

ho potuto riscontrare, nel periodo 1893-94, ebbe un movimento di nove milioni e mezzo di tonnellate con un reddito da trentatré a trentaquattro milioni circa, e con un profitto netto di ben cinque milioni. Questo porto di Liverpool e quello di Marsiglia, che ho testè ricordati, dimostrano che tutti i sistemi sono buoni, tanto quello della dipendenza diretta dal Governo, quanto quello dell'autonomia.

Mi auguro che da questa nuova condizione di cose il porto di Genova possa ottenere tutti quei miglioramenti che la sua posizione geografica gli dà diritto di reclamare.

Chiudo il mio modesto dire con un voto. Facciano i colleghi, e veda il Governo che la gloriosa bandiera di San Giorgio, unita al superbo vessillo della patria rivendicata a dignità di Nazione, possa conservare il posto assegnatole dalla virtù degli avi. Possa Genova insieme con le città consorelle mantenere il primato di regina del Mediterraneo.

Caveant... ne quid detrimenti capiat. (Vive approvazioni).

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Chiesa.

Chiesa. Io sono qui un po' perplesso e meravigliato per il sistema seguito dai colleghi che mi precedettero; infatti, se tutti dovessero seguire lo stesso sistema, non so come si andrebbe a finire; in quanto che l'onorevole Fasce, mostrando tutte le imperfezioni e tutti i pericoli del Consorzio, mi pare che abbia poi finito per dichiarare che tra il sì e il no è quasi di parer contrario.

Fasce. No, no!

Chiesa. Comprendo che fa parte della Commissione che ha presentato il progetto e che non può francamente combatterlo, ma insomma è venuto a metterci in evidenza certe cose che francamente se fossi stato al suo posto...

Fasce. Non ho parlato che della parte finanziaria: non dica cose inesatte. La stenografia è là, ed Ella potrà meglio vedere quello che ho detto.

Chiesa. ...ed ha finito con un augurio, che è la conferma del suo dubbio, sulla bontà e sulla prosperità avvenire del Consorzio.

L'onorevole Cavagnari, invece, dopo di aver dimostrato anche i gravi pericoli e presentato una infinità di domande, dice: Con tutto ciò darò il mio voto favorevole al disegno di legge. Io m'aspettavo francamente una conclusione contraria, ma egli

se l'è cavata dicendo che quando i Governi vogliono, possono amministrare bene sia con Consorzi, sia direttamente.

Sento il dovere anzitutto di chiamare l'attenzione dei colleghi su questo fatto e cioè che il porto di Genova non dovrebbe essere considerato alla stregua comune di tutti gli altri porti, ma dovrebbe essere considerato come un porto concorrente con tutti gli altri porti del mondo; e quindi la Camera e i deputati tutti dovrebbero pensare che da questo porto si introitano milioni e milioni che servono per migliorare le condizioni delle Provincie più povere d'Italia.

Io non farò certamente la storia di questi disegni di legge, da quello dell'ingegnere Gadda a quello dell'onorevole Lacava, e non la farò perchè oggi è già stata fatta, e perchè la Camera la conosce meglio di me. Ma voglio dimostrare che quando si è presentato quest'ultimo disegno di legge noi abbiamo presentato un contrc progetto col quale chiedevamo la municipalizzazione del porto, e cioè che l'amministrazione del porto stesso fosse affidata al Comune. La nostra proposta di legge è stata accolta, dirò così, come un benevolo compatimento, quasi come un'utopia, un'affermazione astratta. Orbene io vi dimostrerò brevemente che non è una utopia e che anzi è molto più utopistico il progetto governativo.

Già tutte le nostre proposte di municipalizzazione furono pel passato combattute come utopie appena le annunziammo, ma poi poco per volta si avvicinarono alla realtà; tanto che lo stesso progetto della municipalizzazione sui pubblici servizi, che è stato presentato dall'onorevole Giolitti, contiene appunto tutte quelle municipalizzazioni che abbiamo sostenuto in Consiglio comunale e furono sempre dichiarate utopie, ma che poco per volta diventarono realtà. Così è avvenuto di questa nostra proposta.

Ora richiamo l'attenzione di coloro che avevano tale preconetto riguardo ad essa che nella legge stessa del ministro Giolitti sono citati vari porti esteri che sono amministrati dai Comuni, come quello di Amburgo che ha un movimento di merci di 12 milioni di tonnellate.

Una voce a sinistra. Ma è uno Stato!

Chiesa. Sta bene, ma ciò vi mostra che questo porto, che fornisce tutta la Germania del Nord, è amministrato bene dallo Stato con notevole profitto del commercio e della finanza locale.

Ma anche senza ricorrere all'estero noi abbiamo nella storia di Genova esempi di