

LEGISL. XIV — 1ª SESSIONE — DISCUSSIONI — 1ª TORNATA DEL 30 MARZO 1881

un aumento di lire 100,000 all'anno pel decennio a decorrere dal 1882.

Con questo sarà provveduto a tutti i bisogni del porto di Ancona ed avrete fatta opera giusta e patriottica.

Veda, onorevole Baccarini, veda la Camera quanto poco io chieggo. Vegga il Ministero, che tante volte ha dichiarato di riconoscere doversi alla benemerita città speciali riguardi, come essa non domandi nulla di più di quello che si accorderebbe a qualsiasi altra, che non si fosse trovata nelle sue disastrose condizioni; cioè il modo di rialzarsi col lavoro.

Signori, Ancona non vuole che i sacrifici fatti per la patria le siano pagati a denari, e se il volesse, io non vi stenderei la mano.

Essa chiede, che il Governo renda tranquille le acque del porto, affinché vi si possano compiere i lavori commerciali. Essa domanda di essere posta in grado di potere riattivare le costruzioni navali, dato il caso che lo Stato risolva di soccorrere l'agonizzante marina mercantile. Ciò potrà fare, se la provvida misura e l'atto di giustizia col quale l'onorevole Magliani restituisca ad Ancona il proprio arsenale, verrà completato, provvedendo l'arsenale stesso del necessario alle riparazioni dei navigli, che approdano in quel porto con avarie.

Ripeto che le opere da me indicate sono necessarie in un porto che vede ogni anno 500 vapori fare operazioni commerciali, e non meno di altrettanti velieri; in un porto, che è testa di linea di un servizio postale e che dal punto di vista degli introiti doganali è il quinto del regno; in un porto infine che è l'unico di rifugio nella nostra costa dell'alto Adriatico.

Signori! Per questa patriottica città che nulla vi ha mai domandato, che per le sue benemerienze sta nel cuore di voi tutti, che ha diritto alle cure speciali vostre e del Governo, più che considerazione, io vi domando quello che un Parlamento non deve mai rifiutare: giustizia.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Curioni.

CURIONI. Colla legge 29 luglio 1879 sulle ferrovie complementari venne chiamata a lauto e ben allestito banchetto ferroviario l'Italia intiera; colla legge in discussione sta per essere chiamata la nazione ad analogo più modesto, ma sempre imponente banchetto, in cui alle costruzioni ferroviarie sono sostituite altre opere, collo svariato *menu* di ponti, di strade comunali obbligatorie, di strade provinciali, di strade nazionali, di opere fluviali, di porti e fari e di bonificazioni, da eseguirsi dal 1881 al 1894. Si tratta per lo Stato di un preventivo di

201 milioni da ripartirsi come segue: per opere stradali, 105 milioni; per opere fluviali, 41 milioni; per opere portuali, 31 milioni; per bonifiche, 24 milioni.

Se all'accennata somma totale di 201 milioni si aggiungono gli oneri ed i concorsi obbligatori degli enti interessati, si comprende trattarsi per la nazione di un affare di grandissima importanza, che merita la più seria discussione da parte di questa As, sembra.

Io non starò qui a discutere se i disegni di legge per grandi progetti di costruzioni, i quali vincolano i bilanci dello Stato per una lunga serie di anni, i quali sovente si mettono in campo col pretesto di soddisfare alle generali aspirazioni del paese, ed i quali, per far che si faccia, non possono conservarsi affatto indipendenti da influenze politiche, non starò, dico, a discutere se questi disegni di legge siano convenienti. La Camera si è pronunciata favorevolmente in occasione della celebre discussione della citata legge 29 luglio 1879 per il completamento della rete ferroviaria italiana, ed in modo solenne ha manifestato il suo avviso su leggi come quella che stiamo discutendo; cosicchè sarebbe ora inutile il voler intavolare una discussione il cui esito si potrebbe dire quasi noto. Io adunque elimino totalmente la questione della convenienza o non di questa legge, e mi affretto a dichiarare che ho una specie di debolezza per due sorta di spese: per quelle che si riferiscono alla pubblica istruzione; per quelle che si riferiscono alla pubblica viabilità. Non dirò le ragioni per cui sono favorevole alle spese per la pubblica istruzione, giacchè uscirei dall'argomento; e mi limito a dire, che generalmente sono favorevole alle spese per la pubblica viabilità, imperocchè questa costituisce uno dei veicoli più potenti di attività, di civiltà e di progresso in quanto ha per iscopo: di mettere in comunicazione i centri popolati; di richiamare a vita attiva quelle regioni le quali, per mancanza di mezzi di comunicazione, furono lasciate nell'abbandono e nell'inerzia; di portar lavoro e scambi di prodotti dove eravi inoperosità e nessun commercio; di trarre partito delle diverse risorse locali e di utilizzare le varie abitudini degli abitanti; di tutto far convergere insomma al conseguimento del maggior benessere della nazione.

Però, se in generale io sono favorevolissimo alle spese per la pubblica viabilità e quindi anche alla legge in discussione, dopo la lettura di questa legge non ho potuto a meno di fare a me stesso i seguenti quesiti: le costruzioni stradali in essa contemplate sono proprio quelle che maggiormente interessano la nazione, e costituiscono nel loro