

imbarcate a Trieste nello stesso anno e destinate ai paesi d'oltre Suez?

Perchè l'opera di questo Delegato possa riuscire veramente efficace, la Commissione ritiene debba venire aiutata e integrata dall'opera parallela e contemporanea di un altro Delegato, il quale risiedendo per ora nell'India, attenda ivi ad iniziare ed estendere lo smercio dei prodotti del Veneto ed eventualmente anche l'invio a Venezia dei prodotti indiani in destinazione per i paesi situati nella sfera di competenza di questo.

Inoltre la Commissione fra i provvedimenti di ordine secondario, che però sono di facile attuazione pone alcune opere ferroviarie e la revisione delle tariffe. Riguardo alle prime essa osserva che non basta richiamare le merci a Venezia, bisogna anche favorirne l'inoltro e renderne facile, pronta e sicura la resa. Orbene, ciò non avverrà mai, almeno per quanto si riferisce alle merci destinate al di là di Milano, fino a che non si provveda alla costruzione in quel grande centro ferroviario di una stazione per la rete Adriatica, separata e distinta da quella della Mediterranea. Ma non basta. Nelle Convenzioni ferroviarie è consacrato il principio della eguaglianza assoluta delle due Reti concorrenti di fronte alle eventuali riduzioni di tariffa, le quali devono essere godute da entrambe in base al rispettivo percorso chilometrico. Ora questo criterio assoluto ed esclusivo delle distanze, se è giusto di regola, appare invece ingiusto, secondo la relazione, nei rapporti fra Genova e Venezia, quella infinitamente più robusta di questa, e rispetto ad essa tanto meglio situata. Giacchè da Genova dipendono naturalmente e la Liguria e il Piemonte allo stesso modo che da Venezia dipende il Veneto, perchè si vuol far dipendere esclusivamente da quel porto quasi tutta la Lombardia e in special modo quella parte di essa dove si agita più febbrile e più feconda la vita industriale, unicamente perchè è situata di qualche chilometro più vicina a Genova? Occorre adunque chiedere una revisione delle tariffe ferroviarie allo scopo di far entrare nella sfera di competenza di Venezia, tutta la Lombardia.

Ma sopra ogni cosa la Commissione ritiene necessaria la istituzione di una linea diretta, costante, continuata, di navigazione a vapore con l'India e con gli altri paesi al di là del canale di Suez.

Essa esclude che si debba o si possa a tale scopo fare assegnamento sul Lloyd austriaco e sui viaggi diretti da esso istituiti coll'India con partenza da Venezia e con noli identici a quelli ch'esso pratica per Trieste e ripete il *Timeo Danaos...* Le offerte del Lloyd, dice la relazione, vogliono dire togliere di mezzo la concorrenza eventuale di un'altra Compagnia, e quindi un rincaro probabile di tutti i noli per le merci dirette al nostro porto o dal nostro porto parenti, vogliono dire per il Lloyd la speranza di affermare incontrastabilmente la propria egemonia sull'Adriatico a tutto vantaggio di Trieste.

Escluso il Lloyd, non essendo probabile che il servizio di Venezia coll'India possa essere assunto da un'altra Compagnia estera, non rimangono che due soluzioni possibili: o affidare tale servizio alla Navigazione Generale o fare

che esso venga assunto da una Società da costituirsi *ad hoc* a Venezia. Ma anche la Navigazione Generale viene esclusa, perchè tale soluzione non potrebbe soddisfare gl'interessi veri e le aspirazioni legittime del porto di Venezia. Non rimane quindi che la costituzione di una Società veneziana di navigazione a vapore capace di assumere un servizio regolare e costante non solo coll'India, ma coll'Indo-Cina, con la Cina e col Giappone. E ciò perchè ormai Bombay non accentra e non comprende più in sé come in passato quasi tutto il commercio dell'India e dei paesi contermini; anzi avviene ora che le grandi Compagnie facciano talvolta ad Aden il trasbordo per Bombay, allo scopo di proseguire coi loro grandi vapori direttamente per Singapore, Hong-Kong, Shanghai e Yokohama.

Sicchè imponendosi la costituzione di una Compagnia veneziana di navigazione a vapore coll'indico obiettivo e non essendo probabile di richiamare ad essa i capitali senza un serio affidamento, la Commissione propone che il Comune, la Provincia e la Camera di Commercio di Venezia, le Ferrovie Meridionali esercenti la rete Adriatica, ed eventualmente altri enti interessati nell'impresa, quali i Comuni, le Provincie e le Camere di Commercio della regione Veneta, la Società Cotoniera Lombarda e i paesi interessati nella Navigazione fluviale, si assumano collettivamente di contribuire alla erigenda Società per un decennio un modico interesse. Per una linea che si spingesse fino a Kobe e a Yokohama calcola la relazione che occorrerebbe un sussidio di 1.770.000 lire, spesa che si ridurrebbe a 1.600.000 perchè Venezia potrebbe rinunciare alle 166.000 lire che le furono date coll'ultima convenzione. Supposto inoltre che la nuova Società di navigazione avesse un capitale iniziale di 6 milioni di lire (sufficiente a costruire 4 bastimenti di lusso e veloci da 4.000 tonn. ciascuno) gli enti interessati si obbligherebbero per un periodo di 10 anni e negli anni in cui l'esercizio non desse utili, o questi non permettessero di distribuire un interesse almeno del 40/100 al capitale azionario, dopo prelevati i deperimenti normali, a integrare la somma necessaria per gli interessi nella cifra sopra indicata o a colmare ovvero a ridurre le perdite del Bilancio, fornendo alla Società costituita una sovvenzione il cui importo massimo non dovrebbe mai superare la somma di lire 240.000 corrispondente al 40/100 del capitale sociale.

Finalmente tra i provvedimenti proposti dalla Commissione c'è quello della costruzione della ferrovia della Valsugana la quale accorciando il tragitto al valico del Brennero di 57 chilometri, faciliterà il transito per la Svizzera e la Germania. Siccome per altro neanche la ferrovia della Valsugana offre la sicurezza immediata che venga per essa attratto a Venezia il commercio di transito coll'Europa centrale che ora passa per Trieste, così la Commissione fa voti che si concretino gli studi già molto avanzati per la costruzione d'un'altra ferrovia quella dello Spluga, la quale pur essendo assai meno consentanea alla posizione geografica di Venezia, presenta sulla via del Brennero l'inestimabile