

SESSIONE DEL 1876 — DISCUSSIONI — 1ª TORNATA DEL 22 GIUGNO 1876

L'onorevole Massari fa parte della Commissione?

MASSARI. No, io non ne faceva parte. Io comprendo e valuto il sentimento che muove in questa occasione i nostri colleghi eletti dalla città di Genova, ma stimo conveniente di soggiungere che i deputati di tutte le provincie d'Italia si associano cordialmente a questa manifestazione, poichè lo splendido atto del Duca di Galliera non solo è un segnalato servizio reso a Genova, ma è un segnalato servizio reso a tutta Italia, della quale Genova è ornamento nobilissimo. (*Benissimo!*)

DI SAINT-BON, *relatore*. Prego la Camera di osservare che i sentimenti di gratitudine per la generosità del Duca di Galliera erano divisi dalla vostra Giunta. Se il vocabolo non fu inserito nell'ordine del giorno, si è semplicemente perchè questo ordine del giorno doveva precedere ogni discussione, ed essere indipendente da qualunque risoluzione possa in seguito venire presa dalla Camera.

Ora il vocabolo *gratitudine* implica per così dire un'accettazione preventiva.

Per questa ragione noi abbiamo creduto di dover usare il vocabolo *ammirazione*; la gratitudine risulterà dall'accettazione del progetto di legge, che io spero sarà unanime da parte della Camera. (*Benissimo!*)

PRESIDENTE. Insiste l'onorevole Podestà nella sua proposta?

PODESTÀ. Dal momento che vi sarebbe il pericolo che mancasse un solo voto a questa aggiunta che farei a quest'ordine del giorno, io la ritiro.

PRESIDENTE. Metto a partito il seguente voto motivato della Giunta:

« La Camera esprime la sua ammirazione per la splendida offerta del Duca di Galliera, e passa all'esame della convenzione relativa. »

(La Camera lo approva all'unanimità.)

ZANARDELLI, *ministro per i lavori pubblici*. Venuto tardi alla Camera perchè ignorava, fino al telegramma mandatomi ora dall'onorevole nostro presidente, che la Camera stessa sul finire della seduta di ieri avesse deliberato di tenere adunanza anche questa mattina; ed udendo come sia già stato messo in votazione l'ordine del giorno proposto dalla Commissione, con cui rendesi un tributo di ammirazione da parte della rappresentanza nazionale al Duca di Galliera per la regale munificenza del suo dono, io mi sento in debito di dichiarare a nome del Ministero, che il Ministero medesimo si associa nel modo più sincero, più vivo e completo a questa testimonianza della rappresentanza nazionale. (*Bravo! Benissimo!*)

DE AMEZAGA. Signori! Non è a voi che dirò qual leva potente di civiltà sia il commercio, quanta in-

fluenza eserciti sui destini di un popolo, e come il commercio stesso tragga vigore dalla facilità delle comunicazioni; ma poichè l'argomento che è ora in discussione tra noi m'impone di dirvi tutti i miei pensieri, concedetemi che io prenda le mosse da verità, il cui valore nessuno meglio di voi saprebbe apprezzare.

In quella vasta pianura che è il mare, ogni solco di nave è una via che si apre, e si chiude laddove nave e vagone si congiungono; punto di contatto è il porto. Il mare, che divide gli Stati, unisce i popoli, e però i paesi bagnati dal mare sono essenzialmente commerciali; tanto maggiore è poi la loro importanza, in ordine al commercio, per quanto è maggiore il numero degli sbocchi a monte.

Sotto il punto di vista commerciale, il paese più favorito è quello che, quasi cinto da acque profonde, può irradiare molteplici vie terrestri verso i grandi centri del consumo e della produzione e rannodarle alle vie marittime. L'Italia si trova in questa fortunata condizione, dacchè, protesa a mare, sbarrata artificialmente a monte, essa si presenta qual ponte sporgente che ravvicina il centro d'Europa colle Indie orientali.

In ogni epoca l'Italia ebbe a ripetere la sua prosperità commerciale dalla sua felice giacitura, e sono i suoi porti, alle cui spalle più ampio si estende il territorio, che diedero impulso più vigoroso a quella prosperità. Genova, Venezia, Pisa informino.

Il porto, come ho detto, è l'anello di congiunzione tra le due vie terrestre e marittima. Vediamo ciò che era in passato, a quale esigenza doveva soddisfare. Superficie acquea sufficiente e sufficientemente protetta dai venti più temuti, entrata e uscita facili; ecco quanto gli si chiedeva. Un seno, una lingua di terra saliente bastava a costituire il porto dei tempi andati. Talune volte l'arte veniva in sussidio della natura; ma questa, anzi che quella, padroneggiava sempre. Scansato il largo mare, la nave chiedeva a mezzi molto semplici il trasbordo della merce: piccoli galleggianti, a cui era lecito lambire la spiaggia, erano gli agenti intermediari obbligati tra la nave stessa e la terra.

Alle impronte lasciate dalle fortune della navigazione, essa provvedeva con pari semplicità; sul luogo medesimo dell'ancoraggio essa riparava le maggiori avarie emergendo la sua carena. L'ascia del falegname, la stoppa del calafato bastavano a ridonarle la voluta robustezza. Lunghi i viaggi marittimi, lunghissimi i terrestri, lente le operazioni commerciali, la merce era gravata da spese eccessive; ma gli scarsi produttori ed i non meno scarsi consumatori tolleravano pazientemente l'impero del negoziante, il solo ad avvantaggiarsi di questa con-