

## LXIII.

1<sup>a</sup> TORNATA DI VENERDÌ 2 MARZO 1900

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE COLOMBO.

## INDICE.

**Disegno di legge (Seguito della discussione):**

Servizi postali e commerciali marittimi	Pag. 2167
COLAJANNI. . . . .	2179
DE MICHELE. . . . .	2167
ROMANIN-JACUR. . . . .	2177
TIEPOLO. . . . .	2171
TRIEPEPI ( <i>relatore</i> ). . . . .	2167

La seduta comincia alle 10, 5.

**Lucifero**, segretario, dà lettura del processo verbale della seduta antimeridiana precedente.

(È approvato).

**Seguito della discussione del disegno di legge per modificazioni dei servizi postali e commerciali marittimi.**

**Presidente.** L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Modificazioni dei servizi postali e commerciali marittimi. »

Continuando nella discussione generale del disegno di legge, spetta di parlare all'onorevole Orlando.

(Non è presente).

Non essendo presente, ha facoltà di parlare l'onorevole De Michele.

**De Michele.** Io non debbo fare che una semplice raccomandazione all'onorevole ministro e spero che anche la Commissione vorrà accettarla; ed è questa, che nel viaggio del vapore non celere che da Palermo va a Trapani, Mazzara e Girgenti, vi sia un approdo anche a Sciacca, niente altro.

**Presidente.** Spetta di parlare all'onorevole Tiepolo.

(Non è presente).

Non essendo presente, perde la sua volta; e così la perdono gli onorevoli Enrico Rossi, Romanin-Jacur, Franchetti e Bosdari; per cui a me non resta che dar facoltà di parlare all'onorevole relatore.

**Triepi**, relatore. Onorevoli colleghi, l'assenza dei numerosi oratori che erano iscritti per parlare nella discussione generale, abbrevia da una parte il mio compito e dall'altra prova che obiezioni gravi al disegno di legge, presentato dall'onorevole ministro delle poste e dei telegrafi e dalla Commissione accolto, non si possono fare.

L'argomento principale su cui si è svolta la discussione nella tornata di mercoledì è quello del servizio di navigazione da Venezia per le Indie. Esso è stato soprattutto discusso dall'onorevole Tecchio. Ora mi permetto di osservare avanti tutto all'onorevole Tecchio che non bisogna confondere due questioni sopra una delle quali potremmo pure essere perfettamente d'accordo. Altra è la questione che era ed è oggi sottoposta al

giudizio della Camera circa il servizio da Venezia per le Indie, altra è quella di tutti i servizi di navigazione da Venezia, dei bisogni e delle necessità commerciali di Venezia, circa ai quali bisogni ed alle quali necessità possiamo convenire e possiamo in gran parte andar d'accordo con l'onorevole Tecchio. E, possiamo dire, vi andava d'accordo anche l'onorevole ministro delle poste il quale nella tornata dell'altro giorno, col plauso della Commissione, col plauso della Camera annunciava che a questo progetto avrebbero fatto seguito a suo tempo altri provvedimenti, altre disposizioni, (appena naturalmente le condizioni del bilancio lo consentissero) per le quali al servizio da Venezia per le Indie, così come è regolato dalla legge del 22 aprile del 1893 e dall'attuale disegno di legge, si aggiungerebbero in avvenire altri viaggi diretti, partendo da Venezia. Quantunque ciò non sia argomento dell'attuale disegno di legge, l'onorevole Tecchio ed i difensori degli interessi di Venezia debbono certamente essere lieti che un impegno di questo genere sia stato preso dal ministro delle poste.

Oggi però dobbiamo solo esaminare quale era il servizio di navigazione che Venezia, in forza della legge 22 aprile e dell'accordo colla Peninsulare aveva fino ad oggi e quale è quello che con questo progetto avrà. Questa sola questione noi dovevamo esaminare in Commissione, e solo questa è sottoposta oggi all'approvazione della Camera.

Per l'articolo 13 della legge del 22 aprile 1893, il Governo doveva in un certo termine, cioè non più tardi del 1° luglio 1894, istituirsi il servizio di Navigazione da Venezia per le Indie. Ma in effetto questo termine passò, e solo alla fine del 1895 fu possibile stipulare con la Peninsulare quella tale Convenzione che dura tuttora, e che dovrebbe durare sino al settembre del 1900.

Quali erano le condizioni di quel servizio? Prima di tutto non era un servizio diretto da Venezia per le Indie, come non è un servizio diretto quello che oggi si propone. Dunque in questo non c'è nessuna differenza tra lo stato attuale, e quello che si propone di attuare per l'avvenire. Servizio diretto da Venezia per l'Egitto, con trasbordo a Porto Said sui piroscafi diretti a Suez e Bombay era quello della Peninsulare; servizio diretto per l'Egitto con trasbordo ad Alessandria o Porto Said sui va-

pori della Navigazione Generale per oltre Suez, è quello che noi vi proponiamo. Di più, con la vecchia Convenzione che cosa avveniva? Avveniva un fatto che è stato lamentato dalle Camere di commercio del Veneto, che è stato lamentato anche da voi qui, quantunque abbiate cercato di attenuarlo, vale a dire che, appunto perchè la Società inglese non assumeva l'obbligo della coincidenza a Porto Said, ma unicamente si obbligava, per un certo patto, a fare solo possibilmente coincidere i suoi vapori per oltre Suez con quelli che da Venezia arrivavano a Porto Said, avveniva spesso che veniva a mancare la coincidenza tra il vapore della Peninsulare da Venezia a Porto Said e quello che da Londra veniva a Porto Said; quindi danno non lieve per il commercio. Altre volte poi c'era la coincidenza ma mancava la disponibilità del carico, onde altri inconvenienti per cui spesso le merci provenienti da Venezia o non potevano direttamente proseguire, o erano assoggettate a doppio trasbordo.

Questi inconvenienti il progetto ministeriale di oggi li elimina; perchè, con speciale patto, si è stabilito che ci debba essere la coincidenza (salvo penalità per la Società) a Porto Said e ad Alessandria coi vapori che vengono da Genova per la linea di Bombay; non solo, ma che, salvo il preavviso (che è stato ridotto a soli 5 giorni) il vapore da Genova per le Indie debba lasciare a disposizione del commercio di Venezia per lo meno un terzo del suo tonnello.

Dunque vedete, che quando l'onorevole ministro affermava che il viaggio da Venezia per le Indie in sostanza con l'attuale disegno di legge veniva ad essere migliorato, e quando la Commissione unanime in questo giudizio conveniva mi pare che si trovavano nella verità.

Non parlo degli altri miglioramenti del servizio, e delle molteplici concessioni fatte in questa occasione al commercio di Venezia, perchè di questi ha detto eloquentemente il ministro, e credo che ormai su questo punto la Camera sia convinta che si può lagnare di ben altro il commercio di Venezia, ma non può dire che questo servizio così come l'aveva (non dico come avrebbe potuto averlo) con la Società Peninsulare, così come se ne contentava, sia stato peggiorato.

L'onorevole Tecchio ha detto anche: ma in sostanza non potete negare che, mentre

prima avevamo 26 viaggi per l'Egitto, oggi ne abbiamo soli 24. Questo è vero; ma voi che avete studiato il disegno di legge e la relazione, ne sapete il perchè. Anche Genova perde un viaggio, perchè ne aveva 13 all'anno ed ora ne ha uno ogni mese; ma questo si è fatto appunto per la coincidenza che i vapori da Venezia a Porto Said devono trovare con quelli in partenza da Genova. E poi, io non voglio portare qui e discutere statistiche, ma voi, onorevoli avversarii, non potete sostenere sul serio che la diminuzione dei viaggi da 26 a 24 danneggia in qualche guisa il commercio, perchè io ho qui cifre che dimostrano che il commercio da Venezia per l'Egitto è esuberantemente soddisfatto da questi 24 viaggi, che per giunta le nostre proposte migliorano anche per la celerità.

Dunque su questa prima parte, che forma la base del disegno di legge, la base su cui le altre modificazioni proposte poggiano, non ci sono lunghe discussioni da fare. La Commissione si trovava davanti a un progetto ministeriale per il quale, con una combinazione accortissima (che è doloroso non si sia potuta escogitare prima, perchè avrebbe fatto risparmiare 500 mila lire all'anno) con una combinazione accorta ed abilissima, dico, mentre non si peggiora il servizio presente da Venezia per le Indie (non voglio dire, per amore di concordia, che sia molto migliorato, ma per lo meno dovete convenire, avversari in buona fede, che non è peggiorato), lo Stato viene a risparmiare 500 mila lire all'anno.

E qui la Commissione si trovava di fronte al secondo problema da risolvere. C'erano con quelle 500 mila parecchie cose da fare; poteva, per esempio, venire un ministro tacagno, il quale volesse devolvere a beneficio dell'erario questè 500 mila lire. È venuto invece un ministro il quale ha riconosciuto che i servizi marittimi del nostro paese non sono sufficientemente dotati, che bisogna non solo regolarli, ma più abbondantemente ed opportunamente sussidiarli, e vi ha proposto che queste 500 mila lire, che per la detta trasformazione si risparmiano, si ripartiscano a favore di una serie di linee di cui discorreremo.

Ora, quale era il compito della Commissione? Quello di vedere se questa somma che il ministro propone che si assegni a queste altre linee fosse convenientemente assegnata,

ed in via generale se fosse conveniente sussidiare queste nuove linee di cui il ministro proponeva l'istituzione.

Ma su questo punto con vero compiacimento noi dobbiamo notare che nessuna obiezione è sorta da nessuna parte della Camera. Tutti coloro, anche quelli i quali (come l'onorevole Tecchio) oppugnarono il principio della legge, non hanno fatto che inneggiare alla nuova istituzione dei servizi marittimi che il Ministero vi propone. Infatti abbiamo udito gli onorevoli Sciacca della Scala e Di Sant'Onofrio, che hanno addirittura sciolto un inno, ai quali del resto si sono associati e si verranno associando altri oratori, per il servizio della Cirenaica, che non è veramente di nuova istituzione perchè già in via d'esecuzione da alcuni mesi con risultati soddisfacenti. Per l'approvazione di questo servizio vi è stata concordia intera così nella Commissione come nella Camera. Nessuno del pari ha sollevato obiezioni per il servizio della Soria e di Cipro; tutti riconoscono che è conveniente commercialmente e politicamente una maggiore irradiazione delle nostre linee sulle coste dell'Africa e dell'Asia mediterranea.

La Commissione dunque non poteva scartare questi due servizi. Ce n'è però un terzo ed è il più importante: quello da Napoli per Tunisi. Attualmente, come è notato nella relazione ministeriale e nella mia, attualmente noi abbiamo due comunicazioni con Tunisi: il viaggio circolare doppio che da Genova va a Tunisi-Tripoli seguitando per l'Italia; e l'altro che da Napoli-Malta per Tripoli va a Tunisi, seguitando ancor esso per l'Italia. Ebbene si propone ora l'istituzione di una terza linea, quella di cui c'era assolutamente necessità, cioè a dire una linea diretta la quale ha lo scopo di avvicinare più direttamente e più celeremente la nostra grande colonia mediterranea di Tunisi con Palermo e Napoli, con la maggiore città dell'isola e con la più grande città del continente.

Questo servizio fu congegnato così bene che nessuna censura od obiezione in proposito è stata fatta: per esso non solo noi veniamo a raggiungere lo scopo d'un collegamento diretto tra Napoli, Palermo e Tunisi, ma raggiungiamo un altro risultato, veniamo a soddisfare un'aspirazione giustissima di una piccola città, ma industriosa, fiorente e per altre ragioni importante della Sicilia, qual'è Trapani, la quale finora era priva di

qualsiasi comunicazione diretta col continente. Ebbene con questa terza linea, che è la più importante di tutte, secondo me, si venne a completare quella combinazione che il ministro ha escogitata per ripartire le 500 mila lire fra questi servizi.

Altre obiezioni, a cui avrei però avuto facile la risposta, io mi attendeva, ma non essendo state fatte io non posso preventivamente rispondere. Dirò soltanto brevissime parole sugli ordini del giorno e sulle raccomandazioni che sono state fatte. E comincio da quello proposto dall'onorevole Tecchio, che sono sicuro lo vorrà ritirare. E ciò perchè, come disse l'onorevole ministro, la modificazione da lui proposta non verrebbe ad agevolare essenzialmente il servizio di Venezia, ma verrebbe invece a turbare e confondere tutto il servizio di navigazione dell'Italia coll'estremo oriente.

*Voci*: No! no!

**Tripepi, relatore.** Come no? Leggete l'emendamento Tecchio e ve ne persuaderete, perchè nientemeno si pretende fra l'altro che metà dei viaggi che attualmente si fanno da Genova per le Indie si facciano da Venezia; ed il non farli più da Genova significa questo, non raccogliere o danneggiare per gl'imposti trasbordi i nove decimi del commercio italiano.

Il ministro ha detto che il commercio di Genova in confronto di quello di Venezia per le Indie è da sei a uno; io dico che sarà forse anche di più.

Ad ogni modo, ove l'emendamento dell'onorevole Tecchio fosse accolto, si verrebbe a turbare il commercio di Genova, Livorno, Napoli e Messina, cioè della più gran parte delle regioni d'Italia per la vana pretesa di agevolare il commercio di Venezia; giacchè questa, come abbiamo dimostrato, è del resto in ciò sufficientemente servita. Oh no! questo sarebbe un gravissimo danno. Il primo degli inconvenienti sarebbe quello, cui ha accennato già l'onorevole ministro, di assoggettare al trasbordo a Porto Said cinque sestieri del commercio, qual'è quello che è raccolto dai piroscafi di Genova, Livorno, Napoli e Messina, per favorirne un sesto. Ora questo è assolutamente, oltre che ingiusto, assurdo. È giusto invece che un piccolo commercio sia assoggettato al trasbordo per preservarne il più importante; ma non è giusto che, per favorire un piccolo commercio, si assoggetti

al trasbordo quello più grande e che nel caso in esame rappresenta il movimento commerciale della maggior parte del paese.

Se si potessero conciliare le partenze da Venezia con le toccate, non dirò di Genova, ma almeno di Napoli, Livorno e Messina, saremmo tutti d'accordo a reclamare alcune partenze dirette per le Indie anche da Venezia, ma siccome questo è assurdo, resta che la proposta Tecchio e colleghi per rendere diretto il servizio di Venezia con le Indie perturba il servizio di tutto il Tirreno e in generale tutto il servizio commerciale italiano qual'è quello di Genova, di Livorno, di Napoli e di Messina.

L'onorevole Sciacca della Scala proponeva un emendamento intorno a cui il ministro ancora non ha risposto, e per il quale vorremmo udire il suo parere: un emendamento circa il servizio con la Cirenaica. Così come il Ministero l'ha proposto e la Commissione l'accoglie, questo servizio è fatto fra Malta, Tripoli e Bengasi. Se io ho ben capito, l'onorevole Sciacca della Scala vorrebbe che, invece d'istituire questo servizio, se ne istituisse un altro che avesse più carattere locale che altro, fra Tripoli e Bengasi. Consentito con l'onorevole Sciacca che questo servizio, così come lo propone lui, costerebbe forse meno allo Stato; ma credo che, avendo appunto il carattere di servizio locale, non risponderebbe più al concetto della legge. Ad ogni modo, se il ministro lo accogliesse, la Commissione non vi farebbe opposizione.

**Sciacca della Scala.** Quel che dice la legge...

**Tripepi, relatore.** La legge dice un'altra cosa; dice questo: che il viaggio da Tripoli possa essere spinto a Bengasi. Ora non si è fatto mai questo e non si poteva fare: perchè, spingendolo a Bengasi, si prolungherebbe questo viaggio tanto, che nessuno vorrebbe più viaggiare su questa linea. Ad ogni modo, per quanto io sappia, non si è fatto mai, e la Società non aveva l'obbligo di farlo. La differenza fra quello che dice Lei, onorevole Sciacca della Scala, e quello che dice il progetto del Ministero e della Commissione è questa: noi e voi riconosciamo che il servizio della Cirenaica in tanto può essere utile al commercio italiano, in quanto s'innesti alle linee italiane. Ora noi proponiamo che s'innesti alla linea italiana, a Malta....

**Sciacca della Scala.** Non c'è a Malta.

**Triepi, relatore.** Ma scusi: noi abbiamo da Napoli a Malta un viaggio settimanale. Il viaggio Napoli-Malta-Tripoli è settimanale.

Che cosa volete? Non è questa una coincidenza? Volete la precisione della coincidenza ferroviaria? Ma questo non è possibile coi servizi marittimi. Se avete, ogni settimana, un servizio marittimo tra Napoli e Malta, e quello della Cirenaica è quindicinale, come volete che non ci sia la coincidenza con opportune disposizioni d'orario? Quindi riteniamo che sia più opportuna la coincidenza, l'allacciamento e il trasbordo a Malta, anziché a Tripoli, quantunque da noi non si faccia una vera opposizione alla proposta dell'onorevole Sciacca della Scala, che potrebbe essere anche accolta; ma temo che ci sia l'ostacolo del porto di Tripoli, cioè della mancanza del porto di Tripoli.

Come è possibile, insomma, il trasbordo a Tripoli, se a Tripoli non c'è porto? Non so che cosa dirà su questo punto il ministro; ma, se egli crede, con le cognizioni che si è formato per mezzo dei suoi studi, che questo si possa fare, noi non ci opporremo. Quindi, l'onorevole Sciacca della Scala cerchi di persuadere il ministro. Per parte mia, riconosco lealmente che, in questa proposta, ci sarebbe qualche cosa di buono e soprattutto si spenderebbe meno, ma ci sono le difficoltà di cui ho parlato, lietissimo se si possono vincere.

Un'altra raccomandazione ci venne fatta dall'onorevole Di Sant'Onofrio, a proposito delle isole Eolie; ed un'altra ce ne venne fatta ultimamente dalla Camera di commercio di Catanzaro. Quello delle isole Eolie è un argomento che noi abbiamo brevemente trattato nella relazione; ed abbiamo detto che quelle piccole isole, industri e ricche di prodotti naturali, avrebbero bisogno d'una comunicazione diretta col continente; ed ammettiamo che questa comunicazione diretta si possa stabilire con piccola spesa, facendo che il vapore che da Messina e Milazzo va a Stromboli, una volta alla settimana, si spinga sulla costa calabra del Tirreno, in coincidenza coi treni diretti che da Reggio vanno a Napoli e Roma. Questa è l'aspirazione di quelle isole, che non parrebbero più lontane e abbandonate dal centro della vita sociale italiana. A me pare debito del Governo di esaudirla, e poichè, quantunque la spesa non sia grave, si tratta sempre di fondi, che non ci sono in bilancio, così ci rimettiamo al

ministro, perchè la esaudisca, non appena sarà possibile.

L'altra raccomandazione che ci viene dalla Camera di commercio di Catanzaro, è semplicissima; ma, viceversa, è d'una grande importanza, tanto per le Puglie, quanto per le Calabrie; e, soprattutto pel commercio meridionale dei vini, degli olii e degli agrumi. Con essa, si propone che gli scali di Reggio, Cotrone, Catanzaro, Gallipoli e Bari si mettano nuovamente in comunicazione coi grandi empori commerciali di Trieste e di Marsiglia. Giacchè c'era una linea libera che, partendo da Marsiglia, toccava Genova e Trieste, e gli scali del continente italiano sul Jonio, ma ora non tocca più questi punti, e quella Camera di commercio domanda giustamente il ripristino di questo servizio. Noi crediamo che il Governo renderebbe un servizio non lieve e ben importante con poca spesa, quando potesse assicurare una linea di navigazione di questo genere, destinata a portare sopra i più importanti mercati del Mediterraneo le abbondanti produzioni del suolo meridionale italiano.

Questo però è un argomento che non entra direttamente nel nostro progetto, e perciò non ne abbiamo potuto fare oggetto di una disposizione; si tratta solamente di una raccomandazione che noi sottoponiamo alla buona volontà dell'onorevole ministro, e al suo alto sentire per l'avvenire del commercio italiano. Mi pare che altre osservazioni sostanziali non siano state fatte, almeno sinora, e che sia chiara per tutti la necessità di portare, al più presto, in fondo l'approvazione di questo disegno di legge, che la Commissione, unanime, raccomanda alla benevolenza della Camera. (*Bravo!*)

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Tiepolo.

**Tiepolo.** Onorevoli colleghi, io non saprei meglio incominciare il mio discorso che col ringraziare l'onorevole ministro delle gentili e cortesi espressioni usate nel suo bellissimo discorso dell'altro dì verso Venezia, e col manifestargli la mia riconoscenza pei sentimenti di cordiale interessamento che esso ha voluto esprimere per la sorte presente ed avvenire della mia città.

Questa riconoscenza che io provo, fa che io non rilevi quella punta di rimprovero che l'onorevole ministro ha voluto lasciare trasparire dalla sua esposizione molto dili-

gente, e molto accurata, circa le relazioni passate a proposito di questo disegno di legge, tra le Rappresentanze locali di Venezia ed il Governo; quasi che le Rappresentanze locali di Venezia sieno accorse molto tardi, troppo tardi, alla tutela della loro regione.

Dico che non rileverò questa punta di rimprovero, perchè io non voglio immiserire alle proporzioni di un pettegolezzo una questione che è grave, ed anche alta. Non posso però lasciar passare senza risposta una censura fatta a quelle Rappresentanze locali di avere cioè mutate successivamente le loro domande, quasi che nelle Rappresentanze stesse non vi sia stato mai, durante il corso di queste lunghe trattative, un criterio esatto e preciso di quello che si voleva. Ora mi perdoni l'onorevole ministro, ma questa censura è proprio ingiusta, perchè la mutabilità di domande di cui egli fa appunto alle Rappresentanze locali di Venezia, è stata determinata dalla inutilità degli sforzi delle Rappresentanze stesse per scongiurare gli inconvenienti ed i danni che essi credevano, e credono, che dalla approvazione di questo disegno di legge derivi a Venezia. Nelle relazioni frequenti avute col ministro, le Rappresentanze locali di Venezia non è che abbiano mutati i criteri delle loro domande: esse sono state costrette a mutare le loro domande per la ragione che, rifiutata una domanda, bisognava passare a farne un'altra di carattere diverso e di portata diversa, nella speranza che questa almeno potesse essere accettata; e non essendo accettata nemmeno questa, bisognava passare ad altra e poi ad altra ancora.

Ora questa non fu mutabilità di criteri; questa fu solamente una remissione, fu una condiscendenza della quale io credo che le Rappresentanze di Venezia debbono essere lodate piuttosto che censurate: tanto più che anche la condiscendenza fu inutile. Io riconosco senza riserve la buona volontà che il ministro ha messa nel rimaneggiare i servizi marittimi anche in ciò che concerne Venezia, con desiderio di farlo nel suo interesse: lo riconosco molto volentieri. Ma debbo anche dichiarare che la sua buona volontà non ha raggiunto il segno; e non lo ha raggiunto non ostante il forte ingegno, la geniale coltura e la mente larga, per cui l'onorevole Di San Giuliano può dirsi che onori il Gabinetto di cui fa parte. La sua buona vo-

lontà non ha raggiunto il segno perchè io credo che anche esso sia vittima di un errore fatale ed esiziale, che domina, e non da adesso soltanto, ma adesso forse più che mai, la politica commerciale marittima dell'Italia nei riguardi dell'Adriatico. Si vuol credere che l'Adriatico, nel complesso degli obiettivi economici e politici della nazione, non eserciti che una funzione secondaria e che non giovi all'Italia di attirare a Venezia la grande corrente commerciale dell'estremo Oriente per l'Europa centrale.

L'Adriatico è dominato certamente da due grandi correnti commerciali; una che va verso il Mar Nero ed il Levante, l'altra che va dall'India orientale al centro dell'Europa. Quella però che va verso il Mar Nero ed il Levante evidentemente è di una importanza inferiore all'altra che ha una importanza primaria per la ricchezza delle regioni da cui si diparte, per la ricchezza, per la grande attività e la grande estensione delle zone a cui tende. È evidente poi che Venezia per la sua postura geografica e per la naturale felicissima costituzione del suo porto è quasi necessariamente destinata ad essere lo scalo di questa grande corrente.

Che la corrente dell'estremo Oriente sia d'importanza primaria, di importanza superiore per l'Adriatico e per Venezia, è dimostrato dal fatto che il movimento che si verifica tra Venezia e le Indie Orientali precede di molto il movimento tra Venezia e la Turchia, di moltissimo quello tra Venezia e la Grecia, mentre occupa il terzo posto dopo quello occupato dal movimento commerciale con l'Inghilterra e dopo l'altro occupato dal movimento commerciale con l'Austria-Ungheria. Quindi, vanamente, parmi, e la relazione ministeriale e l'onorevole ministro nel suo discorso dell'altro dì, hanno accampato a giustificazione e compenso di ciò che si toglie ai servizi marittimi dell'estremo Oriente, i servizi marittimi del Levante e del Mar Nero, che sono mantenuti per Venezia ed alquanto migliorati. Io non voglio discutere ora, come potrebbe essere discussa, l'importanza dei miglioramenti che ai servizi marittimi di Venezia col Levante sono apportati. Mi basta il dire però che accampando tali servigi a giustificazione e compenso si sposta la questione, perchè essi già sussistono ed in ogni caso servono alla corrente secondaria, e non dimostrano punto nè

poco che l'equanime tutela che il Governo afferma con questo disegno di legge di esercitare sull'Adriatico sia realmente esercitata; perchè, lungi dal mantenere si depauperano i servizi marittimi che debbono giovare alla corrente primaria e più importante; a quella delle Indie Orientali. È di questa corrente che oggi si tratta; di questa corrente, i servizi della quale il ministro ed il relatore hanno detto di aver grandemente migliorato e che noi invece denunciavamo alla Camera come assolutamente annientati. Nessuno sforzo di ingegno potrà distruggere la necessaria illazione che si deve trarre dal fatto che il servizio delle Indie, importante una spesa di lire 500 mila annue, per il rimaneggiamento portato dal presente disegno di legge verrà a costare invece 8 mila lire.

Evidentemente: ove non si ammetta nella Navigazione Generale Italiana una specie di follia di disinteresse, di abnegazione, di sacrificio, la illazione che necessariamente deriva da questo fatto semplicissimo, non è che questa: quello che voi sostituite a ciò che Venezia aveva, non può essere che una derisione.

Ma v'è di più. È o non è vero che, per la convenzione con la Peninsulare e per le convenzioni della legge del 1893, Venezia aveva 28 viaggi diretti per Alessandria e 18 viaggi diretti per Porto Said con coincidenza, a mezzo della Peninsulare, con la direttissima postale Londra-Bombay, e col beneficio di approfittare della irradiazione potente che la Peninsulare, a Bombay, ha a mezzo dei battelli suoi, con la Cina, col Giappone e coll'Australia? Questo non è contestabile.

Ora che cosa assicura invece il disegno di legge, in confronto di questo stato di fatto e di diritto, in cui Venezia si trovava? Invece di 26 viaggi Venezia-Alessandria, 12 viaggi Venezia-Alessandria Porto Said; invece di 18 viaggi Venezia-Porto Said, 12 viaggi Venezia-Porto Said-Alessandria, con coincidenza a Porto Said con la Genova-Bombay, che ha una sola comunicazione con Hong-Kong, e niente più. Dunque 14 viaggi in meno per Alessandria, 6 viaggi in meno per Porto Said e soppressione completa di quella irradiazione potente della Peninsulare con la Cina, col Giappone e con l'Australia.

Queste sono le cifre le quali non hanno bisogno di commenti perchè dicono da sé, con una eloquenza irrepagabile, che la condi-

zione in cui, col disegno di legge, si vuol mettere Venezia, in confronto della condizione in cui essa oggi si trova, è di assoluto sacrificio.

Dice l'onorevole ministro, ed oggi ha ripetuto l'onorevole relatore: ma che fa a voi se questi viaggi sono ridotti, quando noi, col disegno di legge e con la convenzione stipulata con la Navigazione Generale italiana, vi abbiamo riservato, sopra i piroscafi che compiono questi viaggi pur ridotti, una quantità annuale di tonnelloaggio complessivo anche superiore al movimento che, durante un anno, si è verificato mediante la Peninsulare? E va bene. Ma io rispondo, intanto, che non è la quantità del tonnelloaggio complessivo annuale lasciata a disposizione delle merci, quella che giova alla vita vera di una corrente commerciale. È la frequenza dei viaggi che importa alla corrente, specialmente quando questa corrente è grandiosa come quella di cui si tratta. E questa frequenza, in verità, non mi pare che, malgrado tutto il vostro tonnelloaggio, ci sia, se mi riducete alla metà il numero dei viaggi e mi annientate, poi, nella intensità le comunicazioni. Poi voi fondate i due servizi che prima si facevano dalla Navigazione Generale italiana per Alessandria e dalla Peninsulare per Porto Said, e cumulate il tonnelloaggio dell'una con quello dell'altra. Ma non è così che deve esser fatto il conto in qualunque caso, imperocchè ognuno sa che il commercio con Alessandria è assolutamente diverso da quello che essa può avere con Porto Said; e voi dovete dunque scindere i due tonnelloaggi, per potere apprezzare giustamente l'importanza e l'efficacia di questa riserva di tonnelloaggio e per giudicare se il tonnelloaggio complessivo che viene riservato per i viaggi Venezia-Alessandria sia veramente sufficiente al bisogno che quel commercio ha dimostrato di avere.

Ora in un opuscolo, che, certamente, l'onorevole ministro ha consultato, perchè, l'altro giorno, egli ne ha ricavati dati ed elementi che giovavano al suo assunto, leggo una lettera ed una petizione di una importante Casa di Venezia che commercia in legname, la casa Scarpa, la quale dice, protestando contro il disegno di legge, che essa sola, nel 1899, ha trasportato per Alessandria sui piroscafi della Navigazione generale italiana nove mila tonnellate di legname e che, non essendo sufficiente alle sue necessità di tras-

porto i ventisei viaggi, che la navigazione generale Italiana fa, oggi, tra Venezia ed Alessandria, fu costretta di mandare a Trieste altre quattro mila tonnellate, per farle imbarcare colà sul *Lloyd Austriaco* che esercita la direttissima Trieste-Alessandria.

È evidente quindi che il tonnellaggio, che voi riservate ai dodici viaggi, cui viene pel disegno di legge limitata la comunicazione tra Venezia ed Alessandria, non può non essere, indubbiamente, inferiore al bisogno del commercio di quella linea, se erano già insufficienti i ventisei viaggi che oggi abbiamo.

Un altro grande vantaggio si decanta, per il quale, a giudizio dell'onorevole ministro, anche il mio amico, l'onorevole Vianello, che si è adoperato tanto per ottenerlo, dovrebbe mostrarsi riconoscente verso il Governo; e questo grande beneficio sarebbe il tonnellaggio riservato ai cementi, di cui esiste una fabbrica importantissima a Vittorio.

Invero ai cementi, nella convenzione, è riservato lo spazio di cinquanta tonnellate per viaggio.

Orbene: nel documento che ho ricordato testè e che, in questa parte, l'onorevole ministro non ha esaminato, vi è un'altra protesta della Società dei cementi di Vittorio, la quale dice: ma le cinquanta tonnellate sono una derisione perchè io trasporto cinquecento tonnellate per viaggio, e questo tonnellaggio è quello che mi occorre, altrimenti sarò costretta di servirmi del *Lloyd austriaco*.

Vi era un altro beneficio che, nel rimaneggiamento dei servizi per le Indie orientali, veniva assicurato a Venezia col disegno di legge, quello della soppressione delle fermate di Bari e Ancona. Ebbene, l'onorevole ministro ha assicurato l'altro giorno, che, per aderire alle istanze di Bari e di Ancona, le fermate di Bari e di Ancona saranno ristabilite.

Noi non ce ne dogliamo, tanto vero che noi stessi nel nostro emendamento abbiamo proposto che sieno ristabilite, quantunque queste fermate di Bari e di Ancona, facciano perdere alla rapidità del viaggio, su quella linea, due giorni. E, dico, noi non ce ne dogliamo perchè Bari ed Ancona sono due porti dell'Adriatico, e noi difendiamo gli interessi dell'Adriatico, e non possiamo anzi che esser lieti, che, realmente, a Bari e ad Ancona sia restituito ciò che, inevitabilmente

nel disegno di legge veniva loro tolto. Possiamo dire però, che questo è un altro beneficio che viene sottratto al calcolo molto elaborato di compensazioni che ci mettete dinnanzi.

Ora, di fronte a questa condizione di cose, abbiamo noi torto di lamentarci? E soprattutto il nostro lamento è forse diretto contro Genova e contro gli altri porti del Tirreno e del Mediterraneo, che, con questa legge, sono beneficiati? No certamente. Noi riconosciamo la bontà e la giustizia dell'incremento dato ai servizi di Genova, e ai servizi degli altri porti del Tirreno e del Mediterraneo; questo è anzi il lato lodevole del disegno di legge. Lo riconosciamo, e siamo lieti che questo sia stato fatto dal Governo, perchè, di fronte al grande, al potente movimento di Genova, non possiamo non riconoscere che sta un diritto equivalente di maggiori agevolezze e di una maggiore ricchezza di trasporti. Non è di questo fatto adunque che ci lamentiamo. Noi ci lamentiamo, invece, di quest'altro fatto, che, per fare questo beneficio legittimo a Genova e agli altri porti del Tirreno e del Mediterraneo non si sieno voluti inscrivere in bilancio i maggiori fondi occorrenti, e si voglia, invece, impiegare all'uopo quella somma che, ora, è destinata a Venezia, sopprimendo o diminuendo i servizi marittimi che da quella sovvenzione erano alimentati. Pare a me che un tale lamento non faccia torto alla regione adriatica, perchè è un lamento fatto in nome della giustizia e del diritto.

Si adduce la necessità di rinforzare Genova nella lotta di concorrenza con Marsiglia. Ma se è giusto e legittimo rinforzare Genova contro Marsiglia, non è, forse, altrettanto giusto e legittimo rinforzare anche Venezia nella concorrenza con Trieste verso la quale, nonostante ogni sentimento di solidarietà nazionale e di fraternità, la concorrenza commerciale, che è vita, forza e prosperità dei paesi, non può essere distrutta, perchè è la natura che la crea?

Ora parliamo un po' di questa concorrenza di Venezia con Trieste; perchè ne ha parlato anche l'onorevole ministro traedone, però, conseguenze e illazioni molto diverse da quelle a cui verrò io. Parliamo soprattutto della protezione che il Governo austriaco e le ferrovie austriache e tedesche concedono al commercio di Trieste appunto



per agguerrirlo nella concorrenza contro Venezia.

Anche qui consulto lo stesso documento già ricordato e ne ricavo in aggiunta ai dati che l'onorevole ministro, su questo argomento, ci ha forniti, anche questi altri dati. Da Venezia a Lindau la distanza è di chilometri 722; da Trieste a Lindau la distanza è di chilometri 795, e cioè Trieste dista da Lindau 73 chilometri in più che Venezia. Parrebbe, quindi, che, data questa differenza notevolissima di distanza a vantaggio di Venezia, le merci che da Venezia vengono trasportate sulle ferrovie a Lindau dovessero pagare anche notevolmente di meno. Ebbene no, o signori, perchè un vagone di cotone greggio paga, invece, da Venezia, a Lindau 377 lire e da Trieste a Lindau 334 lire; e cioè Venezia, più vicina a Lindau di 73 chilometri, paga 43 lire più di Trieste che ne è di 73 chilometri più lontana. Venezia, da Basilea dista 724 chilometri, Rotterdam ne dista 789, e, cioè, 65 in più. Ebbene, un vagone di cereali da Rotterdam a Basilea paga lire 178 e da Venezia lire 263, vale a dire, Venezia che è più vicina a Basilea di 65 chilometri, paga 85 lire più di Rotterdam che è di 65 chilometri più lontana.

E, poi, ci sono i dazi di cui ha pure parlato l'onorevole ministro, i dazi doganali pei quali si fa un trattamento di favore alle merci che sbarcano a Trieste: onde, per esempio, il vino, il cui dazio normale è di 40 fiorini al quintale, paga, invece, a Trieste, se arriva per la via di mare, 37 fiorini per quintale. Ora a ciò è da aggiungersi che proprio in questi giorni il Ministero austriaco ha annunziato al Reichstag che si costruirà una seconda ferrovia da Vienna a Trieste e che anche un'altra cospicua spesa si farà per l'incremento di quel porto commerciale.

Credete, o signori, che l'onorevole ministro da questa condizione di cose tragga la illazione che, adunque, Venezia deve essere anch'essa rinforzata e aiutata in questa concorrenza di Trieste che ha aiuti così potenti da parte del Governo austriaco e delle ferrovie austriache e tedesche? No, signori, noi abbiamo inteso, invece, l'onorevole ministro, nel discorso dell'altro giorno, dire cose le quali, in sostanza, vogliono significare che, per gli aiuti che il Governo e le ferrovie tedesche danno a Trieste, questa è così forte e potente che Venezia non riesce e non riuscirà mai a vincerla; dunque tanto vale abban-

donare Venezia alla sua sorte. E i fatti pur troppo dimostrano che questo è veramente il concetto che il Governo nazionale si è formato della situazione delle cose. E di vero tralascio di dire che da anni ed anni ci viene negata la ferrovia della Valsugana che avvicinerrebbe Venezia al Brennero di sessanta chilometri, che ci fu assicurata con una legge e con patto internazionale e che restò sempre ineseguita: tralascio di dire che se Venezia, e le altre regioni d'Italia che vi sono interessate, avessero l'ardimento di domandare un valico indipendente, che potrebbe essere quello dello Spluga, questo valico sarebbe certamente, a noi negato. A prescindere da tutto ciò basta il presente disegno di legge per convincersi che il Governo crede di fare un atto di amministrazione non solo non accrescendo gli aiuti a Venezia, ma anzi diminuendoli e in parte annientandoli. Merita Venezia un simile trattamento?

L'onorevole ministro delle poste e telegrafi, l'altro giorno, ha fatto un diligente studio e una accuratissima esposizione comparativa del movimento complessivo del porto di Genova, in confronto del movimento, pure complessivo, del porto di Venezia: ha detto quanto paga Genova allo Stato per il suo commercio e quanto paga Venezia. Ora se l'ha fatto per stabilire la inferiorità di Venezia in confronto di Genova, non occorre, onorevole ministro, perchè noi siamo i primi a riconoscere di essere, infinitamente, inferiori, come riconosciamo che Genova è, infinitamente, superiore e perciò ha diritti superiori a noi. Ma se l'ha fatto per rinfacciare a Venezia la sua inferiorità, è cosa antipatriottica; perchè così rinfacciate a Venezia i suoi settanta anni di servaggio nei quali il dominio straniero, per comprimerne lo spirito ribelle, ha tolto a Venezia non solo la sua indipendenza e la sua libertà, ma ha soppresso tutte le fonti della sua vita civile e commerciale.

Ma è vero, poi, che la condizione di Venezia sia tale, che non valga la pena di aiutarla a risorgere? Signori, ciò non è vero, perchè Venezia, da quindici o venti anni, non ostante la sfortuna degli eventi, ha accresciuto il suo movimento, il quale, da poche centinaia di tonnellate è salito, oggi, ad 1,353,445 tonnellate. Ed oggi, dopo l'aspettativa di tanti anni, abbiamo anche noi una forte Società di Navigazione, e si sta istituendo un grande cantiere di costruzioni navali: se, per altro

l'onorevole mio amico Franchetti, coi suoi fieri propositi contro i premi della marina mercantile, non ucciderà in fasce questi nostri neonati.

Questa è vita, onorevoli signori, è vita che, ogni giorno si sviluppa e si accresce e protesta contro la ingiustizia del Governo che le sottrae, ora anche quei pochi aiuti destinati a farla sempre più prospera e più ruggiosa.

Ma, si dice, le cinquecentomila lire che si pagavano alla Peninsulare per il servizio Venezia-Porto Said non hanno promosso su questa linea un movimento sufficiente per giustificare la spesa. Ora è caratteristico, che mentre così si dice, nello stesso tempo, nella relazione ministeriale, nel discorso dell'onorevole ministro, e, parmi anche in quello dell'onorevole relatore, si viene a dire, che l'esperimento di quattro anni del servizio della Peninsulare venne fatto in pessime condizioni. Mi consenta la Camera di leggere il seguente brano della relazione ministeriale. Scrive, adunque, il ministro, che i fatti non corrisposero alle speranze e ne spiega le ragioni così:

« Non potendo effettivamente una Compagnia, che mette in navigazione fra l'Inghilterra e l'Estremo Oriente piroscafi di grossa portata, riserbare a bordo uno spazio rilevante per ricevere e trasbordare a Porto Said le merci venete (per le quali riscuote un nolo minore di quello per le merci imbarcate in Inghilterra), viaggiando nel primo caso con il vuoto corrispondente da Londra a Porto Said e nell'altro dal Giappone o dall'Australia alle Indie. Era naturale che una Società inglese preferisse di agevolare il commercio del proprio paese, anziché quello italiano. Devesi, poi, aggiungere che la Società stessa, per le merci di Venezia scambiate con Bombay, doveva provvedere, se spedite coi piroscafi postali, a due trasbordi, l'uno a Porto Said, l'altro in Aden, ma in ogni caso col trasbordo sempre a Porto Said.

Questa condizione di cose non poteva che riuscire dannosa allo svolgimento del traffico veneto, ecc. »

E da uno esperimento fatto per soli quattro anni, ed in tali condizioni, si pretende dedurre una prova concludente e seria dell'impossibilità che sulla grande via dell'Estremo Oriente il movimento si avvii? Ma, o signori, per giudicare della vitalità di una corrente

commerciale, non basta di guardare al movimento che si è effettuato con un determinato mezzo unico di trasporto, ma bisogna guardare al movimento complessivo, che con quello e con tutti gli altri mezzi di trasporto si è verificato. Ebbene: questo movimento complessivo io vi dico, che è veramente promettente, perchè, se negli ultimi quattro anni la Peninsulare ha trasportato in media 7 o 8 mila tonnellate all'anno, il movimento complessivo di Venezia con le Indie orientali porta invece per i quattro anni dal 1893 al 1897 una media di 23 mila tonnellate.

E, siccome per riguardo al commercio delle Indie orientali è noto, che la quantità e il peso delle merci hanno un'importanza assolutamente inferiore a quella del loro valore, perchè le merci che vanno e vengono dalle Indie orientali, sono di poco peso, ma di molto prezzo, io citerò un altro dato, ed è questo, che il valore delle merci trasportate da e per l'Indie e da Venezia in quegli stessi quattro anni è rappresentato da una media di 19 milioni e mezzo di lire all'anno.

Dunque si domanderà: ma se la Peninsulare ha trasportato una così lieve massa di merci, con quali mezzi fu trasportato il resto delle merci? Col *Lloyd* austriaco, perchè è sempre il *Lloyd* austriaco che supplisce alla deficienza dei servizi marittimi nazionali. Il *Lloyd* austriaco percorre l'Adriatico in tutti i sensi dalla nostra riva alla opposta: è desso che sotto gli auspici della bandiera austriaca porta a noi i saluti e le speranze degli italiani dell'Istria e della Dalmazia; esso s'impadronisce di tutte le correnti commerciali che attraversano l'Adriatico e tende ad assorbire nella sua sfera d'azione la stessa Venezia, e lo fa con potenza di mezzi e senza incontrare resistenza, perchè il Governo nazionale ritira senza combattere la bandiera dell'Italia, così che l'Adriatico potrà dirsi in breve un vero mare austriaco. Questo fatto, o signori, mi fa guardare la questione da un punto di vista ben più alto e più importante.

Chi non sente la voce di dolore che parte dall'Istria e dalla Dalmazia, la voce degli italiani che colà lottano per la difesa della nostra nazionalità, della nostra lingua e della nostra civiltà, non più contro i tedeschi, ma contro gli slavi, questa razza che, come è fatale per tutte le razze che sentono nelle loro vene rinnovarsi la vita dell'avvenire,

ogni giorno più discende sulla via del mare, e tende colà alla conquista dell'Istria e della Dalmazia per conquistare attraverso queste provincie il mare Adriatico?

Ebbene; la lotta impegnata sull'Adriatico non è più lotta di regioni italiane o di porti nazionali fra loro contendenti. La lotta è di razza, di nazionalità e di civiltà: e l'Italia manca ad un debito di onore, manca alla sua stessa difesa, se, abdicando ogni giorno più alla sua influenza ed al dominio della sua bandiera sull'Adriatico, abbandona i nostri confratelli dell'Istria e della Dalmazia, che contro la nuova razza si battono con tanto ardore. Se il Governo Nazionale a questo non pensa, ci pensi la Camera Italiana e provveda. (*Benissimo!*)

Certo il nostro emendamento non sarà quello che salverà il Campidoglio (*Si ride*), ma, per lo meno, apporterà una qualche attenuazione alla ingiusta condizione di pregiudizio e di sacrificio, in cui Venezia per il disegno di legge è posta. Noi però vogliamo cancellare anche l'apparenza, che le nostre domande sieno ispirate ad una indegna gelosia contro Genova e contro essa dirette. D'altra parte abbiamo bensì una grande fiducia nelle dichiarazioni fatte dall'onorevole ministro delle poste nel suo discorso dell'altro giorno e confermate oggi dal relatore, che cioè il Governo si impegna a studiare i modi di dare a Venezia in un tempo avvenire, più o meno prossimo, almeno quattro viaggi diretti da Venezia a Bombay. Confessiamo però che tali dichiarazioni, (non confortate del resto nemmeno da eguali dichiarazioni del ministro del tesoro, che è quello che tiene i cordoni della borsa!), ci renderanno più sicuri se saranno scritte nella legge, come abbiamo proposto nella prima parte del nostro emendamento svolto l'altro giorno dall'onorevole Tecchio con tanta ampiezza e sodezza di ragioni.

Con questo duplice intento di cancellare odiose apparenze e di assicurare coi fatti quello che a parole viene promesso a Venezia noi dichiariamo di abbandonare la seconda parte del nostro emendamento e di mantenere la prima parte soltanto. (*Benissimo! Bravo!*)

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Romanin-Jacur.

**Romanin-Jacur.** Sono da lunghi anni ormai, amico personale dell'onorevole ministro delle poste e telegrafi ed oggi anche amico politico del Ministero, ed ho ammirato il li-

scorso che l'onorevole ministro ha pronunciato l'altro giorno, nel quale egli ha dato alla Camera novello saggio della sua diligenza nello studiare le più intricate questioni, e di quella eloquenza e di quella abilità parlamentare che tutti gli riconoscono. Ma egli, malgrado le sue sottili argomentazioni, non può arrivare alla dimostrazione dell'impossibile; e l'impossibile consiste in ciò: che, nel fatto, si tolgono, per questa legge, 500 mila lire destinate esclusivamente ad un servizio posto a disposizione di Venezia, per trasferirle a vantaggio di altri utili, utilissimi servizi che si vengono a creare in sostituzione di quello. E, per quanto io mi senta veneziano, non per nascita, ma per animo e per onorate tradizioni di famiglia, non sarei venuto ad appoggiare, in quest'Aula, con la mia debole voce, quella dei miei onorevoli colleghi di Venezia, se non fossi, come italiano, convinto che questo metodo costituisce un grave errore. E parlo di metodo: in quanto che non è soltanto all'onorevole Di San Giuliano, non è soltanto a questo Ministero, che è da imputarsi l'errore di cui mi dolgo, ma è da imputarsi, a molti dei Ministeri che si sono sino ad ora succeduti.

Disse benissimo l'onorevole ministro, l'altro giorno, che non c'è nessuno, nè in questa Camera, nè fuori, che non possa pensare con amore agli interessi di Venezia: dappoichè le sue gloriose tradizioni legano ogni uomo di cuore ed ogni italiano, indissolubilmente, alle sue sorti. E disse benissimo altresì che è erronea la credenza, che il Governo possa deliberatamente prediligere o trascurare questa o quell'altra regione. Però, in questo fatto, per cui noi vediamo tolta alle linee di navigazione destinate a Venezia una somma relativamente notevole, non possiamo non riconoscere che, nel momento attuale, si trascurano interessi veri e vitali non solo di Venezia, ma dell'Italia intera: in quanto che, data la naturale configurazione della nostra penisola, due soli porti in Italia possono attrarre a sè il traffico internazionale; e questi due porti sono Genova e Venezia. Ma nessun conflitto d'interessi può esistere fra questi due porti; perchè il traffico può svilupparsi egualmente in entrambi, senza danno di alcuno, anzi con grande utile dell'intero paese.

Ma una grande differenza, che nessun ragionamento può distruggere, esiste di fatto tra la condizione materiale di Genova e quella di Venezia; ed è qui dove il Governo, con

l'opera sua, dovrebbe concorrere per correggere, per rendere minore questa sostanziale differenza.

Genova ha appartenuto ad uno Stato che, quantunque piccolo, aveva tutto l'interesse di sviluppare le condizioni di quel porto e di aiutarlo in tutti i modi. Venezia, come ha ricordato già il mio collega Tiepolo, si è trovata in condizione tutta opposta. Anche senza ricorrere a tutto il periodo di tempo trascorso, dalla caduta della gloriosa repubblica al 1848, basta soffermarsi a questo ultimo periodo, dal 1848 al 1866, periodo nel quale lo sviluppo dei traffici di tutto il mondo si è fatto importante. Mentre Genova ebbe alle forze del vecchio Piemonte, in questo periodo, aggiunte quelle di tutta l'Italia nuova che andava costituendosi; per Venezia succedeva tutto l'opposto. Dopo il 1848, non soltanto Venezia era trascurata in tutti i modi, ma aveva contro di sé gli interessi del Governo austriaco, il quale si opponeva, anche materialmente, al suo sviluppo, e preparava in tutte le maniere lo sviluppo dei due porti rivali, Trieste e Fiume. E non basta, da Venezia dopo il 1848, o per esilio forzato, o per volontario sentimento patriottico, avevano emigrato tutti gli uomini migliori di quella città che, stremata dai grandi sacrifici materiali che aveva dovuto sostenere nel 1848-49, rimase anche perciò priva di tutti quegli aiuti, che le potevano venire dalla intelligenza e dall'opera degli uomini più intraprendenti ed animosi. E questa è verità che tutti debbono riconoscere, e che va tenuta nell'altissimo conto che merita. (*Bene!*)

Venuto il 1866, il Governo, patriotticamente, riconobbe subito che bisognava ricorrere ad una lunga serie di provvedimenti, i quali rimettessero l'antica regina dell'Adriatico in posizione tale, da prendere il posto che le compete fra le città d'Italia. Ma tali provvedimenti non poteronsi improvvisare; quando furono concretati trovarono qua, dentro alla Camera, uomini rispettabilissimi ed autorevolissimi (che cito a titolo di onore) come Maurogonato, Maldini, Varè ed altri, i quali, strenuamente difendendoli, ottennero che fossero approvati e si stanziassero tutti i fondi necessari. E così si ebbero i mezzi, per poter rimettere il porto di Lido in buone condizioni; per creare la stazione marittima; e così via, in fine, tutto quello che occorreva per porre Venezia in condizione, di poter so-

disfare alle condizioni che si reputano indispensabili perchè un porto possa acquistare importante sviluppo. Questi lavori non si potevano improvvisare, ma furono compiuti dal Governo italiano con gravissimo dispendio. Non manca oggimai, e lo dico perchè rappresenta il mio convincimento, che la sistemazione del porto di Chioggia, senza del quale non si può dire completata ed assicurata veramente la sistemazione del porto di Venezia, per le condizioni tecniche e speciali della laguna veneta che forma un solo unico e grande porto che per tre bocche distinte ma con unico nesso idraulico, fra loro indissolubilmente congiunte, comunica col mare.

Ma quando il Governo avrà sistemato il porto di Chioggia, esso avrà compiuta la sistemazione del porto di Venezia ed insieme una delle opere più cospicue e più importanti che sieno state eseguite in questo secolo in tutto il mondo e che farà grande onore alla scienza idraulica italiana. Or bene, in questi giorni si stanno compiendo le banchine alla stazione marittima; il porto del Lido è compiuto da soli due o tre anni; altri lavori indispensabili per dare sviluppo al porto, come i Silos, i magazzini e altri si stanno ancora eseguendo in questi giorni. Domando io: con quali elementi il Governo oggi, dal solo fatto che la statistica gli dimostra che l'esportazione per le Indie non è cresciuta, anzi in questi due ultimi anni è diminuita (e ciò probabilmente in conseguenza della peste e di altri eventi straordinari, di cui si è già parlato in questa Camera) può trarre la convinzione che le linee che si sono da pochissimo tempo istituite, non rendono quello che si sperava potessero rendere?

Quale argomento ci ha portato oggi l'onorevole ministro per dimostrarci che la convenzione denunziata dalla Peninsulare non avrebbe potuto essere rinnovata, sia pure con qualche modificazione, da qualche altra società importante, forse dalla stessa Navigazione Generale, se veramente il Governo avesse voluto non togliere a Venezia questa linea, che non si può considerare se non che esercitata in via di esperimento per due o tre anni?

Al porto di Venezia sono mancate e mancano tuttora non solo alcune ferrovie, come la Bassano-Primolano, la quale doveva mettere in diretta comunicazione Venezia col

Trentino, e figura fra le prime della legge del 1879, mentre altre ferrovie decretate molto dopo il 1879 sono state compiute, ma sono mancate e mancano tuttora, per le disposizioni delle vigenti convenzioni ferroviarie, le quali volgono al compimento del loro primo periodo, quelle modificazioni e riduzioni di tariffe, le quali possono in molta parte correggere le differenze di distanza, alle quali hanno accennato l'onorevole ministro, l'onorevole relatore ed altri. Lasciamo tempo al tempo! Io credo che il dichiarare oggi soltanto, sull'esperienza avuta finora, che la linea diretta di comunicazione con le Indie debba esser soppressa sia assolutamente prematuro. L'onorevole ministro ha dimostrato l'altro giorno che alcune agevolezze, delle quali ha dato minuto conto, e che riguardano precisamente il regime dei trasbordi, tendono a sostituire la soppressione di fatto, che apparisce nel disegno di legge; ma egli ha lasciato anche intravedere tutta la sua buona intenzione di fare qualche cosa di più.

Ha accennato anche a concreti provvedimenti, che egli però ha subordinato alle condizioni del tesoro, ai prezzi del carbone e ad altre condizioni favorevoli, che il ministro si augura possano verificarsi, ma sulle quali manca a lui, come a tutti noi, ogni certezza. E come vuole che di fronte al *certo*, che ci si toglie oggi, noi possiamo accontentarci dell'*incerto*, che ci si fa sperare domani? Io lo prego vivamente di studiare se possa esserci modo di concretare qualche cosa che riesca meno nebuloso, meno incerto: ci ponga tutta la buona volontà di cui è capace.

Concludo. Il non pensare ad aiutare i traffici di Venezia, anche con ragionevoli sacrifici da parte dello Stato, rappresenta, secondo me, lo ripeto ancora una volta, un vero errore; Venezia e Genova sono i soli due porti destinati dalla natura a prestarsi al nostro traffico internazionale; in questo traffico può esserci posto per tutte e due le gloriose città, e comodo posto. Non aiutare in questo svolgimento Venezia non è solo recare danno all'interesse di questa città cospicua, ma significa persistere, a mio avviso, in un errore che si risolve in un vero danno materiale e morale degli interessi d'Italia. (*Benissimo!*)

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'on. Colajanni.

**Colajanni.** Non vi annoierò con un lungo

discorso, ma mi limiterò a fare brevi raccomandazioni. Sento però anzitutto il dovere di accertare la necessità nei Ministeri del Regno d'Italia di far sì che in tutti i provvedimenti la equanimità sia tale da evitare conflitti d'interessi, che sembrano conflitti e contrasti regionali. I discorsi, che gli egregi deputati della regione veneta hanno pronunciato in questa Camera, mi hanno confermato in questa necessità della massima oculatezza in siffatti provvedimenti, affinché non sorgano nè si accentuino i conflitti regionali. Però non posso che associarmi (e lo faccio tanto più volentieri in quanto che non sono menomamente, come rappresentante della Sicilia, in questione, e non posso essere sospetto di regionalismo) non posso che associarmi ai precedenti oratori, perchè il ministro voglia correggere il disegno di legge in modo che gli interessi di Venezia siano tanto rispettati quanto quelli di qualunque altra città d'Italia.

Nel fare queste mie raccomandazioni dirò due parole sull'indole generale della legge. Non posso che approvare incondizionatamente le buone intenzioni dell'onorevole ministro, che tende a svolger sempre di più i nostri rapporti commerciali e i nostri scambi, concedendo facilitazioni ai mezzi di trasporti; e in ciò certamente la Camera è tutta concorde. Ma bisogna anche tener conto che i mezzi, che adoperiamo per raggiungere questo fine, spesso sono sproporzionati al fine istesso. Onorevole ministro, Ella conosce le condizioni della nostra marineria mercantile; Ella sa quali sacrifici l'Italia ha fatto per migliorarne le condizioni; Ella sa che i risultati, che abbiamo ottenuto, non sono assolutamente corrispondenti agli sforzi, ai sacrifici fatti dalla nazione. Ed è perciò che, anche sotto questo punto di vista, non posso che farle la più viva raccomandazione affinché i sacrifici e gli sforzi siano adeguati ai risultati, che si devono ottenere.

E vengo a due altre raccomandazioni, che intimamente si connettono con l'argomento. Una è quella relativa alle tariffe. Ne discorro oggi, prendendo occasione dalla discussione di questa così detta leggina, una leggina di ritocco; ma, anzichè presentare un'interrogazione, preferisco, se il Ministro e la Camera me lo consentono, di fare oggi la raccomandazione, che, del resto, non è fuori di sede. L'altra si riferisce alla istitu-

zione della Cassa pensioni per gli impiegati della Navigazione Generale.

Quanto alle tariffe, l'osservazione che le faccio per le tariffe dev'esser guardata da un doppio punto di vista.

Primo punto di vista: in generale, le nostre tariffe sono molto elevate. E noi sappiamo che le tariffe, oggi, sono il correttivo dei trattati di commercio, perchè con le tariffe dei trasporti noi possiamo modificare molto i nostri rapporti negli scambi internazionali. Ora, in linea generale, le tariffe della Navigazione Generale sono elevatissime; del che si risentono soprattutto quelle regioni meridionali, che l'onorevole ministro delle poste e dei telegrafi conosce benissimo, e quelle regioni insulari, alle quali, certamente, il trasporto marittimo è il solo che si offra. Aggrava poi l'elevatezza delle tariffe il fatto della condizione geografica speciale dell'Italia.

Onorevoli colleghi, è inutile illuderci: tutte le leggi, di carattere economico, che si faranno, avranno sempre un'efficacia minima di fronte alle regioni del Mezzogiorno e di fronte alle maggiori isole, non per colpa degli uomini nè per colpa delle leggi, ma per colpa esclusivamente della configurazione geografica.

Considerate quello, che deve pagare una tonnellata di prodotto agricolo, che, dal centro dell'isola di Sicilia o della Sardegna, debba essere importata nei maggiori mercati di consumo dell'Italia o dell'estero. Considerate che dovrebbe percorrere tutto intero lo stivale; e, non potendo percorrere tutto intero lo stivale per arrivare al mercato di consumo in favorevole concorrenza, non c'è che un modo solo, la tariffa della Navigazione generale.

Ecco il bisogno specialissimo per le due maggiori isole; ecco il bisogno specialissimo per il continente meridionale, di avere le tariffe marittime della Navigazione generale in condizioni tali che suppliscano a quella mancanza di tariffe a zona delle ferrovie, che credo sarebbe uno dei modi migliori per riparare a questo inconveniente d'indole geografica che si sottrae assolutamente alla volontà umana. Ma la volontà umana pare che ci metta un poco del suo, qualche volta, nell'aggravare le condizioni delle cattive tariffe marittime; ed è quella differenza, che si suol fare, e che in questa Camera è stata richiamata, a proposito del trasporto dei sommac-

chi da Palermo. Ella sa, onorevole ministro, che si accordano tariffe minime e tariffe massime. Ora questo è un inconveniente grave, che dà luogo certamente a lamenti, che sono fondati e che meritano tutta intera la sua attenzione; ed Ella certamente ricorda che, a proposito dei sommacchi, ha dovuto intervenire ed è intervenuto abbastanza efficacemente.

Voglio ricordarvi un'altra cosa, che ancora credo non sia stata denunciata alla Camera, ma che lo sarà fra non molto, e sarà ampiamente documentata da persone, le quali hanno tutta la competenza, che a me manca in quest'argomento. Mi si assicura (ed io non voglio garantire l'esattezza della cosa) che la differenza tra tariffa massima e minima si adoperi tutta intera a danno del porto di Napoli e a vantaggio di quello di Genova. Ora Genova ha una tale fortunata condizione geografica, ed anche una tale ammirabile solerzia dei suoi cittadini, che certamente non ha bisogno di questi aiuti artificiali. La natura e i suoi cittadini, che ho sempre ammirato, hanno fatto sì che essa non abbia bisogno di questi aiuti artificiali. Non so se sia vero l'appunto, che non garantisco per l'esattezza, ma che si ripete continuamente. Ad ogni modo è bene che si oda la voce dell'onorevole ministro, il quale mi dica che mi inganno. E aspetto a questo proposito la parola sua.

Vengo all'ultima questione, a quella della Cassa-Pensioni. Conosco gli intendimenti dell'onorevole ministro, perchè parecchie volte ha avuto la cortesia di interessarsene con me, e so benissimo che egli ha le migliori intenzioni di riuscire a qualche cosa. Ma di buone intenzioni non si vive; e a proposito di queste buone intenzioni dobbiamo rimettercene alla conclusione della Convenzione del 1893. Ella, onorevole Ministro, ricorderà che nel 1893, in seguito alle vive insistenze di parecchi deputati, l'onorevole ministro Finocchiaro-Aprile promise formalmente che la Navigazione generale avrebbe costituito la Cassa-pensioni per tutti i suoi impiegati.

Qualche altra persona mi ha anche assicurato che al Ministero delle poste e dei telegrafi esistono impegni scritti tra la Navigazione generale medesima e il Ministero. Come dunque sono trascorsi sette anni dal giorno in cui vennero approvate le Convenzioni marittime e nulla ancora si è fatto sino ad oggi,

in cui siamo già a quasi la metà del decorso di queste Convenzioni? Quando dunque si dovrà stabilire questa Cassa-pensioni per gli impiegati della Navigazione generale? Forse quando sarà cessato il contratto con la Navigazione generale? Questa interrogazione rivolgo all'onorevole ministro delle poste e dei telegraf. Ripeto che conosco le sue buone intenzioni; ma per mostrare che non si vive solo di buone intenzioni, di cui sappiamo essere lastricata la via dell'inferno, Ella dovrebbe far sì che queste buone intenzioni si traducessero in qualche cosa di pratico e di effettivo. Ed io sarò lietissimo, benchè l'onorevole ministro altra volta disse che alle mie lodi non tiene...

**Di San Giuliano**, ministro delle poste e dei telegraf. Non l'ho detto!

**Celajani**... sarò lietissimo, dico, di ripetere le lodi, anche quando non riescissero a lui gradite.

**Di San Giuliano**, ministro delle poste e dei telegraf. Non l'ho detto; anzi ho detto che mi riescono doppiamente gradite anche per la novità.

**Presidente**. Ha facoltà di parlare l'onorevole Maggiorino Ferraris.

**Ferraris Maggiorino**. È mezzogiorno, onorevole Presidente.

**Presidente**. Allora il seguito di questa discussione è rimesso ad altra tornata.

La seduta termina alle ore 11,55.

---

PROF. EMILIO PIOVANELLI

Vice-Direttore dell'Ufficio di Revisione.

---

Roma, 1900. — Tip. della Camera dei Deputati.

