

vello in cui dovrebbero essere nella coscienza del paese.

Io ho detto che non volevo entrare nelle considerazioni di carattere tecnico e finanziario, perchè questo campo era stato già bene mietuto dal collega ed amico carissimo onorevole Strigari. Inoltre deputati più competenti di me si occuperanno di questa parte della materia. Ma occorre forse, io domando, insistere molto sulle considerazioni di carattere tecnico e finanziario, quando le maggiori tra esse a favore della nostra tesi si trovano nella relazione del ministro Gianturco che precede il disegno di legge e nella relazione dell'onorevole Lacava? E che esse si trovino nella relazione dell'onorevole Gianturco si spiega, perchè quella è una relazione che doveva precedere un disegno di legge completo, in cui si convertì il progetto tecnico e finanziario della Commissione. Ora io non ho visto dinanzi al Parlamento documenti più contraddittori tra le premesse e le conclusioni di questi due documenti parlamentari, della relazione dell'onorevole Gianturco e della relazione dell'onorevole Lacava. Ma deve avvenire così ogni volta che si ha fra le mani una cattiva causa; altrimenti come si spiegherebbe che quel poderoso, quel forte ingegno dell'onorevole Gianturco nella sua relazione cada in contraddizioni come queste? Egli dice che bisogna definitivamente provvedere con una somma ingente alle opere marittime del Regno; bisogna una buona volta che si provveda all'assetto nei nostri porti, all'assetto che è difettoso dal punto di vista tecnico e commerciale (sono precise parole dell'onorevole Gianturco), bisogna che la Camera si convinca oramai, egli scrive, che una somma ingente bisogna spendere per i nostri porti.

Ed egli si fonda su questo argomento principale: dal 1862 fino al 1904-905 si è spesa una somma ben meschina per i porti, relativamente a quella che si è spesa per la viabilità in generale ed in particolar modo per le ferrovie. Ed è vero: è enorme la sproporzione, perchè quello che si è speso per i porti rappresenta il dieci per cento di quello che si è speso per le ferrovie. E l'onorevole ministro conclude che bisogna che questa sproporzione finisca una buona volta, che cessi questa enorme sproporzione fra quello che si è speso per i porti dal 1862 al 1904-905 rispetto a quello che si è speso per le ferrovie.

Ma, neanche a farlo apposta, proprio sotto questo Governo, sotto l'onorevole

Gianturco, quando si fa la proporzione tra la spesa progettata per i porti in 100 milioni, e quella che il Parlamento ha già votato per le ferrovie, la sproporzione resta quale era per il passato. Ma quando la Camera constaterà la vera spesa (ed io ne sarò lieto) per le ferrovie, allora si vedrà che non ci sarà più la sproporzione del dieci per cento, come c'era per il passato, ma che questa sarà anche aumentata di molto. Quindi l'argomento che l'onorevole Gianturco voleva far valere si ritorce contro la sua tesi. E se anche si elevasse la somma a 137 o a 150 milioni, la sproporzione tra quello che si spenderà per i porti e ciò che si spenderà per la viabilità ferroviaria, resterà sempre grande.

Ma gli avversari della nostra tesi ripetono che in ogni modo ai nostri porti e alle nostre opere marittime si provvede, perchè vi è un fondo comune di 36 milioni che deve essere dedicato alle opere escluse dalla tabella. Questo fondo, come l'aveva proposto l'onorevole ministro dei lavori pubblici, era appena di sei milioni.

Quando furono inviati telegrammi di protesta al Ministero dei lavori pubblici, alla Presidenza della Camera, al presidente del Consiglio, dal Ministero dei lavori pubblici partirono delle risposte con cui si diceva in ultimo che vi era quel fondo comune di sei milioni con il quale si sarebbe provveduto alle altre opere marittime del Regno. Sicchè con quei sei milioni si doveva ripetere il miracolo dei tre pesci e dei tre pani.

Ma oggi che i sei milioni sono aumentati a 36, perchè con l'aggiunta di pochi milioni non si provvede alle altre opere marittime, includendole nella tabella? Ma, ci si risponde, perchè noi non abbiamo per i porti esclusi gli stessi dati, gli stessi progetti che abbiamo per gli altri. Ma questo è infondato. Voi avete per i porti esclusi quegli stessi dati, quegli stessi progetti, secondo i quali avete inclusi nella tabella i porti non obliati.

E quando noi diciamo che ci sono i dati, che ci sono i progetti, allora ci si risponde: ma noi vogliamo provvedere prima ai porti grandi e poi ai piccoli. E neanche ciò è esatto, perchè nella vostra tabella avete escluso anche porti detti grandi ed avete incluso dei piccoli. Ora io non intendo suscitare questioni personali, nè venire a dire quali siano questi porti inclusi ai quali alludo, ma è certo che anche seguendo il vostro criterio nella tabella sono stati esclusi dei porti che me.