

provo parlando di questa dolorosa questione, per la quale io lotto da tanto tempo nella Camera; e perciò avevo pregato l'ottimo e caro amico Mazziotti, succeduto come relatore di questo bilancio all'onorevole Danieli, di dire una viva parola sull'argomento in seno alla Giunta del bilancio e di farne un cenno nella sua relazione perchè almeno questo conforto mi fosse dato, di veder la cosa ricordata con un raggio di luce che compensasse il mio rammarico che sarà assoluto, implacabile.

Io voglio così tener desta e nell'animo mio e dinanzi al Parlamento una questione che tanto interessa una Provincia delle estreme parti d'Italia, una Provincia che è trattata dal Governo come se fosse composta di indigeni arrivati or ora nel consesso dell'unità nazionale.

Noi vediamo la sollecitudine del Governo nel soddisfare parecchie cose urgenti che appartengono ad altre regioni d'Italia e lo lodiamo.

Ma non possiamo spingere la nostra abnegazione sino ad assolvere questo Governo, quando esso trascura in modo così grave interessi dell'estrema parte d'Italia, non parlo della bassa Italia, dell'estrema parte alla quale non arriva alcun beneficio non solo, ma nemmeno alcuno di quei raggi di sole che si rispecchiano in tutte le altre Provincie del Regno. Ed è vero, siamo al mare, siamo alla costa africana, onorevole Branca, e possiamo essere trascurati specialmente con quella indifferenza e con quella trascuranza, che è propria di quei Governi, pei quali là dove è più forte il sentimento del patriottismo, là maggiormente si deve destare il malcontento delle popolazioni.

Ed ho finito: sarà questa la terza o la quarta volta che ho parlato con una certa vivacità.

L'onorevole Branca già ne ebbe una di interpellanze da me rivoltagli a questo proposito; mi dispiace che capiti ancora a lui di dover ricevere pur questa volta ancora l'espressione del mio rammarico, che non si muta e non si può mutare.

**Branca, ministro dei lavori pubblici.** C'ero preparato!

**Fili Astolfone.** È quindi in linea di protesta e di memoria, per tener viva l'attenzione del Paese e del Parlamento sopra questo gravissimo sconcio, che io ho pronunziato oggi queste poche parole, magra soddisfazione alla

quale io mi sono attaccato perchè del resto mi sarebbe mancato un altro mezzo per poter dire al Governo come io la penso e come si dovrebbe operare. (*Commenti*).

**Presidente.** La facoltà di parlare spetta all'onorevole Imperiale.

**Imperiale.** Parlo in tema obbligato ed in circostanze non diverse da quelle in cui già parlai altra volta. Non è quindi fuor di proposito che io ripeta osservazioni già fatte e rivolga all'onorevole ministro Branca domande che già in altro tempo rivolsi ai suoi predecessori.

Il bilancio dei lavori pubblici, ho detto qui, pochi mesi or sono, grave nel suo complesso di fronte alle somme disponibili dell'intero bilancio dello Stato, è purtroppo sproporzionato alle esigenze alle quali dovrebbe provvedere; e rappresenta, in certo modo, il massimo sforzo fatto da chi, volendo pensare a tutti, finisce per non contentare alcuno. E mentre si proclama continuamente che la politica degli espedienti deve essere abbandonata — con un bilancio di 79 milioni, 10 dei quali sono devoluti a spese di amministrazione, che dovrebbe provvedere a ferrovie, porti e bonifiche, a tutti gli stanziamenti insomma compresi nei suoi numerosi titoli e capitoli — l'abilità di un ministro consiste appunto nel trovar questi espedienti. Così, la visione, larga, precisa di quello che si dovrebbe fare, svanisce di continuo nella ricerca del provvedimento, destinato a conciliare due termini quasi inconciliabili: la mancanza dei mezzi e le necessità gravi, imperiose del Paese. Si dovrebbe fare una ferrovia e si propone un piccolo tronco di pochi chilometri; si dovrebbe sistemare un porto e si fanno soltanto pochi metri di calata; e tutto questo, a furia di espedienti contabili, di storni e di piccole economie.

Questo è il caso generale. Scendendo poi al caso particolare, purtroppo tutto questo è accaduto e accade tuttora a proposito del porto di Genova.

Il destino, chiamiamolo così, ha voluto che questo porto, più rapidamente di quello che le Commissioni governative avessero preveduto, con lo sviluppo del suo traffico, che da 850 mila tonnellate, quale era nel 1873, è salito a 5 milioni di tonnellate nel 1899, entrasse in concorrenza con i maggiori porti esteri e con Marsiglia soprattutto.

Il Governo, il quale, con i lavori di ingrandimento del porto e della succursale dei