« Esercizio 1863 . . . . . L. 800,000
« Dal 1864 al 1865 inclusivo, annue lire 2,600,000. . . . . » 5,200,000
Totale . . . L. 6,000,000

Il deputato Brunetti ha la parola.

BRUNETTI. La Camera, votando il primo articolo di legge, ha con ciò stesso riconosciuto la grande importanza del porto di Brindisi e la sua immensa utilità.

Un porto che disterà tre giorni e mezzo da Malta e disterà appena 48 ore da Londra per ferrovia, niuno dubiterà che sia per diventare uno dei primi porti di Europa (seguendo il linguaggio della Commissione), un centro vastissimo del commercio asiatico-europeo.

Posto questo principio, mi pare che la conseguenza che se ne deve inferire sia che questo porto venga eseguito nel più breve termine possicile. La Commissione riconosce che la ferrovia meridionale adriatica la quale certamente sarà compiuta nel 1865, e fino a Brindisi anche prima, riconosce, dico, che questa ferrovia trarrà dal porto di Brindisi il maggiore profitto che mai possa impromettersi. La Commissione ha riconosciuto eziandio che la rete delle ferrovie indiane sarà ancora ultimata a tutto il 1865. Ora mi pare che il porto di Brindisi sia quasi il centro di gravitazione fra la rete delle ferrovie indiane e la rete delle ferrovie italiane.

Il mio emendamento, signori, si riduce ad abbreviare il termine dei lavori di un anno. Un anno di differenza sembra forse nel commercio ben poca cosa, ma a me pare invece sia di grave momento se noi consideriamo la gran mole delle esportazioni che si fanno dall'Australia, dalle Indie, dalla China e dall'Egitto per l'Inghilterra e per la Francia, e se consideriamo la gran mole delle importazioni che fanno quelle regioni nell'Occidente.

Comprendo l'importanza degli studi che si debbono fare pel porto di Brindisi, ma per lunghi che siano non arriveranno mai al limite accennato dall'onorevole ministro dei lavori pubblici; un porto che può dirsi fatto per nove decimi dalla natura, nel quale non debbono farsi che le dighe, le banchine e la escavazione. Non trovo difficoltà nell'arte, perchè non comprendo come una ferrovia da Pescara a Brindisi possa terminarsi nel 1865, e non possa terminarsi anche un porto.

Vi è una grave difficoltà che sorge dalla relazione della Commissione, difficoltà grave in apparenza, non in sostanza, cioè, che in Brindisi manchino delle cave di pietra idonee, sicchè faccia mestieri di uno smalto in pietrisco e pozzolana.

Convengo che in Brindisi non vi siano di siffatte cave; ma credo che la Commissione non dubiterà che a 15 chilometri sul mare da Brindisi vi sieno ancora delle cave di pietra specialissima, la quale, avendo la figura esterna del tufo, ma tenace più ancora della silice, possa facilmente adattarsi.

La Commissione converrà eziandio che a 24 chilometri da Brindisi abbiamo cave di silice che serve precisamente alla costruzione dei porti, e questa silice e quest'altra pietra si potrebbero facilmente trasportare per mezzo di una ferrovia a cavalli che potrebbe costrursi provvisoriamente.

Vi è ancora una gran ragione di economia, perciocchè in quel porto il tempo centuplica le spese. Mentre da una parte si lavora ad escavare, dall'altra le correnti rifrangendosi coi venti di traversia e col maestrale, lo interriscono. Quindi ogni momento che passa è un interramento, ogni interramento è un lavoro per l'escavazione, ogni lavoro una spesa. Onde a me pare vi sia grande ragione di economia per sollecitare quei lavori il più che si può. Veggo ancora una ragione politica; imperciocchè non è chi non sappia come l'Italia meridionale versi in condizioni anormali; io comprendo che il brigantaggio non sarà distrutto, se non quando sarà distrutta la Corte di Roma, e quando il nostro magnanimo alleato protegga meno quelli che egli protegge; ma mi pare che arrecando dei grandi lavori a quei contadini, i quali subiscono più la forza e l'impressione della sensazione anzichè i calcoli dell'intelligenza, che guardano biechi il presente anzichè intravvedere l'avvenire, mi pare che accelerando i lavori si possa elevare quelle masse al pensiero nazionale, si possa dar loro miglior indirizzo.

Se i lavori del porto di Brindisi procedessero come procedono ora, certamente ci vorranno non otto, nè dieci anni, ma un secolo, perocchè i lavori si fanno ora con due galleggianti senza vaporiere da rimorchio. Io non so la ragione per la quale il ministro dei lavori pubblici non abbia accelerati quei lavori. Ho veduto operare quel cavafanghi, il quale riversa in mare quello che prende nell'escavazione. Certamente che, se si vorrà aumentato il numero dei galeggianti, se si vorranno adoperare migliori cavafanghi, i lavori potrebbero procedere molto più celeremente.

Ma io non intendo portare un grave perturbamento a questa costruzione; quindi, ove il signor ministro e la Commissione credessero per poco che, approvando la mia proposta, si potesse produrre un qualche squilibrio alle finanze dello Stato, io sarei anche disposto a votare la somma proposta dal Ministero e dalla Commissione.

Ma la ragione dell'economia e quella anche maggiore della politica mi fanno sperare che la Camera adotti il mio emendamento.

Voci. Ai voti! ai voti!

PRESIDENTE. Domando se l'emendamento proposto dall'onorevole Brunetti sia appoggiato.

(È appoggiato).

La Commissione lo accetta?

DEVINCENZI, *relatore.* La Commissione ha già espresso il suo sentimento allorquando ha accettato l'emendamento del ministro pei lavori pubblici, quindi rigetta l'emendamento dell'onorevole Brunetti, sicura che i lavori saranno accelerati quanto più sarà possibile.