

meno e si guadagna di più. Si guadagna di più inquantochè si ha uno specchio d'acqua più grande di quello che non si possa ottenere nel bacino della lanterna, e si avrà per le banchine e per gl'impianti ferroviari qualche cosa che supera, secondo relazioni che hanno riscosso il plauso e il consenso universale, per numero di metri, tutto quanto di banchine e di binari si può ottenere nel bacino della lanterna; perchè ciò facendo, onorevole ministro, voi me lo insegnate, perchè meglio di me lo sapete, voi non obbedite solamente alle esigenze tecniche ed economiche del porto di Genova, quali specialmente al giorno d'oggi si estrinsecano e si presentano, ma obbedite anche a ciò che costituisce il risultato di quegli studi, che tante volte ho dovuto richiamare in questa Camera, di quegli studi così profondi e così assennati che si trovano nella relazione memorabile, che porta il nome dell'illustre e compianto senatore Gadda. In quella relazione, che io mi feci premura di esaminare, onorevole ministro, perchè rivela una profonda conoscenza delle condizioni del porto di Genova, sono consegnati pareri, sono dati consigli e vi sono dimostrazioni che ognuno dovrebbe apprezzare e seguire nell'interesse del presente e dell'avvenire del porto di Genova. Non vorrei che si procedesse troppo a cuor leggero e che, invece di assecondare seriamente il progressivo aumento di quel porto, si facesse proprio, non dico maliziosamente, ma per incoscienza, perchè siamo in un secolo nel quale si procede frequentemente con troppa leggerezza, di tutto per allontanare dal porto di Genova quel movimento che costituisce una ricchezza nazionale.

Io non intratterrò di più la Camera sopra questo argomento perchè già troppo ne ho trattato e mi parrebbe, continuando, di abusare della sua pazienza.

Io non ho guari pretese perchè le mie esigenze sono limitate a quella modesta posizione che mi compete e che mi riconosco; e non mi dorrò se nella parte attiva della mia modesta vita politica non potrò ascrivere nemmeno il vanto di essere riuscito a fare applicare dal Governo del mio paese una legge dello Stato, una legge che è reclamata nella sua applicazione da tutta la onesta cittadinanza di Genova, una legge la quale si impone per le esigenze imperiose del commercio del porto di Genova. Io non mi dorrò di questo sebbene sia cosa che non conforti poichè modestamente, onorevole ministro, in qualunque luogo ed a qualunque amministrazione io abbia appartenuto, ho sempre portato serietà di concetti e di convinzioni e non mi sarei mai azzardato di insistere sopra questa tesi se non avessi saputo e

non sapessi di difendere una causa onesta determinata dagli interessi del commercio di Genova non solo, ma di tutta l'Italia.

Ma se per me il riuscire o il non riuscire potrà tornare anche indifferente; certo il persistere non deporrà in favore degli uomini del Governo; ed è perciò che io attendo, onorevole ministro, dalla vostra cortesia una risposta la quale non soddisfi me, che valgo poco, ma che soddisfi i veri, i giusti e i reali interessi del porto di Genova che sono interessi nazionali. Non aggiungo altro. (*Approvazioni*).

### Presentazione di una relazione.

PRESIDENTE. Invito l'onorevole Vendramini a recarsi alla tribuna per presentare una relazione.

VENDRAMINI. A nome della Giunta generale del bilancio mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge: « Destinazione di un ufficiale dell'ordine giudiziario in qualità di console aggiunto presso i Regi Consolati in Alessandria e Cairo.

PRESIDENTE. Questa relazione sarà stampata a distribuita.

### Si riprende la discussione del bilancio dei lavori pubblici.

PRESIDENTE. Sul bilancio dei lavori pubblici è ora iscritto a parlare l'onorevole Visocchi. Ne ha facoltà.

VISOCCHI. Ho presentato un ordine del giorno, che riguarda una questione altra volta discussa nella Camera, relativa cioè alla costruzione delle tramvie e delle ferrovie che vengono concesse all'industria privata.

Queste ferrovie possono avere, per la legge del 30 aprile 1899, un massimo di sussidio di lire 5000 a chilometro; ma in pratica è accaduto che molte domande di concessione sono state presentate, molti sussidii furono accordati, ma poche ferrovie si sono in tal modo costruite; e noi troviamo ancora tutta l'Italia meridionale ed insulare priva assolutamente di questo moderno ed economico mezzo di trasporto, eccezione fatta per alcune brevi zone presso i grandi centri abitati.

Le tramvie poi non hanno diritto, per la legge del 1896, a sussidio dello Stato: esse sono affidate alla sola iniziativa locale, e quindi accade che se ne eviti la costruzione, e gli interessati richiedano invece ferrovie in sede propria, non curando che l'impianto e l'esercizio di queste impongono spese assolutamente sproporzionate allo scopo da raggiungere.