

SESSIONE DEL 1880 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 6 MARZO 1880

sperare che i voti della città di Genova e del commercio italiano saranno prontamente esauditi. (*Bravo! Benissimo!*)

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

**BERIO.** La pronta esecuzione della succursale dei Giovi, interessa talmente il commercio italiano, che spero mi vorrete concedere di aggiungere alcune considerazioni a quanto accennava in proposito l'onorevole Negrotto.

Nel prospetto degli impegni da assumersi e delle somme da stanziarsi nel bilancio del 1880 per l'esecuzione delle linee votate colla legge del 29 luglio scorso anno, noi troviamo assegnata la somma di 5 milioni alla ferrovia Novara-Sesto-Calende-Pino, che dovrebbe costare 20 milioni. Quindi è lecito credere che fra tre anni la linea Novara-Pino sarà completamente finita, e non sarà troppo presto, perchè la galleria del Gottardo tutto lascia sperare che possa aversi compiuta anche prima.

Nella tabella *B* (e invero è una cosa molto dannosa per il commercio italiano) troviamo la linea succursale dei Giovi, che dovrebbe costare 19 milioni, senza alcuno stanziamento pel 1880. L'altro giorno il ministro dei lavori pubblici dichiarava che la ripartizione delle somme poste a carico dello Stato per le ferrovie della 2<sup>a</sup> categoria, deve farsi proporzionatamente all'ammontare di tutte le linee, e nel prospetto delle somme da stanziarsi nel quinquennio 1880-1884 inclusive, sono poste per ogni anno a carico dello Stato 12, 13, 14, e nel 1884 15 milioni di lire. Le ferrovie della tabella *B* sono 19, dimodochè, stando alle dichiarazioni fatte dall'egregio ministro, la succursale dei Giovi vedrebbe ritardato il suo compimento almeno di 14 o 15 anni.

Sono dolente di non avere una maggior competenza, per dare più importanza alle mie parole; ma un coscienzioso studio delle condizioni commerciali di Genova e del commercio italiano, mi autorizza a dichiarare che se questo ritardo si avverasse sarebbe, non per Genova soltanto ma per l'Italia, una vera e grande sciagura, come dichiarò il Consiglio provinciale di Genova.

Dissi sarebbe danno pel commercio italiano e non per Genova sola, e spero che mi vorrete permettere di accennare brevemente le ragioni per le quali ho fatta questa dichiarazione.

Anzitutto, e credo sia dovere ammetterlo da parte di ciascuno di noi, quante volte si trattò del proprio interesse comunale, Genova non ha sollevato in quest'Aula reclamo di sorta. Voi non avete mai sentito gli interessi comunali di lei, pretendere di prevalere all'interesse nazionale.

Nel 1857 coloro che prevedevano l'avvenire pros-

simo d'Italia credettero di dover decidere (e fu utile decisione) che la marina militare da Genova fosse trasferita alla Spezia. Erano migliaia di operai e di marinai, centinaia di ufficiali, che abbandonavano la città di Genova; erano molti milioni che in essa non si sarebbero più spesi. Ma siccome trattavasi di un interesse nazionale, non avete sentito un reclamo, e la marina militare partì dal porto di Genova senza che questa accennasse neanche di averne risentito danno.

Non basta, con decreto che si diceva ispirato ai bisogni della nazione, fu tolta a Genova la zecca, che conia ai tempi di Re Corrado, monete che non ebbero mai *carati di mondiglia*.

Anche questo per Genova era un danno, ma nessun genovese recriminò, perchè si diceva che il sacrificio della zecca era richiesto dal pubblico interesse. I lavori del porto, da tanti anni riconosciuti di somma urgenza furono oltre l'onesto trascurati, ed abbisognò la splendida donazione del duca di Galliera, non che un grande avvenimento politico (il 18 marzo 1876), per ottenere che questi lavori da tutti ritenuti come suprema necessità del commercio italiano, fossero cominciati e cessassero di essere il miraggio a cui da 20 anni eravamo abituati.

Tutti possono vedere il palazzo di San Giorgio, convertito, lasciatemelo dire, in una bottega da rigattiere, e tuttavia per ciò non si è mai fatta lagnanza. Lo stesso palazzo ducale, che pur rappresenta un monumento di gloria italiana, serve ad ogni maniera di uffici governativi, e sicuramente non è tenuto in quella considerazione in cui avrebbe dovuto essere. Ma questo può parere un danno puramente municipale per Genova, e quindi è la prima volta che ha eco in Parlamento.

Nella legge del 1857 che ordinava il trasporto della marina a Spezia eravi l'articolo 7 che imponeva al Governo di presentare una legge, per destinare i locali della darsena, il bacino di carenaggio ed i fabbricati vicini a servizio del commercio e della marina mercantile.

Era un minimo compenso che la legge del 1857 assegnava a Genova, per la perdita della marina militare. Passarono 10 anni, ne passarono 12, e la disposizione dell'articolo 7 non venne eseguita.

Fu invece improvvisamente notificato che la darsena, il cantiere della foce, il palazzo dell'ammiraglio, il bacino di carenaggio e locali dipendenti, sarebbero stati venduti al migliore offerente. Ciò fu per Genova ferita oltre ogni credere dolorosa. Nessun ligure avrebbe creduto possibile la vendita all'asta od al migliore offerente in trattative private, di quell'insigne monumento, dal quale per tanti