

amor proprio che abbiamo tutti, politicamente parlando, e perchè possa parere che mi dispiaccia che le mie parole si perdano nel vuoto. Io sono così modesto che non posso avere alcuna pretesa; ma mi danno conforto, nel sostegno della mia tesi, i miei colleghi i quali mi onorano della loro firma e del loro appoggio; mi dà conforto il sapere che ho nelle mani una causa, non solo buona, ma ottima; e mi danno conforto le voci insistenti che mi vengono da Genova, dal primo emporio commerciale del Mediterraneo: ed in compagnia di queste autorità, mi son fatto ardito di ricordare all'onorevole ministro che la parte orientale di Genova non deve essere trascurata.

E non deve esser trascurata anche perchè, se non vi fosse la legge 2 agosto 1897 che lo impone, se non vi fossero tutti quanti i voti ai quali ho accennato, io potrei ricordare all'onorevole ministro che in quella zona, anche la mente acuta e preveggente di Napoleone il grande voleva che si facessero grandi lavori di scalo e di incanalamento, perchè pensava che quella parte di Genova si dovesse considerare come la continuazione non solo, ma come la parte più sicura del porto.

Dunque vedete, o signori, che non è da oggi che si parla di rafforzare quella parte; non è da oggi che si riconosce l'importanza di quella zona!

D'altronde, poichè è risaputo che il movimento della merce nel porto di Genova è ripartito in modo che il 4 per cento va verso il levante, di altrettanto si sfollerà la parte occidentale e la galleria della traversata che mette dalla stazione Principe a quella del Bisagno. Di più nella parte orientale del porto si svolgerà tutto l'importante movimento del cabotaggio che potrà profittare del nuovo allacciamento, e nella parte orientale potrebbesi avviare anche tutta la esportazione; notisi ancora che il nuovo allacciamento potrebbe anche essere raccordato con la galleria che dalla stazione marittima di Santa Limbania va a raggiungere quella della traversata, altro mezzo per evitare lo strozzamento di piazza Caricamento.

Ma è inutile che io ripeta tutte queste cose che vi sono note.

Io non parlerò più di questo argomento, perchè, ve l'ho già detto, mi rincresce ripetermi, e perchè spero che voi provvederete secondo le esigenze della situazione ed im-

pedirete a me ed ai miei colleghi di riparare della questione, domandando, nel caso contrario, il che spero non avverrà, l'intervento della Camera.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Agnini.

Agnini. Se veramente importante è la questione, per la quale lottano i colleghi liguri e importante non solo per il porto di Genova, ma per tutto il commercio nazionale non meno importante è il problema sul quale intendo di richiamare l'attenzione della Camera e del ministro. Invero quando si considera che sopra un miliardo e seicento milioni di entrate, si attribuiscono al bilancio dei lavori pubblici appena una ventesima parte e cioè settantanove milioni; quando si considera che questo bilancio il quale dal 1875 e 1880 disponeva di trecento milioni all'anno e nel periodo susseguente di 150 a 200 milioni, adesso è ridotto alla somma esigua di 79 milioni, da cui si debbono inoltre detrarre 16 o 12 milioni per le spese di amministrazione; quando si considera che altre Nazioni consacrano ai lavori pubblici il quinto, sesto, dell'intera entrata; altre Nazioni che pur non hanno come noi una così lunga distesa di coste interrotte da numerosi porci che richiedono continue spese, non hanno com' l'Italia un territorio solcato da tanti corsi d'acqua da regolare e dai quali bisogna difendersi; quando a tutto ciò si rifletta, si rimarrà titubanti se muovere critica alla quasi inazione del ministro dinanzi ai più importanti problemi idraulici, o se piuttosto non si debba deplorare vivamente l'intero sistema governativo, che a spese davvero produttive, a questo bilancio, destina somme impari ai bisogni nazionali. Eppure, quando si riflettesse al grande influenza che i lavori pubblici hanno sull'economia nazionale, sullo sviluppo dell'industrie e dell'agricoltura, oh! si verrebbe nel concetto, che non da oggi soltanto non sosteniamo, di dotare più largamente questo bilancio.

Ma vengo allo scopo del mio discorso al problema idraulico emiliano, problema che da tempo impensierisce quanti conoscono le vere condizioni del regime idraulico dei fiumi dell'Emilia.

Sin dal 1892 il Maganzini presentava un progetto per la costruzione di un canale che partiva dal Po all'altezza di Piacenza, e che traverso le Provincie di Parma, Reggio, M