

in quest'aula aver l'onore della discussione. (*Benissimo*).

**PRESIDENTE.** Così è esaurita l'interpellanza dell'onorevole Falconi Gaetano e passeremo a quella dell'onorevole Cavagnari al ministro dei lavori pubblici, « per sapere se intenda che la legge 2 agosto 1897 per l'esecuzione di opere urgenti nel porto di Genova, confortata da quella del 12 febbraio 1903 che ne istituiva l'amministrazione autonoma, giustificata dall'aumentato sviluppo del commercio nella parte orientale dello stesso porto, debba avere la sua piena e pronta esecuzione ».

L'onorevole Cavagnari ha facoltà di svolgere la sua interpellanza.

**CAVAGNARI.** Innanzi tutto io debbo congratularmi con l'onorevole ministro dei lavori pubblici per la sua ricuperata salute...

**TEDESCO, ministro dei lavori pubblici.** Grazie, grazie!

**CAVAGNARI.** ...ciò che gli permette di potere anche riprendere il suo lavoro nel quale egli è così zelante e competente.

Dopo ciò vengo al motivo che ha determinato la mia interpellanza. Veramente nel formularla io mi sono domandato se nel concetto non avessi formulato quasi un assurdo, in questo senso che a me pareva un assurdo il domandare all'onorevole ministro, che è rappresentante del potere esecutivo, se si debba o no dare esecuzione ad una legge dello Stato.

Basta posare la questione per vederla risolta, ed io potrei senz'altro dispensarmi dall'intrattenere la Camera ulteriormente, se considerazioni, che chiamerei d'ordine morale, non mi consentissero di vedere anche i precedenti che hanno portato come conseguenza alla legge del 1897, a quella successiva del 1903 che dava amministrazione autonoma al porto di Genova, ed alle condizioni del porto stesso in relazione alla mia interpellanza.

L'onorevole ministro sa come da lungo tempo a Genova si sentisse questa necessità di migliorare le condizioni del porto, in modo che dovessero corrispondere al movimento che man mano si veniva in esso verificando. E quando la Commissione presieduta dal senatore Gadda aveva escogitato quel complesso di lavori che dovevano portare ad un rimaneggiamento generale del porto, nel senso che potesse corrispondere al sempre crescente movimento, la cittadinanza genovese per mezzo della sua municipale rappresentanza, di assemblee cittadine, di comitati e per altre vie, aveva fatto sentire al Governo le sue idee e il desiderio, che essa aveva, che nel dare ordinamento ai lavori del porto, il Governo si ispirasse con criterio equanime e giusto ai veri bisogni del porto stesso.

Ed io potrei citare non pochi ordini del giorno votati da quel Consiglio comunale, il quale insi-

steva perchè fra i lavori che si dovevano fare non fosse trascurata la parte orientale del porto, il Molo vecchio, e l'allacciamento del Molo vecchio con la stazione orientale del Bisagno.

Io non leggerò tutti questi ordini del giorno, che rappresentano la volontà determinata di quella rappresentanza municipale, che era compenetrata dal vero interesse del porto, che ne conosceva l'andamento e le questioni in modo da poterle risolvere, e che di sul luogo insisteva presso il Governo perchè questa parte orientale del porto non fosse trascurata.

E qui mi piace richiamare alla memoria il compianto barone Podestà, che noi tutti abbiamo imparato ad apprezzare come collega, che fu per molto tempo sindaco di Genova, molto compianto per la sua dipartita, tanto aveva a cuore gli interessi della città e tanta competenza spiegava nel tutelarli e patrocinarli; a me piace di ricordare quanto quell'illustre uomo, alla cui memoria mando un mesto saluto, diceva alla Commissione Gadda, allorquando questa lo interpellava in ordine ai lavori del porto di Genova. Egli osservava alla Commissione come le opere, che si volevano fare nel porto di Genova, non sarebbero state complete, se non si fosse allacciata la parte orientale del porto con la stazione Brignole.

Di questa opinione, come risulta dalla relazione che porta il nome del suo presidente il senatore Gadda, erano l'ispettore Crosa, gli egregi Comandù e Fiorito, ed anche il Lampugnari, che, quantunque da principio ne dissentisse, dovette poi riconoscere che al movimento della parte orientale del porto di Genova non poteva soddisfare l'unico binario di corsa che trae la merce verso ponente.

Sicchè, allorquando l'onorevole ministro Prinetti, che io mi compiaccio di veder presente, si determinava a presentare il disegno di legge del 1897, obbediva, oltrechè alle proprie convinzioni, alle esigenze della città di Genova ed a quelle del commercio, e quindi gli va data lode. E debbo anche aggiungere che il disegno di legge del 1897 aveva come substrato e come allegato al progetto stesso un elenco tassativo e determinato delle opere che si dovevano fare nel porto di Genova. E dice la relazione ministeriale: noi vi presentiamo questo progetto e vi elenchiamo queste opere, le quali non costituiscono che uno stralcio di quella maggiore mole di lavori che era stata determinata e concretata nell'opera colossale, monumentale, compiuta dalla Commissione Gadda; ma poichè si tratta di lavori di gran mole, di opere le quali non potrebbero avere nel loro complesso una pronta esecuzione, facciamo uno stralcio di opere determinate e tassative, intorno alle quali è unanime l'accordo inquantochè ogni ritardo, ogni