenti pratici; tutto il resto (me lo perdoni l'onorevole Tecchio) non può avere altro effetto che quello di fare assistere la Camera ad una giostra oratoria fra noi due, che diventerà forse Lei e me, ma che non credo potrebbe egualmente interessare molto i colleghi.

Dunque, non si poteva fare altrimenti, perchè la Peninsulare non voleva rinnovare il contratto, perchè l'articolo 4 della Convenzione del 1893 proibisce al Governo di sovvenzionare linee parallele e concorrenti a quelle della Navigazione generale, e perchè, non soltanto per la energica difesa degli interessi dello Stato e dei contribuenti, che fa il mio egregio collega del tesoro, ma anche perchè tutti dobbiamo sentire egualmente il dovere e la necessità di questa difesa, erano insuperabili per me i limiti attuali della spesa. La Peninsulare non voleva rinnovare: essa sino dal 22 novembre 1898 espresse già questa intenzione; tuttavia, per maggiore sicurezza, il 17 agosto 1899 io scrissi alla Peninsulare per chiederle se intendeva in modo assoluto di abbandonare per detta epoca l'esercizio della linea; il 4 settembre 1899 la Società rispose che, qualora il contratto non fosse denunciato prima della scadenza, lo abbandonerebbe il 30 settembre 1900. Questa dichiarazione mi fu ripetuta a voce dal rappresentante della Peninsulare.

Io ne informai a suo tempo il commercio di Venezia; molti autorevoli commercianti di Venezia non credettero di farmi l'onore di prestar fede alle mie parole, telegrafarono direttamente alla Peninsulare a Londra, e la Peninsulare diede loro la medesima risposta che aveva prima data al Governo. Ma vi è di più: nell'adunanza del 12 dicembre 1899, tenuta a Londra dagli azionisti della Peninsulare, il presidente Sir Thomas Suderland pronunziò le seguenti parole, che brevemente riassumo in italiano: egli espresse il suo *sentimental regret*, il suo rimpianto sentimentale, per dover abbandonare Venezia, e soggiunse che però si era dimostrato che la

attrazione di Marsiglia, di Genova e di Trieste, come empori commerciali e come stazioni di passeggeri, era stata troppo forte per Venezia, e perciò la Peninsulare doveva lasciare quella linea, perchè non era più remunerativa: « *it is no longer pays to remain there.* »

Non si poteva convenire con altre Società, perchè, come ha detto l'onorevole Tecchio, altre Società capaci di assumere questo servizio non esistono, e perchè l'articolo 4 del quaderno d'onori con la Navigazione generale italiana interdice al Governo la facoltà di sovvenzionare linee parallele alle sue; infatti, quando nel 1895 si stipulò la convenzione con la Peninsulare, la Società fece le sue riserve e minacciò una lite; questa lite non fu iniziata, ma tutto era pronto per iniziarla adesso. Io volli, per eccesso di cautela, consultare l'Avvocatura erariale, e questa, con lettera 5 agosto 1899, mi rispose che le proteste della Navigazione generale italiana « hanno fondamento legale e contrattuale, per cui esiste il pericolo di doverla risarcire del danno che deve averle prodotto la concessione della linea alla Peninsulare. » Stipulando quindi la Convenzione in esame, si addivenne al componimento convenuto nel dicembre 1899, con la quale essa rinuncia alla domanda di danni. (*L'onorevole Maggiore Ferraris conversa ad alta voce con alcuni colleghi.*)

Attendo a continuare quando l'onorevole Ferraris avrà finito di conversare, poichè tengo molto ad essere ascoltato da lui.

Ferraris Maggiore. Parli pure, onorevole ministro. Siccome ciò che dice mi riguarda personalmente, mi riservo di parlar poi per fatto personale.

Di San Giuliano, *ministro delle poste e dei telegrafi.* Io non ho alcuna intenzione di sollevare un fatto personale con l'onorevole Ferraris; ho espresso un'opinione che non è mia, poichè, sebbene io sia laureato in legge, sono ben lontano dal credermi un giureconsulto; ho espresso l'opinione dell'Avvocatura erariale, che è il consulente legale ed ordinario dello Stato.

Del resto, se anche tutte queste ragioni non vi fossero, disgraziatamente, la spesa, che importava il servizio fatto dalla Peninsulare, non era compensata dall'entità del traffico, nè dal vantaggio che poteva sperarne Venezia. Il traffico, infatti, secondo le cifre fornite dalla stessa Peninsulare, che ascese, fra importazione ed esportazione, nell'eser-

cizio 1895-96 della Società a tonnellate 15,131 è poi venuto oscillando così: 1896-97, 10221; 1897-98, 12910; 1898-99, 8600. Vi è quindi pur troppo una traiettoria trascendente. Non si tratta di un esperimento di breve durata e con risultati stazionari oscillanti o progredienti, ma si tratta, malgrado alcune oscillazioni, di una traiettoria discendente nella sua tendenza generale. Due cause attribuisce a questi fatti, che non nega, l'onorevole Tecchio. Anzitutto, il fatto che in principio la Peninsulare fu male rappresentata a Venezia. Ma io gli domando: come spiega egli che il movimento era maggiore quando la Società era male rappresentata, anzichè adesso?

Tecchio. C'era la peste.

Di San Giuliano, *ministro delle poste e dei telegrafi.* Ma se la peste del 1898 nelle Indie doveva esercitare una influenza sui traffici con Venezia, avrebbe dovuto esercitarla anche sui traffici con Genova; ed intanto sta in fatto che, malgrado la peste del 1898, il movimento di Genova coi paesi oltre Suez, che, nel 1897, senza peste, era di 104,461 tonnellate, nel 1898, con la peste, crebbe a tonnellate 140,633. In sostanza, non si tratta di diminuire o peggiorare i servizi di cui gode Venezia, ma si tratta soltanto di pagarli ad un prezzo meno caro. La sovvenzione che si corrisponde alla Peninsulare è di lire 33 a lega, molto maggiore di tutte quelle che si corrispondono ad altre Società con cui lo Stato ha contrattato, ed in proporzione del movimento rappresenta una spesa annua a carico dello Stato di lire 58 per ogni tonnellata. Aggiungasi inoltre che, per ragioni politiche ed economiche ed anche di sentimento, ed in omaggio ad un ordine del giorno votato dalla Camera, era ben naturale che si cercasse di preferire la bandiera nazionale alla bandiera straniera. Questo, ne sono sicuro, è un sentimento diviso da tutti o da quasi tutti in Venezia, sebbene la Camera di commercio con lettera 24 ottobre 1899 abbia scritto al prefetto:

« A parte le maggiori simpatie che fra noi ispira la bandiera inglese, (*Commenti*), troviamo nella Peninsulare una Compagnia che non ha nessun altro interesse nell'Adriatico, nè secondo fine, una Compagnia che sarà sempre più proclive a favorire il nostro commercio in opposizione a quello per la via di Genova e di Trieste. »

Io non credo che la Compagnia inglese

avesse interesse, volontà e modo di favorire Venezia. Era naturale che essa preferisse di favorire il traffico dell'Inghilterra con le Indie, anzichè quello di Venezia, e ciò indipendentemente da ogni sentimento patriottico, ma per la convenienza dei noli, poichè è noto che i noli di Londra essendo per sè stessi maggiori come noli unitari e applicandosi ad una percorrenza maggiore, la Società aveva ogni interesse a caricare la maggiore quantità possibile di merce a Londra o per Londra e a prenderne il meno possibile a Venezia. Questo spiega il fatto per cui il movimento della Peninsulare è stato sempre decrescente. Ma v'è il sospetto a Venezia che la Navigazione voglia a danno di quella illustre città favorire Genova. Se la Navigazione avesse questa intenzione, con le Convenzioni, che oggi sono in vigore, lo potrebbe fare: lo Stato è disarmato; ma con le Convenzioni, che ho l'onore di sottoporre alla vostra approvazione, si sono appunto adottate le garanzie necessarie per ovviare a questi pericoli, per legare le mani alla Navigazione generale, per metterla nella impossibilità di favorire Genova a danno di Venezia, o Venezia a danno di Genova. Se tutte queste garanzie siano sufficienti o no, esamineremo a momenti.

Nel disegno di legge, che discutiamo, sono stati adottati per Venezia i provvedimenti seguenti.

Il servizio Venezia-Porto Said-Alessandria sarà posto in coincidenza a Porto Said con i piroscafi della linea Genova-Bombay-Singapore e viceversa. Ora la Peninsulare fa 18 approdi a porto Said, la Navigazione 26 approdi ad Alessandria, in totale 44 approdi; con la nuova Convenzione vi saranno 24 approdi ad Alessandria, 24 a Porto Said, totale 48 approdi: 48 sono più che 44!

Ma il tonnelloaggio dei piroscafi destinato a questo servizio sarà sufficiente per il traffico di Venezia con l'Egitto e con l'India? Il movimento commerciale di Venezia verso l'Egitto ed i paesi oltre Suez è di circa 12 mila tonnellate, quello verso Venezia dai predetti paesi è di 21,278 tonnellate; ammesso quindi per assurda ipotesi che questo movimento dovesse farsi, non con tutte le diverse navi che vanno e vengono da Venezia a quei paesi, e neppure con tutti i servizi sovvenzionati con queste Convenzioni, ma coi soli 12 viaggi della linea Venezia-Porto Said-Alessandria in

coincidenza diretta con la linea Genova-Bombay, si avrebbe una media di tonnellate 1000 per viaggio all'andata e di 1500 al ritorno. Ora, i piroscafi *Nilo* e *Bosforo* destinati a questa linea possono trasportare ciascuno 3089 tonnellate, per cui resta una eccedenza di spazio di oltre 2000 tonnellate nell'andata e di circa 1500 nel ritorno. A me non fa piacere che questa eccedenza di spazio ci sia, anzi vorrei che fosse al più presto possibile colmata, ma sta in fatto che questa eccedenza di spazio c'è. Un altro piroscafo, il quale servisse questa medesima linea, e che costerebbe circa 400 mila lire all'anno, è come se un viaggiatore, il quale deve recarsi alla stazione con una valigia, volesse, per portarla, non una carrozza, ma due, una per lui e la valigia, e l'altra vuota per seguire la prima. (*Si ride*).

L'altro punto veramente importante (perchè lo stesso onorevole Tecchio nella sua lealtà ha riconosciuto che oggi il servizio delle coincidenze lascia molto a desiderare) è quello di assicurare al traffico da e per Venezia uno spazio sufficiente nel vapore diretto che va da Genova a Bombay, e sul quale si deve eseguire il trasbordo a Porto Said. Ora, la Convenzione assicura uno spazio di un terzo, e la portata effettiva di ogni vapore della linea Genova-Bombay è di circa 5 mila tonnellate di carico, per cui a Venezia sono riservate 1666 tonnellate all'andata ed altrettante al ritorno, di guisa che in 12 viaggi all'anno si potrebbero esportare da Venezia 19,992 tonnellate di merci ed importarne altrettante, in totale 39,984.

Invece, nel 1898-99 si trasportarono con la Peninsulare, che ha il servizio che verrebbe a mancare adesso, tonnellate 5720 e se ne importarono 2880, di guisa che la differenza fra il tonnelloaggio messo a disposizione di Venezia ed il traffico che fa ora la Peninsulare è all'esportazione di 14 mila tonnellate ed all'importazione di 17 mila, in totale tonnellate 31 mila. In sostanza si mette a disposizione di Venezia uno spazio presso a poco quadruplo di quello che presentemente le occorra. A questo si aggiunga che la Navigazione ha in cantiere altri sette piroscafi di cui cinque della portata di registro di 5600 tonnellate ciascuno. Oggi poi, con la Peninsulare, Venezia deve preavvisare a Londra almeno quattro giorni prima della partenza del piroscafo, a cui aggiungendo i sette giorni di

navigazione da Londra a Marsiglia, si ha un preavviso di undici giorni; con la Convenzione in esame l'obbligo di preavviso è ridotto a cinque giorni, sicchè vi ha per Venezia un vantaggio di sei giorni in confronto allo stato attuale. Se lo spazio manca, la Società è responsabile dei danni verso gli speditori; la giacenza eventuale delle merci a Porto Said è a carico della Società; il trasbordo delle merci a Porto Said è pure a carico della Società, e si tratta di un solo trasbordo, mentre con la Peninsulare, me lo perdoni l'onorevole Tecchio, è vero che si faceva un solo trasbordo quando la merce a Porto Said proseguiva coi *Cargo-Boats*, ma, quando la merce proseguiva con i vapori postali e celeri, allora bisognava fare due trasbordi, uno a Porto Said e l'altro ad Aden.

Finalmente, a riguardo di Venezia per la prosecuzione della merce oltre Bombay con i piroscafi della Società, è stabilito che i noli da e per Venezia non potranno mai eccedere quelli da e per Genova. Così si elimina il timore, che oggi è fondato, che la Società, volendo, possa favorire Genova. Nè vale il dire che la distanza da Genova a Bombay è di 1493 leghe e quella da Venezia è di 1452, perchè a così grande distanza la differenza di 40 leghe è una quantità trascurabile. Sono ben altri e più importanti i fattori che contribuiscono a costituire i noli, tantochè, per alcune merci e per alcuni percorsi, noi tutti deploriamo che i noli da e per Amburgo coll'India siano più bassi che per i porti italiani, quantunque la distanza da Amburgo all'India sia di gran lunga maggiore.

Finalmente la Società si è obbligata nella Convenzione ad accordare tariffe speciali ai cementi, e di queste tariffe parlerò a momenti.

Ma, stabilita con queste garanzie la Convenzione, io non ho creduto di avere esaurito il mio compito, nè adempiuto tutto il mio dovere verso Venezia; quindi ho continuato a fare pratiche presso la Navigazione generale, e, quando qui venne una Delegazione della Camera di commercio di Venezia, io le avevo già fatta trovare disposta la Navigazione a consentire a molte delle sue domande; e si deve ai buoni uffici del Governo se queste domande sono state accolte. So bene che i delegati venuti a Roma, ritornati a Venezia, dissero che il Governo non aveva in

proposito alcun merito, ma di questo io non mi lagno, perchè non ho agito allo scopo di meritare la gratitudine di chicchessia, ma unicamente per fare quello che credevo mio dovere, e più ancora per obbedire ai miei sentimenti verso l'illustre e gloriosa città di Venezia.

Dunque, gli altri vantaggi che sono stati concordati per Venezia e che non erano scritti nella Convenzione, ma sono stati concordati mercè scambio di lettere impegnative per la Società, sono i seguenti:

Concessione di *refactie* del 5 per cento, del 10 per cento e del 15 per cento, secondo i casi, a tutti gli speditori; ma di ciò non mi occupo, perchè è una questione puramente locale;

Mantenimento dell'attuale linea libera Gallipoli-Venezia... (*Conversazioni*).

Prego l'onorevole Tecchio di usarmi la cortesia di ascoltare.

Tecchio. Non hanno niente a che fare con la Convenzione.

Di San Giuliano, *ministro delle poste e dei telegrafi.* Se non ci fosse la Convenzione, non ci sarebbero gli accordi, che ne sono conseguenza logica e necessaria; sebbene non siano scritti e stampati nella Convenzione stessa che discutiamo, sono tuttavia impegnativi per la Società, che ha scritto al Governo in forma da rimanere vincolata e da mettere il Governo in grado di imporgliene il rispetto.

Dunque, mantenimento dell'attuale linea Gallipoli-Venezia, spingendola da una parte a Trieste e dall'altra a Messina. Nei mesi in cui il Danubio è chiuso alla navigazione, la linea Venezia-Costantinopoli, invece di limitarsi, come ora, a Costantinopoli, si spingerà a Odessa e a Nikolajeff; e sono i mesi i più importanti, perchè l'esportazione dei grani da Odessa ha luogo normalmente da ottobre a febbraio. E trattasi di un traffico, il quale, a differenza di quello delle Indie, che, malgrado la lauta sovvenzione, la Peninsulare non ha potuto o voluto sviluppare, rivela una naturale tendenza a rivolgersi verso Venezia; ed un traffico perciò che il Governo ha il dovere e l'interesse di secondare e facilitare in tutti i modi.

Infatti, oltre 15,891 tonnellate di merci vengono a Venezia da Odessa e da Nikolajeff con piroscafi di varie nazionalità. Il prolungamento al Danubio della linea Venezia-Co-

stantinopoli, obbligatoria oggi per 9 viaggi all'anno, sarà mantenuto settimanalmente, e l'utilità di questa linea risulta dal fatto che nel 1898-99 le sole importazioni da Kustendje, Sulina, Galatz e Braila a Venezia ascsero a tonnellate 52,642, vale a dire 20 volte di più delle importazioni dell'India, ed è un traffico che tende a crescere, poichè nell'anno precedente era soltanto di tonnellate 30 mila, ed i piroscafi, che la Navigazione generale destina a questo servizio, sono capaci di portarne 90 mila.

Inoltre, lo stesso obbligo che la Società aveva assunto di non fare da e per Venezia noli più alti di quelli da e per Genova con le Indie, lo ha assunto in seguito per tutti gli scali dell'Adriatico e dell'Jonio; ed ha assunto l'obbligo di mantenere gli impegni attuali circa lo spazio da riservarsi per il carico di legnami per Alessandria; ha assunto l'impegno di far pratiche con le altre Compagnie di navigazione, perchè le merci destinate alle Indie possano proseguire da Porto Said, anche con le Compagnie stesse, nei viaggi che non coincidono con quelli del proprio piroscafo, oltre Suez. Finalmente, ha assunto l'obbligo di iniziare pratiche (e le ha già iniziate) per stabilire il servizio cumulativo per l'inoltro delle merci per i porti oltre Suez non toccati dalla sua linea, diguisachè per tale accordo le merci provenienti da Venezia potranno esser prese in trasbordo dalla Peninsulare ed Orientale, dalla Compagnia giapponese Nippon Iussen Kaisha, ed in genere potranno valersi di tutti i mezzi di inoltro, di cui si valgono le merci prove-

nienti da Genova coi vapori della Navigazione generale italiana.

In quanto ai noli dei cementi, si capisce che non è possibile di ottenere che la Navigazione italiana, o qualsiasi altra società, dia i noli che aveva stabilito nel 1895 la Peninsulare.

Ferraris Maggiorino. Dieci lire a tonnellata.

Di San Giuliano, ministro delle poste e dei telegrafi. Prima di tutto, perchè allora il prezzo del carbone era molto inferiore a quello d'oggi, in secondo luogo, perchè quei noli erano talmente rovinosi, che la Peninsulare ed Orientale, sebbene sia una poderosa Compagnia, per la quale ha maggior valore il poter sempre dire che rispetta i propri impegni, anzichè sopportare una perdita materiale, tuttavia ha violato i suoi impegni, non ha mantenuto quei noli che aveva promesso, e si è esposta alle vicende di un litigio, che ha avuto esito contrario per essa.

Quindi non possiamo farci alcuna illusione di potere ritornare ai noli di allora, ma tuttavia i noli che ho concordato con la Navigazione generale sono molto inferiori ai noli che la Società di Vittorio paga adesso. Ed è qui presente l'onorevole nostro collega Vianello, che con tanta intelligenza, con tanta attività e con tanto zelo, difende i legittimi interessi del suo collegio, e che mi è parso si sia mostrato convinto che per questa parte il Governo abbia fatto quanto era in suo potere. Difatti, ecco il confronto fra i noli che la Società paga ora e quelli che ho concordato io con la Navigazione. Leggo le cifre:

Per Corfù - Patrasso - Pireo pagherà per tonn. fr. oro	8 e	ne pagava alla N. G. I.	8 al Lloyd Austriaco fr.	14
» Smirne-Salonico	» » » »	» »	» »	15
» Costantinopoli-Dardanelli	» » » »	» »	» »	14
» Mar Nero e Soria	» » » »	» »	» »	21
» Alessandria d'Egitto	» » » »	» »	» »	15,70
più 5 per cento di cappa				
» Porto Said	» » » »	» »	» »	15
» Aden	» » » »	» »	» »	18
» Bombay	» » » »	» »	» »	18
» Penang-Singapore	» » » »	» »	» »	20,25
» Hong Kong	» » » »	» »	» »	22,50
più 10 per cento di cappa				

Ed aggiungo che ho in corso altre trattative per cercare di vedere se altre riduzioni si possono ottenere.

Ma questo non è ancora tutto. Ho ottenuto posteriormente, dalla Navigazione ge-

nerale, che sieno poste a carico suo le spese di trasbordo da e per Venezia per tutti gli scali della Soria e della Cirenaica, per Malta, Tripoli, Tunisi, tutti gli scali della Tunisia e tutti gli scali della Tripolitania, di maniera

che, mentre per queste linee, i noli da e per Venezia sono oggi più alti di quelli da e per Genova, in seguito a quest' accordo saranno uguali, essendo in essi compenstrate le spese di trasbordo, che ora sono a carico del commercio di Venezia, e ciò tanto per le linee che in oggi esistono, quanto per le nuove linee che verranno ad istituirsi per effetto di questa Convenzione. Credo che l'onorevole Tecchio non potrà più dire che le nuove linee, che si istituiscono, sono solo a vantaggio del Tirreno, ma dovrà riconoscere che sono altresì ed in ugual misura a vantaggio dei porti dell'Adriatico, dal momento che i noli non possono essere superiori, e che le spese di trasbordo sono soppresse. Nè potrà dire che questa è una concessione illusoria, perchè si tratta di scali alcuni dei quali sono più vicini a Genova che a Venezia.

Ecco, in prova, le cifre:

Da Genova per Soria e Cipro	leghe	732
» Venezia » » »		686
» Genova per Bengasi . . .		414
» Venezia » » . . .		498
» Genova per Tripoli . . .		295
» Venezia » » . . .		369
» Genova per Tunisi . . .		183
» Venezia » » . . .		390

di maniera che Venezia resta ormai in condizione eguale a Genova, per quasi tutti gli scali, pei quali era prima in condizione inferiore a quella città. Si è fatto dunque quanto si poteva per Venezia. Certo tutte le domande di Venezia non hanno potuto, con mio grave rammarico, essere accolte; un poco per le difficoltà che ho accennato, un poco perchè queste domande sono sempre venute mutando.

Infatti, nella seduta del 5 dicembre, il Consiglio comunale di Venezia chiese quattro cose: abolire il preavviso di dieci giorni, e fu fatto. Un terzo dello spazio, e si era già fatto prima. In terzo luogo, un terzo piroscavo nei viaggi da Venezia a Porto Said; ed ho già dimostrato che il tonnello dei vapori, che faranno il servizio da Venezia a Porto Said, supera del quadruplo il bisogno di Venezia. Che le linee della Soria e della Cirenaica facessero capo a Venezia, e questo praticamente è stato fatto, dal momento che sono state soppresse le spese di trasbordo.

Più tardi il sindaco di Venezia chiedeva un servizio mensile Venezia-Odessa-Nikola-

ieff, in una lettera successiva lo domandava quindicinale, e vi aggiungeva la richiesta che anche la linea della Cirenaica facesse capo a Venezia.

Se la linea della Cirenaica dovesse volgersi a Venezia, importerebbe la spesa di 200 mila lire, che non sarebbe in rapporto coi risultati economici che se ne possono sperare.

In quanto al viaggio a Odessa nei mesi in cui è aperta la navigazione del Danubio, esso importerebbe la spesa annua di 285 mila lire. Credo anch'io che sarebbero molto meglio spesi quei denari che lo Stato credesse di spendere per facilitare i commerci di Venezia col Mar Nero e col Danubio, anzichè quelli che volesse consacrare, per ora almeno, ai suoi traffici con l'India. E se continueranno ad aumentare le entrate postali, se potrò introdurre in altri capitoli del mio Ministero alcune economie, se ribasseranno, come è probabile, quando finirà la guerra col Transwaal, i prezzi del carbone, ci troveremo in un momento più propizio per trattare, a condizioni migliori, con le Compagnie di navigazione, e potrà forse avvenire che tanto il mio collega del tesoro, quanto io, potremo riprendere in esame la opportunità o meno di sovvenzionare queste linee.

È bene però che fin d'ora si rifletta che, per i mesi in cui l'importazione dei cereali avviene in maggiori proporzioni, la linea senza sovvenzione noi l'abbiamo già ottenuta dalla Navigazione generale e che una buona parte del traffico, che può farsi negli altri mesi, già adesso si avvia a Venezia, come ho detto, per mezzo di altre navi. La Navigazione generale si è mostrata, appunto per questo, alquanto restia, perchè si tratta di un servizio che all'esportazione non potrebbe fare che ben pochi affari, di guisa che i piroscavi dovrebbero andare pressochè vuoti da Venezia ad Odessa e Nikolaieff, mentre poi, nei mesi in cui è da credere che possono ritornare carichi, specialmente di cereali, il servizio è già stato istituito.

Molte altre cose avrei da dire: ma mi rendo conto dell'impazienza della Camera, che, per sua cortesia, non si manifesta, ma l'orologio me la preannunzia, per lo meno.

L'onorevole Tecchio, che certo non sarà soddisfatto di queste mie risposte, ha presentato un emendamento, nel quale primeggiano due concetti: ristabilimento degli approdi a

Bari ed Ancona, suddivisione della linea, diretta, senza trasbordo, per le Indie, che attualmente va da Genova a Bombay, togliendo sei viaggi a Genova per darli a Venezia.

In quanto agli approdi a Bari e ad Ancona, dichiaro subito che è mia intenzione, e ne prendo formale impegno, di dare a Bari l'approdo su tutte le linee contemplate in questa Convenzione.

Per quanto concerne Ancona, non posso prenderne fin da ora impegno formale, perchè bisogna esaminare quale effetto potrebbe produrre sull'itinerario della linea; ma credo che, almeno in gran parte, i desiderî di Ancona potranno essere soddisfatti. Non è necessario per questo di modificare il disegno di legge, nè la Convenzione, perchè, ai sensi dell'articolo 3 del quaderno d'onori del 1893, il Governo può, con Decreto Reale, sopprimere od istituire approdi.

In maniera che, per quanto concerne Bari, lo stesso giorno in cui avrò l'onore di sottoporre all'augusta sanzione questa legge, proporrò pure a Sua Maestà il Re il decreto che istituisce gli approdi a Bari. Avrei potuto non menzionare questi approdi nella Convenzione, ed avrei avuto ugualmente il diritto di sopprimerli e di ristabilirli, ma l'ho fatto, perchè, nel caso che si volessero sopprimere, fosse assicurato a quelle due città l'obbligo, da parte della Navigazione, di eseguire il trasbordo ed il trasporto a sue spese a Brindisi ed a Venezia. Il mio concetto (perchè io amo parlare con franchezza, ritenendo che la sincerità sia la migliore dell'abilità) era di sopprimere, per la linea in coincidenza con le Indie, questi approdi, sia perchè il movimento di quei due porti non è grande, sia perchè i due approdi importano un allungamento del viaggio di due giorni (*Interruzioni — Commenti*), e questo allungamento di viaggio di due giorni rende la linea meno capace di sostenere la concorrenza del *Lloyd* e meno benefica per Venezia.

Ma quando io veggio che l'onorevole Tecchio, il quale in questi ultimi giorni ha studiato così diligentemente gl'interessi di Venezia e li ha difesi con tanto calore, poco fa si lagnava che la linea da Venezia per le Indie non fosse abbastanza diretta, e, nello stesso tempo, prendeva l'iniziativa di proporre un emendamento, che la renderà ancora meno diretta, allora, naturalmente, io debbo ricor-

darli del motto dell'antica sapienza romana: « *invito beneficium non datur* ». (*Si ride.*) Quindi per questa parte, potrò contentare l'onorevole Tecchio. (*Si ride.*) In quanto poi alla suddivisione della linea Genova-Bombay, privando Genova di sei viaggi, dei quali gode da trent'anni, io vorrei pregare l'onorevole Tecchio di non insistere. È troppo chiaro quale ne sarebbe la conseguenza. Anzitutto, nell'interesse generale dell'economia nazionale, con danno del paese, con danno di Genova, e senza corrispondente vantaggio di Venezia, verrebbe rotta quella continuità di relazioni commerciali, che è necessaria per tener viva l'endosmosi e l'esosmosi dei traffici alla importazione ed alla esportazione.

In secondo luogo, in tutti i paesi del mondo, il trasbordo si fa dalla linea, che ha minor movimento, a quella, che lo ha maggiore. Ora, siccome in ogni viaggio, specialmente nella importazione, la merce, che porta il piroscafo per Genova, ascende a circa il sestuplo di quella per Venezia, è troppo chiaro che far trasbordare un carico, sei volte maggiore dell'altro, sarebbe assolutamente assurdo e porterebbe un aumento notevole di spesa, unito ad un grande ritardo nella linea. Non so neppure se le condizioni di Porto Said si prestino molto ad un trasbordo, fatto in proporzioni così colossali. In ogni modo la Navigazione generale, che ha accettato di assumere a suo carico il trasbordo delle merci da e per Venezia, che sono in minor quantità, non potrebbe accettarlo egualmente per le merci da e per Genova, che sono in maggior quantità; di maniera che, mentre il trasbordo ora non costa nulla a Venezia, con l'emendamento dell'onorevole Tecchio costerebbe molto a Genova, e quindi si danneggerebbe Genova, senza recare alcun vantaggio a Venezia. A questo si aggiunga che per ricevere le merci, dirette a Genova dalle Indie, non basterebbe la capacità prescritta pel piroscafo della linea Genova-Alessandria, che è di circa 2 mila tonnellate, che sarebbe necessario tenere a Venezia un piroscafo di riserva pei casi di ritardo, e, finalmente, che la Società necessariamente chiederebbe un corrispettivo, il quale non sarebbe affatto in proporzione coi risultati utili, che Venezia potrebbe sperare. Sarebbe meglio assai, lo ripeto, che, appena si verificano le circostanze più favorevoli, alle quali ho testè accennato, cioè aumento delle entrate

postali e ribasso dei prezzi del carbone, si studiasse, ed io prendo impegno di studiare con amore la questione, se, senza turbare menomamente il viaggio attuale Genova-Bombay, si potessero istituire tre o quattro viaggi diretti all'anno tra Venezia e le Indie. Ognuno di questi viaggi costerebbe circa 60 mila lire. Sono in costruzione sette piroscafi, da parte della Navigazione generale della portata complessiva di 29 mila tonnellate, e una iniziativa feconda italiana nel Venezuela fa sperare che, tra non guari, si potrà avere il carbone, con un ribasso di circa il 37 per cento sul prezzo attuale.

D'altra parte, questi quattro viaggi, che si potrebbero istituire da e per Venezia, non dovrebbero essere distribuiti ugualmente nelle varie stagioni dell'anno, uno ogni trimestre, ma secondo i suggerimenti degli uomini più esperti in questo genere di commerci, dovrebbero essere concentrati nella stagione più propizia per l'importazione del cotone e pel movimento dei viaggiatori, che è l'autunno. Non ci manca perciò il tempo di esaminare la questione con maturità, e di dedicare ad essa tutto quel buon volere, che è l'unica cosa alla quale io oggi mi posso impegnare, ed alla quale m'impegno con grandissima sincerità di propositi.

E qui, vista l'ora tarda, mi perdoneranno i miei amici Sciacca della Scala e Di Sant'Onofrio, se rinvio la risposta, che ho il dovere di dar loro, ad una successiva seduta; mi sarebbe impossibile di esaurire l'argomento, di cui si sono intrattenuti con tanta

competenza, nei quattro o cinque minuti di tolleranza che ora la Camera potrebbe concedermi.

Quando avrò udito gli altri oratori, risponderò anche ad essi; per ora, mi limito a ringraziarli delle parole cortesi che hanno voluto rivolgermi, e dell'appello che essi hanno fatto ai sentimenti patriottici della Camera italiana, facendo splendere innanzi agli occhi di tutti noi quegli alti ideali, verso di cui il disegno di legge, che esaminiamo, è un passo modesto, ma sicuro.

Io non divido l'opinione di coloro i quali credono che, nella generazione presente, siano affievoliti quei sentimenti patriottici, che formarono la gloria e la forza della generazione che ci ha preceduto; e, invocando i vostri voti unanimi in favore di questa legge, so che non si fa mai appello invano, in questa Camera, al patriottismo dei rappresentanti di tutti i partiti e di tutte le regioni. (*Bene! Bravo! — Vive approvazioni da tutte le parti della Camera.*)

Presidente. Il seguito di questa discussione è rimesso alla seduta antimeridiana di venerdì.

La seduta termina alle ore 12.25.

PROF. AVV. LUIGI RAVANI
Direttore dell'ufficio di revisione.
