

**PASINI**, *ministro pei lavori pubblici*. Ho citato la data della legge presentata dal Ministero e la data della relazione presentata dalla Commissione della Camera. Io non aveva bisogno di presentare altre date. Il mio ragionamento era fondato su quelle della presentazione della legge e della relazione.

La Camera, mi pare, ha avuto quanto tempo si poteva desiderare per istudiare questa legge: e giacchè fui obbligato di prendere nuovamente la parola, vorrei fare brevissime osservazioni alle cose dette dall'onorevole D'Amico circa la incompetenza, per così dire, del ministro dei lavori pubblici ad avere sotto di sé la direzione generale dei telegrafi, delle poste, delle ferrovie, dei fari, ecc. ecc. Egli è certo che, se si volesse istituire uno speciale Ministero per le strade ferrate e per le poste, esso avrebbe abbastanza da fare. È certo che, se si volesse istituire un Ministero dei telegrafi, avrebbe anch'esso molte cose cui attendere; ma io domando, se sia nell'intenzione della Camera di moltiplicare così i Ministeri? Io domando, se converrebbe, per esempio, affidare l'amministrazione telegrafica al Ministero di agricoltura e commercio, quando ogni sei mesi esso è in pericolo di vita. Sono cose del resto che non hanno nessuna relazione colla discussione della legge presente.

**PRESIDENTE**. Come la Camera ha inteso, è stata fatta una proposta sospensiva dall'onorevole Valerio, il quale domanda che sia sospesa qualunque altra deliberazione su questo disegno di legge.

**BIXIO**. Ho chiesto di parlare.

**PRESIDENTE**. Ha facoltà di parlare l'onorevole Bixio.

**BIXIO**. I fatti esposti dall'onorevole D'Amico mi convincono sempre più che le cose come vanno non vanno bene.

Mi spiace moltissimo che debbo rispondere prima di tutto ad un uomo quale è il ministro Riboty; veramente mi duole dover parlare contro di lui, tale è la stima e il rispetto che io nutro per le sue qualità; ma, me lo permetta l'onorevole Riboty, egli si è opposto trattando appunto la questione della riunione di taluni servizi al Ministero della marina come i porti e fari, che è la nostra questione fondamentale, e si è opposto basandosi sopra il parere di una Commissione formata dal decreto 15 settembre 1867 dei ministri Pescetto e Giovanola, Commissione che era presieduta, come si sa, dall'onorevole generale Menabrea, oggi presidente del Consiglio.

Io ho in mano da poco tempo la stampa di questo lavoro che non conosceva; l'ho scerso appena, e non ebbi campo di leggere tutte le sedute che vi sono riportate in allegato; ma nella relazione dell'onorevole Menabrea vedo quasi un criterio fondamentale che leggo:

« Quanto alle varie questioni, dice l'onorevole presidente nella relazione al Governo, succedutesi in fatto di affari marittimi, appariva, sia dalle relazioni della

Camera di commercio, che io aveva appositamente chiesto al dicastero di commercio, agricoltura e industria, sia dalle dichiarazioni o verbali o scritte, e fatte in seduta, degli ufficiali della marina militare e mercantile, sia dagli atti del Parlamento subalpino all'uopo riscontrati, sia infine da quanto esposero per rapporto alle provincie toscane e meridionali, i vari membri della Commissione che ad esse provincia appartengono.

« 1° Che la gestione tenuta dal 1853 (la relazione porta la data del 30 ottobre 1867), fino a questa parte, dal Ministero dei lavori pubblici, coll'opera del real corpo del Genio civile, diede e dà tuttora soddisfacenti risultati, vuoi in fatto di progetti o di esecuzione di opere, vuoi in riguardo all'illuminazione delle coste. »

Come si vede, questo che ho letto è uno dei criteri fondamentali che l'onorevole generale Menabrea (di cui nessuno certamente contesta l'autorità per giudicare di queste materie, quando creda di studiare la questione) e la Commissione si sono fondati per consigliare al Governo che il servizio dei porti, spiagge e fari debba rimanere al Ministero dei lavori pubblici.

Ora io prendo questo criterio fondamentale e lo metto alla prova coi fatti.

Me lo permetta l'onorevole Menabrea; io sono sicuro che, quando questo riscontro sarà fatto, egli sarà della mia opinione.

Dirò prima di tutto che dei capitani della marina toscana nessuno era nella Commissione. Dunque l'amministrazione dei lavori pubblici, sul conto della Toscana e delle provincie meridionali, dal 1853 ad oggi sarebbe degna di ogni elogio?

Prendiamo il primo porto, Livorno, porto della capitale d'Italia.

Vediamo in quali condizioni è il porto di Livorno.

In quel porto non vi si entra; è interrato, e certo questo non fa l'elogio dell'amministrazione!

Il porto nuovo è una rada, e non è un porto.

A Livorno, se l'amministrazione fosse ben regolata, noi avremmo il vantaggio di poter passare dal vapore alla ferrovia e viceversa, perchè la stazione della ferrovia è bagnata dal mare e quello che succede a Douvres, a Boulogne, e dovunque è possibile di avvicinarsi alla stazione coi bastimenti dovrebbe verificarsi pure a Livorno, ma non è così, e non è così, perchè non lo si è voluto dagli uni e non si seppe volerlo dall'amministrazione.

Ho detto che non si è voluto, e lo proverò in questo modo.

Nel 1866, quando la guerra stavasi preparando e quando la mobilitazione ed il concentramento delle truppe preoccupava tanto il Ministero della guerra, io che conosceva l'inconveniente del porto di Livorno, e mi immaginavo che dalle varie parti d'Italia potessero convergere a Livorno molte forze militari, feci sentire al generale Pettinengo, e specialmente al capo del ga-