

TORNATA DEL 24 MAGGIO 1852

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE AVVOCATO RATTAZZI.

SOMMARIO. *Atti diversi — Presentazione di un progetto di legge del ministro dell'interno per riorganizzazione del personale di pubblica sicurezza — Discussione del progetto di legge per l'ordinamento del servizio dei porti, spiagge e fabbriche marittime — Osservazioni del ministro dei lavori pubblici e del relatore Farina Paolo sull'articolo 1 — Approvazione degli articoli 1, 2, 3 e 4 — Proposizioni del deputato Zirio all'articolo 5 — Opposizioni del relatore, e del ministro suddetto — Osservazioni del deputato Valerio Lorenzo — Reiezione — Proposta del deputato Gandolfi — Reiezione — Proposta del deputato Angius — Approvazione dell'articolo 5 — Proposizioni dei deputati Valerio Lorenzo e Sulis all'articolo 6 — Opposizioni del relatore — Reiezione della seconda e approvazione degli articoli 6, 7 e 8 — Proposizione del relatore sull'articolo 9 — Osservazioni del ministro dei lavori pubblici — Mozione del deputato Biancheri — Relazione sul progetto di legge per autorizzazione di crediti supplementari al bilancio del 1851 del Monte di riscatto di Sardegna.*

La seduta è aperta alle ore 1 e 1/2 pomeridiane.

CASTELLI, segretario, dà lettura del processo verbale dell'ultima tornata.

AIRENTI, segretario, legge il seguente sunto di petizioni :

4540. Rolando Benedetto presenta una petizione mancante dei requisiti voluti dal regolamento.

4541. Bruni Vincenzo, giudice del mandamento di Tenda, protesta contro le imputazioni mossegli da Giambattista Spinelli colla petizione segnata col n° 3594, stata dalla Camera trasmessa al ministro di grazia e giustizia.

4542. Greudy cavaliere Carlo, vice-presidente della Camera di commercio di Genova, invia una memoria contenente osservazioni dirette a far rigettare il progetto di legge pel riordinamento della Camera di commercio.

4543. Camboni Sechi Salvatore, sacerdote, rassegna una petizione contraria al disposto del regolamento.

4544. Cinque fabbricanti da birra della Savoia propongono alcune modificazioni al progetto di legge sulla riforma dei diritti delle gabelle.

4545. I municipi di Bollena e di Belvedere, provincia di Nizza marittima, si rivolgono alla Camera affinché provveda che dal ministro dei lavori pubblici si faccia procedere immediatamente agli studi di massima per prolungare fino a Valdieri la strada carreggiabile che da Levenzo tende a San Martino Lantosca, e che ad un tempo sia provocata una riunione straordinaria dei Consigli provinciali divisionali di Cuneo e Nizza per le loro deliberazioni in proposito.

4546. Il Consiglio comunale di Ventimiglia chiede che la Camera elettiva interponga i suoi uffici presso il Governo, all'oggetto di conseguire prontamente il sussidio addimandogli, per urgenti riparazioni ad un argine del fiume Roia che minaccia d'inondare quelle località.

4547. Il municipio di Lantosca, provincia di Nizza marittima, presenta una petizione identica a quella segnata col n° 4545, tendente ad ottenere prolungata fino a Valdieri la strada carreggiabile di San Martino Lantosca.

ATTI DIVERSI.

PRESIDENTE. La Camera non essendo in numero, si procederà all'appello nominale.

(Da questo risullano assenti i seguenti deputati):

Agnès — Antonini — Bairo — Barbier — Bastian — Belono — Benso Giacomo — Berruti — Bianchi Alessandro — Blonay — Bona — Cambieri — Cagnardi — Campana — Carquet — Carta — Chiò — Correnti — D'Aviernoz — D'Azeglio — Decastro — Demartinel — Depretis — Falqui-Pes — Farina Maurizio — Franchi — Garibaldi — Galvagno — Gerbino Felice — Gianoglio — Jacquemoud — Justin — Martinet — Mazza — Mongellaz — Nieddu — Parent — Ravina — Radice — Riccardi — Roberti — Rulfi — Salmour — Saracco — Sauti Damiano — Scapini — Serpi — Sineo — Simonetta — Siotto-Pintor — Spano — Tuveri — Valerio G. — Vicari — Viora.

QUAGLIA. Essendosi questa mattina riunita la Commissione per l'esame del progetto di legge presentato dal ministro della guerra, per indennità di vestiario agli ufficiali dell'esercito, di cui si parlò nell'ultima tornata, non si trovò in numero stante l'assenza, per legittima causa, di tre dei suoi membri, fra i quali trovosi il presidente della Commissione che sono ammalati.

La Commissione però ha potuto accertarsi che il ministro ha dato i più precisi ordini, affinché le vengano forniti tutti quei documenti ch'ella ha richiesti. Questi documenti sono di natura tale da esigere un certo tempo per essere preparati. Non sì tosto la Commissione avrà ricevuto questi documenti, ella sarà sollecita di procedere alla compilazione della sua relazione.

PRESIDENTE. La Camera essendo in numero, metto ai voti il processo verbale.

(È approvato.)

RICOTTI. Colla petizione 4546 si chiede dal Consiglio comunale di Ventimiglia che la Camera voglia interporre i suoi uffici presso il Governo all'oggetto di poter prontamente conseguire il sussidio addimandato per l'arginamento del fiume Roia, che minaccia d'inondare quella località.

Siccome i lavori richiesti in questa petizione sono non solamente utili, ma necessari, così pregherei la Camera a volerla decretare d'urgenza.

(È decretata d'urgenza.)

PRESIDENTE. Il ministro dell'istruzione pubblica fa omaggio alla Camera di duecento copie di uno scritto storico critico sulla costituzione dell'Università, redatto per ordine suo.

Queste copie saranno distribuite.

I deputati Polto e Cambieri scrivono chiedendo il primo un congedo di giorni otto, e il secondo uno di giorni trenta. (La Camera accorda.)

Il deputato Scapini scrive chiedendo, per causa di grave sciagura domestica, un congedo illimitato.

Interrogherò la Camera se intenda di accordarlo.

BERTOLINI. Faccio osservare che non è uso della Camera il concedere permessi illimitati d'assenza; si suole fissare un termine.

PRESIDENTE. Chiederò allora alla Camera se voglia accordare un congedo di due mesi al deputato Scapini.

(La Camera acconsente.)

PROGETTO DI LEGGE PER LA RIORGANIZZAZIONE DEL PERSONALE DELLA PUBBLICA SICUREZZA.

PERNATI, ministro dell'interno. Ho l'onore di presentare alla Camera un progetto di legge per la riorganizzazione del personale di pubblica sicurezza. Io faccio istanza perchè sia dichiarato d'urgenza, attesochè la Camera ricorderà che, avendo voluto all'occasione della discussione dei bilanci limitare lo stanziamento della categoria 70 del bilancio dell'interno al solo primo semestre, è necessario che si provveda a questo servizio in tempo utile onde poter avere i fondi pel secondo semestre.

PRESIDENTE. La Camera dà atto al ministro dell'interno della presentazione di questo progetto, che sarà stampato e distribuito negli uffici. (Vedi vol. *Documenti*, pag. 841.)

Se non vi sono opposizioni, sarà dichiarato d'urgenza. (È decretato d'urgenza.)

DISCUSSIONE DEL PROGETTO DI LEGGE PER ORDINAMENTO DEI PORTI, SPIAGGIE E FABBRICHE MARITTIME.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del progetto di legge relativo all'ordinamento del servizio dei porti, delle spiagge e fabbriche marittime. (Vedi vol. *Documenti*, pag. 169.)

Si è creduto più opportuno di portare prima questa legge in discussione, perchè quella che stava all'ordine del giorno al numero 1 è come una conseguenza della presente.

Ne do lettura:

Art. 1. L'amministrazione dei lavori da eseguirsi nei porti e spiagge procederà colle stesse norme che sono in vigore per tutte le altre opere dello Stato demandate al ministro dei lavori pubblici.

PRESIDENTE. Domando al signor ministro dei lavori pubblici se intenda di accettare le modificazioni proposte dalla Commissione.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Alcune le accetterò, ma su altre mi sarà necessario fare delle osservazioni, sperando che la Commissione stessa vorrà modificarle.

PRESIDENTE. La discussione generale è aperta.

Se nessuno domanda la parola, interrogo la Camera se intenda passare alla discussione degli articoli.

La Camera passa alla discussione degli articoli.

« Art. 1. (Vedi sopra)

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Domando la parola.

Questo è uno degli articoli mutati sul quale mi è necessario presentare alcune osservazioni.

Prima di tutto ricorderò alla Camera che quando fu redatto questo progetto di legge esisteva un ministro di commercio e della marina, il quale aveva d'accordo col ministro dei lavori pubblici stabilito il come si dovesse procedere all'ordinamento del servizio dei porti, che era indispensabile ricostituire dopo la legge che ha soppresso le casse speciali dei tre principali porti, e quelle generali degli ancoraggi; e fra le altre cose riconosciute necessarie era che il ministro dei lavori pubblici assumesse l'ispezione, l'alta direzione, e l'amministrazione di questi lavori dei porti e delle spiagge, avendo egli il personale che vi avrebbe accudito, e che sarebbe stato aumentato in ragione dei nuovi e gravi incarichi che gli venivano addossati.

Allora il ministro della marina faceva presente che rinunciando a questa amministrazione dei lavori dei porti e delle spiagge non era più conveniente che egli s'incaricasse nemmeno dell'esecuzione dei lavori che riguardavano i suoi stabilimenti sia sanitari che militari; e perciò il primo articolo era redatto in senso che tutte le parti della gestione tecnica che erano affidate al ministro della marina passassero nel ministro dei lavori pubblici, cioè era redatto così:

« La sopra intendenza dei lavori da eseguirsi nei porti ed alle spiagge, come ancora di quelli che riguardano gli stabilimenti marittimi sia militari che sanitari, è attribuita al ministro dei lavori pubblici, e l'amministrazione loro procede colle stesse norme che sono in corso per tutte le altre opere pubbliche. »

Questa redazione è stata cambiata, è stato invece detto:

« L'amministrazione dei lavori da eseguirsi nei porti e nelle spiagge, procederà colle stesse norme che sono in vigore per tutte le altre opere dello Stato; » dove non è più parlato degli stabilimenti militari e sanitari.

Ma poi udiamo che all'articolo 18 è dichiarato che le fabbriche e gli stabilimenti militari della marina, non meno che quelli della sanità marittima, sono interamente a carico dello Stato: e questo è giustissimo. Senonchè all'articolo 20 poi, disponendo relativamente alle somme che si devono iscrivere in bilancio, è dichiarato che le somme necessarie per compiere le spese messe a carico dello Stato dalla presente legge, saranno stanziata nel bilancio dei lavori pubblici.

In conseguenza, siccome l'articolo 18 dice che le fabbriche e gli stabilimenti militari della marina, non meno che quelli della sanità marittima, saranno interamente a carico dello Stato, ne verrebbe che il ministro dei lavori pubblici dovrebbe provvedere nel suo bilancio anche agli stabilimenti militari e sanitari della marina.

Ora il ministro dei lavori pubblici non ha, nè può avere l'amministrazione di questi stabilimenti: non può avere nè le caserme della marina, nè i suoi ospedali, nè gli stabilimenti sanitari, nè può sapere quai bisogni abbiano; l'intelligenza presa tra i due ministri era che ciascheduno provvedesse nel suo bilancio, come è logico e naturale, ai bisogni delle cose che conosce perfettamente perchè ne ha l'amministrazione; e quindi io avrei portato nel mio bilancio tutto quello che era necessario per i lavori idraulici e per le altre opere occorrenti nei porti e per le spiagge; il ministro della marina invece avrebbe portato nel suo tutto quello che era richiesto per gli stabilimenti militari e sanitari.

Che poi il ministro della marina, non convenendogli di avere un corpo apposito di ingegneri per questi stabilimenti, affidasse l'esecuzione dei lavori relativi al ministro dei lavori pubblici era pure logico e naturale; ma bisognava, lo ripeto,

separare l'amministrazione e le somme che dovevano essere portate piuttosto in un bilancio che in un altro.

Io feci simile osservazione perchè, secondo l'articolo primo di cui ho dato lettura, l'ingerenza del ministro dei lavori pubblici si vedrebbe limitata propriamente ai lavori dei porti e delle spiagge, e poi nell'articolo 18 sarebbe dichiarato che i lavori degli altri stabilimenti della marina sono a carico dello Stato, e da ultimo sarebbe stabilito che il ministro dei lavori pubblici porterebbe nel suo bilancio questi lavori degli stabilimenti di cui non è detto nell'articolo primo che esso debba assumere l'amministrazione.

Da tali riflessi emerge la necessità di coordinare questi articoli, il che può ottenersi tenendo fermo il principio che ciascheduno dei due Ministeri porti nel suo bilancio quanto occorre per la propria amministrazione; salvo a quello dei lavori pubblici di far eseguire anche quelli che sarebbero inscritti nel bilancio di un altro Ministero. E qui devo aggiungere ancora un'altra osservazione che deriva dal cambiamento recentemente operato nell'organizzazione dei Ministeri.

Quando io di consenso col ministro della marina proponeva questo progetto di legge, sussisteva, come dissi, un Ministero della marina, il quale poscia veniva aggiunto prima al Ministero delle finanze, e passava di poi a quello della guerra.

Il Ministero della guerra ha il suo personale degli ufficiali del genio militare che accudiscono a tutti gli stabilimenti militari; ne viene adunque che sia più conveniente e naturale che degli stabilimenti militari marittimi non solamente spetti l'amministrazione al Ministero della guerra, ma che debba pure cadere nelle attribuzioni del medesimo l'esecuzione dei lavori di cui possono necessitare; non v'è infatti ragione per cui egli debba, per esempio, delegare degli ingegneri militari per le caserme delle truppe di terra, e rivolgersi poi al ministro dei lavori pubblici perchè provveda ad altre caserme della marina militare.

Viene ora l'ultima considerazione, se cioè gli stabilimenti sanitari dovessero essere affidati, nella parte che si riferisce all'esecuzione dei lavori, al ministro dei lavori pubblici, acciò li faccia eseguire col mezzo degli ufficiali del genio civile.

Veramente se la marina entra nelle attribuzioni del ministro della guerra, questi può benissimo provvedervi cogli ingegneri militari che dipendono da lui. Ad ogni modo è chiaro che nell'insieme di quest'articolo è necessario introdurre una modificazione.

FARINA PAOLO, relatore. Non v'ha dubbio che gli avvenimenti che attribuiscono di nuovo al ministro della guerra, il quale ha una sua particolare amministrazione del Genio, gli affari della marina che prima erano passati nelle attribuzioni del ministro delle finanze hanno indotto la Commissione ad introdurre delle variazioni nel progetto di legge: queste variazioni però non sono state completate, e l'articolo 20 dovrebbe essere messo in armonia coll'articolo primo.

L'unica contraddizione che esiste in questo progetto, od almeno la sola che mi cada sotto gli occhi, è questa, che cioè si è accennato nell'articolo 20 a tutte le spese di cui si parla nel progetto di legge, mentre nell'articolo 1 si limita l'ispezione dei lavori pubblici a quanto riflette i porti e le spiagge. Non ci sarà dunque altro a fare che modificare l'articolo 20 quando verrà in discussione.

Quanto alle spese per le opere sanitarie, il ministro decida egli stesso. La Commissione aveva creduto che le spese sanitarie, essendo intimamente connesse con quelle che riguar-

dano la marina militare, si potessero addossare al Genio militare. Ciò non ostante, questa connessione non è così immediata, non è così necessario che si faccia, che se il Genio civile vuole reclamare questa gestione, non possa questa venirgli facilmente attribuita. La Commissione non ha alcuna predilezione nè pel Genio civile, nè pel Genio militare; veda adunque il signor ministro, se egli crede che l'amministrazione delle spese, ossia la direzione relativa alle opere sanitarie, si debba affidare al Genio civile, cioè agli ufficiali del Genio diretti dal Ministero dei lavori pubblici, oppure al Genio militare; su questo punto, ripeto, decida il signor ministro, perchè la Commissione a tale riguardo non ha alcuna difficoltà. Ove egli creda che quest'amministrazione si debba dare al Genio civile, non c'è che da aggiungere: « l'amministrazione dei lavori da eseguirsi nei porti e spiagge, e relativamente agli stabilimenti sanitari, procederà con le stesse norme, ecc. »

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Io non do in simile affare preferenza nè al Genio civile nè al militare; desidero solamente che siano messi in correlazione tutti gli articoli che ho indicati. Quanto all'articolo primo mi pare che quando i lavori degli stabilimenti sanitari dovessero essere eseguiti dal Ministero dei lavori pubblici per mezzo de' suoi ingegneri civili, resterebbe però sempre vero che quello che riguarda l'amministrazione di essi stabilimenti deve spettare alla marina, perchè il Ministero dei lavori pubblici non può conoscerne i bisogni, e non potrebbe perciò assumersi la responsabilità del servizio. Nell'articolo proposto dal Ministero era portato dalla sovrintendenza e dall'amministrazione dei lavori da eseguirsi nei porti e nelle spiagge. Ciò stava bene; poichè l'amministrazione dei porti e delle spiagge, dopo sopprese le casse speciali, e generali ancoraggi, passava integralmente al Ministero dei lavori pubblici; ma rispetto agli stabilimenti sanitari a lui non potrebbe appartenere che l'esecuzione dei lavori, e l'amministrazione spetterebbe pur sempre alla marina.

FARINA PAOLO, relatore. Quanto ha detto testè il signor ministro porterebbe che si dovesse mantenere l'articolo 1 quale venne formulato dalla Commissione, poichè non parmi affatto conveniente che quando un ministro, come è quello della guerra, ha, per eseguire le opere che da lui dipendono, un corpo del Genio ch'è suo speciale, debba affidarne alcune al Genio civile ed altre riservarle per sè. Mi pare più semplice che quelle opere che sono amministrate dal Ministero della guerra restino addossate al Genio militare, e che le altre si affidino al Genio civile. Allora si può conservare l'articolo come è, cambiando però la parola *demandate* in *attribuite*, come semplice correzione di lingua, od in quell'altro termine che si crederà più acconcio, e riservandosi la coordinazione di cui si fa cenno all'articolo 20.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. In questo senso io accetto l'articolo.

PRESIDENTE. Allora non vi sarebbe più opposizione, cioè il Ministero adotterebbe l'articolo proposto dalla Commissione.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Colla riserva di portare quelle modificazioni che saranno necessarie agli articoli 12 e 20.

PRESIDENTE. L'articolo primo proposto dalla Commissione e consentito dal Ministero è così espresso:

« L'amministrazione dei lavori da eseguirsi nei porti e spiagge procederà colle stesse norme che sono in vigore per tutte le altre opere dello Stato attribuite al ministro dei lavori pubblici. »

Lo metto ai voti.

(È approvato.)

Il signor ministro consente alla soppressione dell'articolo 2 del progetto ministeriale, quale ci vien proposta dalla Commissione?

PALROCAPA, ministro dei lavori pubblici. Consento.

PRESIDENTE. Leggo l'articolo 2 della Commissione che corrisponde al 3 del progetto ministeriale.

« Art. 2. I lavori idraulici di conservazione e miglioramento e le nuove opere idrauliche dei porti e spiagge si eseguiranno a carico dello Stato, delle provincie e dei comuni secondo la natura loro e l'importanza e grado di utilità dei porti e spiagge in cui vengono eseguiti.

« Art. 3. Sono lavori ed opere idrauliche di un porto o spiaggia:

- « Le escavazioni della bocca, bacino e canali del porto;
- « Gli argini e moli di circondario per difenderli dalle alluvioni e dagli interrimenti;
- « I canali di deiezioni e gli smaltitoi per liberarli dai depositi e dalle infezioni;
- « I moli e le dighe per regolarne la foce e proteggerne i bacini;

« I moli di ridosso e i frangi-onde per renderne più coperto e più sicuro l'ancoraggio;

- « Le ripe artificiali, darsene, approdi, imbarcatoj;
- « Le gettate e scogliere destinate a guarentire le sponde della foce, i bacini ed i canali;

« I fari, le torri, i gavitelli ed altri segnali fissi e mobili destinati a servire di guida ai bastimenti;

« Ed ogni altra opera, cui scopo sia mantenere profondo e spurgato il bacino di un porto, facilitarne l'accesso, l'approdo e l'uscita, ed aumentare la sicurezza dei bastimenti che vi praticano.

« Art. 4. I porti e le spiagge, i cui lavori sono posti sotto la immediata direzione o sotto la superiore sorveglianza e tutela del Governo si dividono in tre categorie:

« La prima comprende i porti che sono riconosciuti di utilità generale dello Stato, e si divide in due classi:

« Appartengono alla prima classe i porti principali che offrono ogni agio ed opportunità di scalo al commercio ed alla navigazione nazionale ed estera;

« Alla seconda classe appartengono i porti unicamente di rilascio e quelli che servono a presidii o stabilimenti militari marittimi succursali.

« La seconda categoria comprende i porti, la cui importanza ed utilità commerciale si estende ad una o più provincie. » (Sono approvati senza discussione.)

« Art. 5. Sono assegnati alla prima categoria i seguenti porti:

- « CLASSE PRIMA — 1. Genova colle spiagge adiacenti della Foce e di San Pier d'Arena;
- « 2. Nizza, con Villafranca, porto e darsena;
- « 3. Savona;
- « 4. Cagliari colla spiaggia dalla darsena al lazzaretto;
- « 5. Porto Torres.

« CLASSE SECONDA — 1. Ospizio; 2. Vado; 3. Portofino; 4. Portovenere; 5. Cala Gavetta nell'isola della Maddalena; 6. Golfo Palmas; 7. Porto Conte; 8. Capraia; 9. Aranci e Terranova. »

ZIRIO. Crederei mancare al mio debito, e come deputato e come cittadino sanremese, se non elevassi la mia voce contro la classificazione dei porti contenuta in questo articolo 6, che necessariamente si collega col successivo articolo 7, perchè a chi non è ignaro affatto delle coste ligustiche una tale

classificazione non può non apparire inconsequente ed illogica, in ispecial modo per ciò che concerne il porto di San Remo, voluto assegnarsi alla seconda categoria, quando per ogni rispetto deve nella prima venir collocato.

Ho detto inconsequente ed illogica, perchè in questo progetto di legge veggo confusi e posti in ordine inverso veri porti con semplici spiagge o con seni dalla natura formati. Veggo data maggiore importanza a' porti che non dovrebbero averla, od averla minore, e ne veggo degradati altri che meritano maggior riguardo.

In ciò il Ministero dei lavori pubblici, o chi di sua incombenza elaborava il progetto, scartò quanto v'era di buono nella legge precedente intorno ai porti, e ne raccolse solo l'inesatto, per modo che io credo non siasi ben ponderate tutte le circostanze alle quali devesi informare una ragionata e conveniente classificazione.

Io intendo parlare, o signori, della legge 19 novembre 1827, riguardante ai porti e spiagge di terraferma.

Sebbene quella legge presenti anch'essa qualche anomalia, ha però elementi assai più giusti in punto di categorie che non la presente.

Nella legge del 1827, all'articolo 3, io osservo classificato Vado tra i porti, quando non è veramente che una semplicissima spiaggia, comunque stia in forma di seno, il quale offre un buon ricovero alle navi bersagliate da' venti di sud o di sud-ovest, e quando questa spiaggia dista di tre chilometri circa dal porto di Savona.

Ma in quella legge non trovo neppure fatta menzione di Santo Ospizio; perchè, se per la sua conformazione topografica presenta un altro seno sicuro in certi casi, pericoloso in altri, e nel quale venne da poco in qua formata una gettata per meglio riparare i piccoli legni di cui è solo capace per esservi pochissimo fondo, la sua utilità è poi quasi nulla trovandosi in sito deserto, ed a fianco, dirò meglio, a contatto del golfo e darsena di Villafranca noverata tra i porti di prima classe della prima categoria, di cui però non è accessorio.

Per l'opposto in detta legge del 1827 trovo collocati nella stessa linea Porto Venere, Porto Fino, Lerici, Camogli, San Remo e Vado, quando tutto il rimanente, compreso Santo Ospizio, era dichiarato seno o semplice spiaggia.

Nella legge attuale invece veggo bensì lasciati all'antico loro rango Porto Venere, Porto Fino e Vado, coll'aggiunta di Santo Ospizio, ma veggo abbassati ad una categoria inferiore San Remo, Camogli e Lerici, e posti in parallelo di chi nel 1827 non era e non aveva neppure la nomenclatura di porto.

Opera troppo lunga sarebbe, e non del mio scopo, il ragionarvi ad una ad una di cosiffatte incoerenze; mi basta solo averle accennate, abbandonandole al criterio della Camera. Io mi soffermerò soltanto sulla strana classificazione che vorrebbe darsi al porto di San Remo.

Dal rapporto della Commissione, distribuito soltanto ieri sera, e che appena ho avuto tempo di leggere, si scorge che nel suo seno erasi rilevata l'incongrua classificazione data nel progetto al porto di San Remo; che ivi erasi proposto emendarla, con trasportarlo alla seconda classe della prima categoria, che sarebbe la sua vera sede, « ma che la maggioranza (sono parole della relazione), non ravvisando in esso veruna delle due qualità che davano diritto ad essere in essa compreso, a termini del terzo alinea del progetto, quello cioè di essere *unicamente di rilascio*, o di servire a *presidii marittimi*, » rigettava la proposta.

Ma se io sarò abbastanza fortunato di provare alla Camera

che il nostro porto offre appunto in grado eminente o entrambi, o soltanto il primo dei detti requisiti, se dimostrerò di più che militano in suo favore altre assai più potenti ragioni di utilità generale e locale, mi sarà lecito sperare che nè il Governo, nè la Commissione faranno ulteriore ostacolo a che il nostro porto sia ricollocato nel grado che gli spetta, e che gli si verrebbe a togliere nel progetto di legge.

Comincerò dalla ragione di utilità locale e generale. Passerò indi a combattere gli obbietti della Commissione sopraccennati.

Per ciò fare con qualche ordine imprendo a sostenere che il nostro porto non si poteva abbassare alla seconda categoria, e separarlo dagli antichi suoi compagni, cioè: Porto Venere, Porto Fino e Vado, per le seguenti ragioni:

- 1° Per l'importanza sua propria;
- 2° Per la difesa marittima e militare dello Stato;
- 3° Per l'interesse generale della navigazione, sì nazionale che estera.

Entrando nel primo assunto prego la Camera di ritenere che San Remo, come capoluogo di provincia, è già in gran parte, e dovrà vieppiù addivenire centro al commercio di 65,000 abitanti avendone la sola città pressochè 11,000 per cui dopo Genova fu sempre ritenuto il primo agglomerato di abitanti nella Liguria.

Notisi ancora che la provincia di San Remo ha a sè sola 52 chilometri di litorale, senza che siavi, o sia iniziato, o possa progettarsi altro porto, ed ha così una costiera maggiore di un terzo almeno di tutte le altre provincie marittime, che tale è appunto la distanza tra il Garavano ed il Rivo Inferno, suoi limiti sul mare.

Il porto di San Remo consta da quasi un secolo di un vasto molo in muratura e pietre, da taglio sporgente in mare per la fuga di 230 metri, che la città già emula di Genova fece costrurre a proprie spese coll'ingente sacrificio di oltre un milione di lire, del quale sopporta tuttora il peso, pagando l'interesse del residuo di quel prestito in annue lire 14,000, ed attorno al quale la città sia a ripararne in parte i guasti, colpa delle passate incurie amministrative, sia per prolungarlo, sta spendendo la somma di ottanta mila lire, impiegandovi tutto l'eccedente del suo bilancio per quattro anni a venire.

Da molti anni il Governo percepiva bensì il reddito del nostro porto, ma giammai v'impiegò un centesimo.

Se di quanto io affermo la Camera desidera una prova autentica, eccola in un brano della relazione del signor E. Sasserò, capo del Genio marittimo, nella sua relazione 25 aprile 1851, che va unita all'altro progetto di legge:

« San Remo possiede un bellissimo molo in pietra da taglio di metri 230 di lunghezza, il quale pare tutto fondato sopra casse. L'amministrazione de' porti e spiagge non avendo potuto, ed il municipio non avendo voluto (non si può volere quando mancano i mezzi, laddove i mezzi li aveva l'ammiragliato, e non volle darli) farvi alcuna riparazione per meglio di 20 anni (*Sensazione*), il mare vi ha aperto varie breccie talmente ampie, che il suo otturamento, compresa la gittata di difesa, ascenderà a meglio di lire 100,000, ed ora il municipio, ottimamente consigliato, a malgrado di vari carichi (potevo meglio dire moltissimi), ha stanziato, onde riparare passabilmente simili danni, la somma di lire 60,000 sugli esercizi 1851, 52 e 53.

« Ma come queste non saranno sufficienti, parrebbe di stretta giustizia che il Governo contribuisse a compiere il ristaurò di un'opera cotanto importante, non fosse altro, al-

meno per impedire che, lasciandosi il lavoro imperfetto, i flutti non vengano a rovinare quanto si sta eseguendo a spese del civico erario, e non cagionare al suddetto molo danni forse maggiori degli attuali. »

E propone lire 45,000 che il Governo ha da prima proposto nell'altra legge in lire 5000, e poi consentito fosse aumentato, dietro i miei reclami, a lire 8000.

Sotto la dominazione francese, ed allorché il porto di Savona, ingombro come era nella sua bocca, si tenea di poco o niun conto, e poichè niun altro porto esisteva nella riviera di ponente tra Nizza o Villafranca e Genova, Napoleone rivolse i suoi sguardi al porto già in parte formato di San Remo, e nell'idea di ultimarlo ne fece rilevare il piano dal chiaro ingegnere Teulhaire speditovi espressamente; e questo compito nel 1811 (se ben mi sovvegno la data), vi alloggiò sull'erario imperiale la somma di lire 50,000, che vi furono non dirò utilmente impiegate, bensì sperperate da chi ne sopravvegliava i lavori.

Indi, considerato San Remo come porto da perfcersi, ne sanzionò di prima classe la sua allora fiorente marineria, colle paghe d'invalidi dovute a questo grado.

E l'idea di quel grande in questo divisamento, oltre all'utilità del commercio e della navigazione, aveva un altro scopo politico, che con molto maggiore ragione il Governo del Re non può nè deve trascurare, se pure in simili vedute vuol essere coerente a sè stesso; se non vuol incorrere in una gravissima responsabilità, voglio dire lasciare senza il necessario corredo la gran linea militare delle fortificazioni di Ventimiglia e del Roia, nelle quali si consumarono già meglio di sei milioni.

Questa linea strategica, dalla quale il porto di San Remo dista da 8 chilometri circa, se da Napoleone, allora padrone di gran parte d'Italia, era riguardata come una seconda trincerata della Francia nell'evento di una invasione nemica, e nel caso di una sorpresa contro Alessandria e Genova, deve a mille doppi tale ritenersi pel nostro Stato rimpetto alla Francia, giacchè egli è in questo senso che dal nostro Governo veggonsi preparate con immensa spesa quelle fortificazioni.

Ora, io lo domando: se in una contingenza di guerra occorresse mai spedire colla massima celerità armi ed armati da Genova, ovvero da Spezia, ove pare si pensi trasferire l'arsenale marittimo, alle fortezze di Ventimiglia, che stanno quasi sulla nostra frontiera occidentale ligure, non sarebbe al tutto indispensabile che i nostri legni da guerra, o da trasporto a vela, e molto più a vapore, trovassero un sicuro approdo nel porto di San Remo, da dove in un'ora si giunge a Ventimiglia, dappoichè in questo caso non potremmo giovare dei porti di Nizza a Villafranca, che restano al di là delle stesse fortezze, e tanto più che il porto di San Remo ha egli stesso un forte assai considerevole da poter proteggere l'approdo e la permanenza de' nostri legni da un assalto nemico?

Il volerlo contrastare sarebbe lo stesso che rinnegare l'evidenza, e segregare dal nesso della legge l'articolo 20, che riguarda anche alle fabbriche militari di terra, che hanno correlazione coi porti.

Ed è per ciò che anche sotto questo aspetto è debito del Governo di rivolgere al porto di San Remo le sue premure, perchè appunto offre dati assai maggiori di quelli desiderati dall'articolo 5, alinea 3 della legge in esame, per aver diritto a collocazione nella prima categoria, perchè niuno potrà mai persuadersi che sotto qualsivoglia riguardo San Remo abbia minore importanza di Porto Fino e Vado, e non l'ab-

bia assolutamente maggiore, per non dir d'altri, di Lerici e Camogli, che con Porto Venere sono nella seconda classe della prima.

Forse mi si dirà che l'articolo 15 di questo progetto lascia aperto l'adito ai porti di categoria inferiore di reclamare l'elevazione ad una classe superiore, qualora nel seguito venga ad aumentare la loro importanza.

Ma io rispondo, e parmi di averlo già con quanto precede dimostrato, che l'importanza del porto di San Remo, che l'utilità e la necessità di migliorarlo, anzi ultimarlo, è presente, non già futura; epperò il Governo non può eziandio dal lato del suo vero interesse e della sua sicurezza esterna contrastarne la chiesta giustissima classificazione in questa normale circostanza, perchè, o signori, il perfezionamento dei porti è opera di lunghi anni, la quale, nascendo il bisogno, non può essere improvvisata malgrado qualunque sacrificio.

Qui però non hanno termine i motivi dell'attuale somma importanza del porto di San Remo.

Dopo averlo considerato nell'interesse generale e particolare dello Stato, passiamo a quello della sua opportunità per la navigazione nazionale ed estera, ed a quella in ispecie di rilasci per le navi, che è tra le precipue basi espresse nella stessa legge per fissarne la classificazione, ed in cima a molte che si potrebbero addurre, io pongo le seguenti due ragioni dalle quali verranno ad essere annichilite le obiezioni della Commissione.

La prima ragione si è che la provincia di San Remo è la più ferace in legnami per costruzione navale, in ispecie di pini, roveri e larici. Dirò di più: quando la regia marina stipula contratti di forniture di legnami, vi appone d'ordinario la condizione, *Che stiano pini di San Remo*; ne appello in testimonio l'onorevole signor Di Cavour, già ministro delle finanze e marina.

Questi legnami, malgrado la difficoltà, e direi quasi l'impraticabilità delle strade, che accennano a quelle vastissime foreste, perchè neppur di strade si è mai a nostro riguardo occupato il Governo, sono per la maggior parte condotti in San Remo, da dove sono poi per via di mare trasportati al regio cantiere di Genova.

Non è certo mia intenzione dirvi che, aperte nell'interno di quella provincia comode vie, possa la città di San Remo offrire l'opportunità di un cantiere da guerra. Bensì questo posso con ragionevolezza affermare che, perfezionandosi quel porto, può diventare con tutta facilità un cantiere opportunissimo alla marina mercantile, sì per la costruzione, sì maggiormente per il raddobbo dei bastimenti; imperocchè precipuo elemento di questi essendo la bontà dei legnami si otterrebbero in prima mano sul luogo stesso di produzione, senza ricorrere ai cantieri mercantili di Varazze, Voltri ed altri luoghi, che da San Remo in gran quantità li traggono; e quanto al raddobbo, siccome le navi di grossa portata non possono tirarsi a terra, troverebbero, perfezionato che venga il porto di San Remo, una comoda e sicura stazione per operararlo, di che difettano i cantieri sopraccennati.

D'onde io deduco che il raddobbo delle navi, che deve essere eminentemente favorito pel bene della navigazione, costerebbe in San Remo un buon terzo di meno che in qualunque altro scalo della Liguria, giuntovi massime il comodo del porto per operararlo.

La seconda ragione, che io ritengo capitale, si è che un buon porto in San Remo offrirebbe un punto di *rilascio* talmente opportuno alla *navigazione nazionale ed estera* che, oserei dire, niun altro esservene sotto questo rapporto in tutto il nostro litorale di terraferma.

Questa ragione puramente nautica è di fatto transeunte bensì, ma di fatto che ogni anno spesso si rinnova sotto i nostri occhi, di un fatto che io debbo credere sfuggito alle indagini ed agli studi di chi fece al signor ministro dei lavori pubblici i rapporti, dai quali egli sicuramente prese le mosse per proporre alla Camera la classificazione in esame.

Il fatto è questo, che i bastimenti procedenti da ponente con forti venti d'ovest e sud-ovest, giunti che siano sui paraggi di San Remo trovano per l'ordinario, e massime durante l'inverno, il contrasto de' venti opposti di nord o nord-est, i quali scendendo dall'Appennino regnano costantemente nel gran golfo di Genova, di cui il capo a levante di San Remo puossi dire l'estremità occidentale, e nel contrasto de' venti, e nella furia del mare, i bastimenti, per mancanza di sicuro porto, trovansi costretti o a stare sui bordi, con grave pericolo del legno, del carico e delle vite, perchè esposti a getto ed a naufragio (come avvenne pochi anni fa alla nave francese *Merole* di 400 tonnellate, che, procedente dal Brasile carica di generi coloniali, dopo aver lottato per 2 giorni fra i contrasti, venne gettata in pieno giorno sul nostro lido, ove andarono perduti e navi e merci e parte dell'equipaggio), ovvero sarà loro dato retrocedere a Villafranca con perdita di 35 miglia marine di cammino, e di 70 fra retrocesso e ritorno, con danno gravissimo della navigazione e delle operazioni commerciali, l'anima delle quali sta nella sicurezza e nella celerità dei viaggi.

Tali inconvenienti non accadrebbero per fermo se vi fosse un buon porto a San Remo, il quale non potrà mai perdersi se non col diretto concorso del Governo tribuito ai porti di prima categoria, a cui per questo convincente motivo quello di San Remo ha diritto di appartenere, mentre io preveggo che se il Governo si ostina a lasciarlo nella categoria dei porti puramente sussidiati, e se la Camera ciò consentisse, per me sarebbe segno che per un misero risparmio il vero bene della navigazione, nè quello pure del commercio e dell'industria, in buona sostanza non si vuol promuovere, ma che i lamentati inconvenienti si vogliono perpetuare.

Tornando adunque da dove io era partito, mi riassumo e dico, che se inconsequente ed illogica in complesso si manifesta la classificazione de' porti lo è pure in sommo grado per rispetto a quello della città di San Remo a cui si vuol fare una manifesta ingiustizia, un'onta insopportabile, non pareggiandolo almeno ai porti dai quali fu disgiunto; nutro perciò fiducia che il senno della Camera consentirà, come io formulando il mio voto propongo che sia tolto dalla seconda categoria, e collocato almeno nella seconda classe della prima, in emendamento agli articoli 6 e 7 della presente legge.

PRESIDENTE. Il deputato Zirio dunque propone che si faccia un'aggiunta al numero 9 dell'articolo 5, ponendovi San Remo, togliendo questo dal numero 1 dell'articolo 6.

La parola è al signor relatore.

PARINA PAOLO, relatore. La Camera ha già sentito, come indotti forse dalla stessa idea non troppo giusta che si è formata l'onorevole preopinante, dei porti compresi nella classe seconda della prima categoria, molti deputati abbiano chiesta la parola per reclamare a favore dei porti del collegio elettorale a cui appartengono eguali favori a quelli che reclamava il deputato Zirio per il suo.

Sgraziatamente l'onorevole Zirio e i deputati che hanno chiesta la parola, se non erro, per questo scopo, si sono ingannati sulla natura della classificazione, che la Camera ha già votata, e che il deputato Zirio ha contribuito a votare anch'esso. Questa classificazione risulta manifestamente determinata dall'alinea dell'articolo 5, nel quale si legge: « alla

seconda classe (della prima categoria cioè) appartengono i porti unicamente di rilascio, e quelli che servono a presidii o stabilimenti militari, marittimi, succursali; » ora quando l'onorevole Zirio ed alcuni altri che hanno chiesta la parola verranno a reclamare per l'importanza dei loro porti a dimostrare che in essi si fanno molte operazioni commerciali...

ZIRIO. Non ho detto questo...

FARINA PAOLO, relatore. Perdoni: ha detto fra le altre cose che è importantissimo il porto di San Remo per il commercio di legnami per le costruzioni marittime, perchè in esso affluiscono i migliori legnami di costruzione, ed accorrono in quel porto i bastimenti che vanno a caricarli; con ciò è venuto a provare l'importanza commerciale del porto in favore di cui intese perorare. Ora è appunto perchè questo porto ha una importanza commerciale, non unicamente di rilascio, che viene escluso dalla seconda classe della prima categoria, e perchè reca un vantaggio materiale alla provincia a cui appartiene è opportuno che la provincia medesima, o una parte di essa, sia principalmente incaricata della manutenzione e riparazione dello stesso.

Male a proposito si deducono argomenti dalla classificazione dei porti che era stata fatta nel 1827, perchè allora si determinava la classificazione dei porti a seconda della loro importanza commerciale, ed allora stava bene che San Remo fosse portato in terza classe, ma è appunto perchè si trova in terza classe sulla legge del 1827, attesa la sua importanza commerciale, che non può entrare nella seconda classe adesso perchè da questa seconda classe medesima sono esclusi appunto quei porti che hanno un'importanza commerciale, ed in essi sono semplicemente compresi i porti di puro rilascio, o servienti a stabilimenti militari, marittimi. Ora il porto di San Remo non è esclusivamente di rilascio, non serve a nessun stabilimento militare marittimo; è quindi evidente che a termini della categorizzazione, che ha votata anche il deputato Zirio, San Remo non può entrare in questa categoria. In conseguenza per lui, e probabilmente per gli altri che prenderanno la parola, io dovrò sempre insistere che la Camera ha già votato un principio secondo il quale bisogna escludere e il porto di San Remo e quello di Porto Maurizio e quello di Rapallo ed alcuni altri che probabilmente si proporrà alla Camera di comprendere in questa categoria.

Per conseguenza io prego la Camera di mantenere la categorizzazione quale venne stabilita dal Ministero e dalla Commissione, perchè realmente per i porti di rilascio vi è un motivo speciale per metterli principalmente a carico dello Stato, in quanto che sarebbe ingiusto di porli principalmente a carico delle provincie e comuni che da essi non risentono quasi nessun vantaggio.

PRESIDENTE. La parola sarebbe al deputato Bonavera: però, onde non confondere le questioni, desidererei prima sapere se egli intenda di opporsi alla proposta del deputato Zirio.

BONAVERA. Io intendo di fare una nuova proposizione.

PRESIDENTE. In questo caso do la parola al deputato Zirio per definire prima sulla di lui proposta ora in discussione.

ZIRIO. A ciascun deputato corre l'obbligo di esprimere liberamente al Parlamento quanto crede utile al bene generale dello Stato e del collegio di cui è mandatario. E questo parmi aver fatto.

Io non posso indovinare quali proposte avrebbero in intenzione di emettere gli onorevoli nostri colleghi che hanno chiesto o fossero per chiedere la parola in questa discussione.

Per mio conto credo aver dimostrato che non hanno so-

lido fondamento gli obbietti della Commissione in aver escluso il porto di San Remo dalla categoria cui deve appartenere.

Se ho detto che San Remo, perfezionandosi il suo porto, può divenir centro di ragguardevole commercio, non ho poi detto, nè se ne deve dedurre, che nè ora nè per molto tempo possa ritrarre da tale commercio le somme necessarie per la sua ampliazione. Due erano gli scopi che io mi era prefisso, quello di discutere che il porto di San Remo è un porto inserviente essenzialmente al rilascio delle navi che si trovano bersagliate dalle tempeste, ciò che spesso nei paraggi di San Remo più che in altri punti della riviera occidentale si verifica, e ne ho indicate le cause che non mi si è potuto, nè saputo contraddire.

L'altro (cui non intesi dare alcuna risposta) si è l'opportunità, anzi la necessità, e così l'obbligo del Governo di perfezionare il porto di San Remo, perchè in certo qual modo è il complemento delle fortificazioni di Ventimiglia, e come avente esso stesso un forte, che certo deve riputarsi forte, o stabilimento marittimo, a guisa di quello di Vado, e tale era appunto riputato sotto l'impero francese, perchè era noverato tra le fortezze di costa.

Credo poi che l'alea dell'articolo 3 già votato in massima dalla Camera vada interpretato non in modo assoluto, ma bensì dimostrativo.

L'aver un porto qualche commercio e che possa anche diventar maggiore non esclude che se è ad un tempo porto di rilascio, ovvero serve a stabilimento marittimo (ed io aggiungo anche è fortezza di terra, di cui è cenno all'articolo 20 della legge), non abbia più diritto a poter entrare nella prima categoria. Se questa ragione valesse in modo assoluto, allora si dovrebbero escludere quasi tutti i porti, che si vedono noverati nella seconda classe della prima categoria, perchè, ove più ove meno, vi si fa un qualche commercio, e non servono esclusivamente a rilascio di bastimenti. Persisto dunque nella mia proposta.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Quanto disse l'onorevole deputato Farina mi pare abbastanza chiaro e preciso per mandar a termine la presente questione. Tuttavia poichè il deputato Zirio insiste su questo argomento, aggiungerò aneora alcune parole.

In primo luogo dirò che l'argomento, cui egli vorrebbe appoggiarsi, onde stabilire il porto di San Remo nella seconda classe della prima categoria, l'argomento cioè che il porto di San Remo abbia uno stabilimento militare marittimo, non sussiste, perchè un'opera di fortificazione non è uno stabilimento militare del porto; essa può essere posta in qualunque punto della costa opportuno alla difesa immediata della costa stessa, o a legarla con una linea strategica; e tale sarebbe appunto quella che domina San Remo, se sta quanto espone l'onorevole preopinante.

Tolto dunque questo argomento, quello rimane di essere San Remo un porto di rilascio.

Il deputato Zirio, dopo aver detto che vi si faceva un commercio importantissimo, dice ora il suo commercio essere molto ristretto, ma che è di grande utilità invece come porto di rilascio. Gli osservo però che se bastasse il servir di rilascio per far iscrivere un porto in prima categoria, bisognerebbe iscriverli tutti, perchè tutti i porti vi sono atti; e non è facile stabilire qual più qual meno lo sia; giacchè ciò non dipende solamente dalla posizione del porto, ma principalmente dall'imperversare delle burrasche più in questo che in quel punto e dall'altura cui si trova allora il bastimento. Se una burrasca sorprende un bastimento, il porto che si trova

aver più vicino, quello verso, cui il vento lo spinge e in cui può più facilmente entrare, è il suo porto di rilascio. Qui non si tratta dunque di vedere se un porto sia o no di rilascio, ma bensì se lo sia esclusivamente. Ora io prego il deputato Zirio ad osservare che nella seconda classe della prima categoria, eccettuati alcuni porti che hanno dentro di sé degli stabilimenti veramente adattati al servizio militare marittimo, tutti gli altri sono così privi di propria risorsa, che se l'amministrazione non ci provvedesse, nessuno ci provvederebbe; e spero che egli non vorrà mettere il porto di San Remo in sì cattiva compagnia. Quando un porto è in tale condizione da non potersi da sé provvedere, ma è un punto di rilascio importante, vi provvede il Governo.

Io non credo dunque assolutamente che si possa portare nella seconda classe della prima categoria il porto di San Remo, ponendolo così a tutto carico dello Stato, mentre invece le risorse del paese sono attissime a sostenerlo, e lo ha provato egli stesso, ricordando che quella città vi ha speso già un milione e duecentomila lire. Questo argomento è buono, perchè egli domandi che il Governo concorra nelle opere ulteriori necessarie; e questo è già stabilito mettendolo in seconda categoria. Ma, lo ripeto, quel milione e duecentomila lire già spese sarebbero piuttosto un argomento contrario alla sua tesi, non essendo altronde colpa nè del Governo, nè di nessuno, fuori che della città stessa, se essa ha lungamente abbandonato questi lavori, e se adesso si trova in necessità di far gravi spese per ristorarli; ed è perciò appunto che nella legge che discuteremo dopo questa, si è già proposto un sussidio per questi restauri.

Spero che queste ragioni possono valere anche per l'onorevole Bonavera e pel deputato di Porto Maurizio, e per tutt'altri deputati che hanno il loro porto in seconda categoria e vorrebbero forse tutti portarlo in prima.

VALERIO LORENZO. Io non penso che l'onorevole deputato di San Remo abbia poi tutto il torto che gli si vuol dare, ed io spero che il signor ministro, a me, deputato di nessun porto, vorrà prestare attenzione.

Al deputato di San Remo si dice: il vostro porto non si può comprendere nella seconda classe perchè non è sicuramente porto di rilascio; e poi gli si soggiunge: il vostro porto non si può collocare nella prima classe perchè esso non è di utilità generale; ma scorgendo io che a questo primo porto di San Remo si nega di entrare nella prima classe perchè serve di rifugio, e gli si nega di entrare nella seconda classe perchè ha un grande commercio, parmi vedere uno che abbia un doppio titolo per giungere a due gradi superiori e sia perciò appunto condannato a stare nei gradi inferiori perchè sia doppio il suo merito.

Questo non mi pare argomento molto cortese in favore di San Remo, e parmi che a ragione possa lagnarsi di non essere collocato là dove io veggio collocata Savona. (*Movimenti in senso diverso*)

Io non credo che tra il movimento normale del commercio di Savona e quello di San Remo esista grande differenza. (*Movimento*)

Io non sono nè ligure, nè marinaio, ma io amo grandemente la Liguria, e la percorsi più volte, e vidi più d'una volta nel porto di San Remo maggior numero di navi che non in quello di Savona.

Ora io credo che si possa dare a San Remo quello che si accorda a Savona. Nè vale il dire che si debbano collocare nella seconda classe quei soli porti i quali altrimenti sarebbero abbandonati; San Remo ha diritto di essere considerato come porto di rifugio, perchè presenta appunto un ottimo

luogo di ricovero, perchè, non essendovi altri porti vicini, è il rifugio più naturale che trovano le navi per un lungo tratto di costiera.

Se accanto a San Remo io trovassi Porto Fino, se trovassi Villafranca, oh, allora io direi: non date un favore a San Remo come rifugio, perchè altri rifugi sicuri hanno le navi balstrate dalle tempeste in quelle prossimità.

Ma, considerando la proposita classificazione dei porti, io vorrei che il signor ministro mi dicesse su quali basi siano state fatte queste classificazioni, le quali mi paiono oltremodo arbitrarie.

Io vedo stabiliti nella prima classe quei porti i quali sono di utilità generale dello Stato; veggio nella seconda quelli che sono di utilità di una o più provincie; veggio finalmente nella terza quelli che sono soltanto di utilità di uno o più comuni.

Ma egli è, parmi, molto difficile il giudicare quali siano i porti di utilità generale, quali utili ad una sola, od a più provincie, quali utili ad uno od a più comuni, quasichè essendo i comuni più importanti il cuore, il cervello, direi così, della provincia, ad essa non giovino quei porti che giovano a quei comuni. Avvi, a parer mio, una norma che avrebbe potuto regolare simile classificazione, e che forse anche l'ha regolata; ma i ministri sono usi da lungo tempo a presentarci delle leggi così scarse e povere di documenti d'ogni fatta, che i deputati (mi si condoni il paragone perchè ragiono di cose di mare) non hanno veramente bussola colla scorta di cui navigare. (*ilarità*)

Se i signori ministri, allorchè presentano delle leggi, volessero, secondo è loro debito, corredarle dei dati statistici che sono opportuni, le discussioni procederebbero assai più brevi e riescirebbero più proficue al paese. Ma parlando soltanto della discussione che al presento ci occupa, io stimo di non andare errato se affermo che essa non avrebbe luogo se i signori ministri, nel presentare la legge, l'avessero corredata di una tabella indicante i movimenti di ciascun porto, imperocchè i deputati i quali intendono tutelare i porti appartenenti al loro collegio elettorale, o che prediligono, o reputano meritevoli di maggior considerazione, non piglierebbero la parola quando avessero avuti dati sufficienti ed incontestabili per vedere che la classificazione ministeriale era basata sovra ragioni di giustizia. Io ripeto che, sino a che i signori ministri non si appiglieranno a questo partito, già più volte reclamato dalla Camera, di porre sott'occhio ai deputati i dati statistici necessari, perchè si possano ragionevolmente conoscere i particolari delle leggi che siamo chiamati a discutere, i nostri dibattimenti non procederanno che lunghi ed intralciati, e saranno meno atti a produrre quel frutto che il paese è in diritto di aspettarsi da noi.

FARINA PAOLO, relatore. Io veramente non so se la Commissione abbia usato gentilezze a San Remo; quel che è certo però si è che non aveva intenzione fargli torto voruno, poichè concorrono sicuramente nel porto di San Remo le stesse condizioni che concorrono in tutti i porti che la legge pone in seconda categoria, quello cioè di essere contemporaneamente e di commercio e di rilascio. Ma, venendo all'istanza che faceva l'onorevole deputato Zirio, essa in verità non consentirebbe punto con quella avanzata dall'onorevole deputato Valerio. Infatti il Ministero e la Commissione opinavano e la Camera con essi già avendo votato quale dovesse essere la natura dei porti della seconda classe della prima categoria non concernente che i porti di rilascio, ed inservienti a stabilimenti militari marittimi, la domanda dell'onorevole Zirio non si poteva accettare.

Il deputato Valerio invece pone il porto di San Remo a confronto con quello di Savona, e dice: io stimo che l'importanza del porto di Savona non sia, relativamente alla generalità del commercio dello Stato, maggiore di quella del porto di San Remo; ma Savona è nella prima classe della prima categoria, dunque anche San Remo deve ottenere identica classificazione.

Veramente la Commissione non si è occupata di dimostrare l'importanza del porto di Savona, in quanto che aveva presente che l'anno scorso la Camera votò una somma cospicua per quel porto, ed in tale occasione ebbe a riconoscere tutta l'importanza del porto medesimo, per cui credette superfluo di entrare in una discussione di tal natura. Ma dacché l'onorevole deputato Valerio ha stabilito questo confronto, io mi trovo felice di avere sott'occhio un lavoro fatto dal relatore della Commissione del progetto di legge per lo stanziamento della somma di sussidio per il porto di Savona, nel quale trovo registrate le seguenti cifre.

L'annuo provento della dogana dall'anno 1841 al 1845 in media risulta per Savona di lire 467,698 annue, mentre invece durante lo stesso periodo non è per San Remo che di 177,000.

Vede dunque la Camera che San Remo non rende che un terzo circa di quello che frutta il porto di Savona; e noti che ciò aveva luogo prima che si eseguissero quei lavori che hanno poi portato un grandissimo vantaggio per quel porto, in quanto che hanno rimosso in gran parte e termineranno col rimuovere del tutto quegli interrimenti che vietavano alle navi di grossa portata di approdare nel porto di Savona...

VALERIO LORENZO. (*Interrompendo*) Mi permette il signor relatore una breve interruzione? (*Il deputato Farina fa segno di sì*)

Le cifre che egli ha addotte non bastano a provare l'importanza relativa dei due porti. Il porto di San Remo è anzitutto un porto di esportazione, mentre il porto di Savona è porto di importazione. Bisognerebbe conoscere l'importanza dell'esportazione e dell'importazione di amendue i porti per giudicare esattamente del loro valore comparativo. Del resto l'importanza di Savona diminuirà quando la strada ferrata ed i docks saranno compiuti.

FARINA PAOLO, relatore. Mi perdoni l'onorevole preopinante; i porti che sono importanti per importazioni, lo sono naturalmente anche per l'esportazione, nulla maggiormente desiderando i capitani che di poter ricaricare il bastimento in quel porto medesimo nel quale lo scaricarono, e perchè le strade che partono dal porto per portare le merci importate nello Stato nelle provincie ove si consumano, servono viceversa per portare i prodotti indigeni nel porto dal quale devono essere esportati. Quello che costituisce una vera differenza fra la natura dei porti sono le circostanze che attribuiscono ai medesimi od un'importanza generale, che, cioè, si estende a tutto lo Stato, od un'importanza locale, vale a dire un'importanza che non si estende oltre i confini d'una o poche provincie o comuni.

Ora l'importanza di Savona non solo è stata constatata, come già dissi, l'anno scorso, ma è pure aumentata dalla nuova strada che da Acqui tende a Savona, per cui questo porto viene ad essere messo in comunicazione colle parti più interne del Piemonte, come Acqui, Mondovì, ecc. Vedono quindi gli onorevoli preopinanti che tal condizione essendo propria di Savona e non comune a San Remo, vi ha motivo a comprendere il porto di Savona nella prima classe, e di escludere il porto di San Remo.

Del resto, se noi vogliamo comprendere nella prima classe

tutti i porti che possono vantare un'importanza materiale locale, ne dovremo aggiungere almeno nove o dieci, ed aumenteremo le spese dello Stato assai considerevolmente.

Credo per conseguenza che si debba mantenere la categorizzazione quale dal Ministero e dalla Commissione venne proposta.

PRESIDENTE. Il deputato Valerio intende fare una proposizione particolare?

VALERIO LORENZO. È inutile, io mi unisco alla proposizione del deputato Zirio.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Aggiungerò due parole in risposta all'onorevole Valerio; gli osserverò cioè come si sono prese le osservazioni più precise da persone peritissime e dalle amministrazioni, e che si ebbe presente uno stato preciso dei movimenti. Mi rincresce di non averlo qui perchè gli farei vedere quanta superiorità abbiano i porti di Nizza e Savona sopra il movimento di tutti gli altri; ma l'accerto che questo prospetto dei movimenti fu non certo la sola, ma la principale base su cui si stabilirono le categorie.

VALERIO LORENZO. Aggiungo che sarebbe stato molto desiderabile che questo quadro fosse stato comunicato alla Commissione, e distribuito a tutti i deputati.

PRESIDENTE. Metto ai voti la proposta del deputato Zirio, che è di aggiungere alla prima categoria il porto di San Remo. (*La Camera rigetta.*)

La parola è al deputato Bonavera. (*Mormorio*)

BONAVERA. Signori, siccome io vedo che il vento è contrario per entrare nei porti (*Ilarità*), e che d'altronde vi è l'articolo 15 di questa legge medesima che dice che ai porti che sono in costruzione si lascerà il tempo di potersi ingrandire e perfezionare ad oggetto di presentare maggiori comodi ai bastimenti, e che in questo caso noi avremo la porta aperta per essere collocati nella categoria che, credo, ci spetterebbe, io, per conseguenza, a nome di Oneglia, per ora non faccio reclami o proposizione.

PRESIDENTE. Ha la parola il deputato Gandolfi.

GANDOLFI. Signori, chiedo alla Camera la permissione di presentare alcune brevi osservazioni sul particolare dei porti di rilascio.

Premetto che io non intendo di attaccare lo stabilimento dei porti indicati da quest'articolo, e se di qualcuno farò il paragone con quel di Sestri a Levante, non sarà certo per deprimere i già proposti, solamente voglio accennare all'ingiustizia di aver quello scartato.

In tutta la lunghissima riviera di Levante il Ministero e la Commissione non hanno stabilito che un sol porto di rilascio, quello cioè di Porto Fino; eppure questa è una vera mancanza, perchè la costa da Sestri a Spezia è quasi tutta a picco e senza alcun ricovero. Porto Fino è un eccellente ricovero ai naviganti che si trovano sorpresi dalle burrasche non rare nel golfo di Rapallo, e quando un legno vi ha trovato asilo, certamente vi si rimane in tutta sicurezza; ma l'appulso o signori, ne è assai difficile con certi venti, ed accade ben sovente che, invece di entrare colà, i bastimenti sono costretti di cercare asilo nel calo di Niasca, ben poco sicuro, e ciò per non correre il rischio di rompere sulla bocca assai ristretta, come più volte è accaduto. Oltre di che la sortita ne è egualmente difficile, e se non spirano i venti di maestro e di ponente, non si esce da quel luogo. Io me ne appello agli onorevoli colleghi pratici di quei paraggi; essi, spero, vi assicureranno che bene spesso accade, che per la continuazione dei venti contrari è forza ai bastimenti farvi un soggiorno assai lungo con perdita di tempo e forti spese.

Sestri invece ha un'ampia apertura; egli pure, come Porto Fino, si avvanza in mare per ricevere i pericolanti navigli, ed appena cessata la tempesta, ne possono sortire con ogni sorta di venti. Solo egli ha la traversia del libeccio: e qual porto non ha la sua traversia? A questo inconveniente però stan pensando quei terrazzani fino dal 1847; io ne parlava al ministro di guerra e marina, ed egli cortesemente affidava al generale Chiodo la formazione di un rapporto.

Il risultato fu che la natura non avara coi Sestrini aveva già preparati i fondamenti di un molo di 150 metri, che progettava, mediante una scogliera concava sottomarina su cui stabilire il molo stesso. La spesa era approssimativamente calcolata a 200,000 lire.

Gli sconvolgimenti politici sospesero ogni pensiero in proposito. Nel 1850 io sollecitavo l'invio di un nuovo ingegnere per istudiare le località, e il rapporto del signor Biancheri convenne col primo, più i dettagli che si stimavano necessari, e senza certe dolorose circostanze che meglio è passar sotto silenzio, per l'attuazione del progetto forse a quest'ora dal Ministero già si sarebbero date disposizioni in proposito ed il consorzio sarebbe già costituito, a tal che il Governo non avrebbe che ad aiutare il paese alla formazione di un porto che, per sua natura essendo di rilascio, dovrebbe essere anzitutto a suo carico. Signori, io sono tanto più fondato a chiedere la classificazione del porto di Sestri fra quei di prima categoria, se lo paragono con quel di Vado.

Lungi da me nuovamente l'idea di fare il panegirico di una località a danno di un'altra: ma finalmente qual diversità avvi fra Vado e Sestri? Se ve n'ha è tutta a favore del secondo. Io approdai in gioventù a Vado, desertando la spiaggia di Finale; ebbene non vi trovammo che un bñ debole riparo, e mi ricordo che il fondo non era poi tanto buon tentore da non lasciar *chtazzare* di molto l'ancora del nostro brigantino; è una rada aperta, non riparata, se non mi sbaglio, che dal libeccio, senza scalo e senza niun di quei comodi che tanto sono necessari ai marinai sbattuti dalla tempesta.

Sestri ha un fondo eccellente e profondo. La flotta di sir Pellew, poscia lord Exmouth, vi stanziava nel 1814 con differenti vascelli di linea e trasporti; col tempo forse quella località, mercè del seno di levante, potrebbe essere chiamata a destini molto maggiori. Mi si dice che a Vado evvi un forte, notate, un solo; signori, a Sestri invece ne abbiamo due e due batterie, quindi anche indipendentemente dal ricovero ai bastimenti in rilascio, abbiamo eziandio l'altro estremo richiesto dall'articolo 5 del progetto ministeriale in ordine ai presidii. Ma la nuova strada consortile carrettabile che tende a Parma lo segna qual porto di quella capitale, e la vicina commerciante Chiavari sprovvista di qualunque ridosso, può valersi facilmente di Sestri per suo scalo.

Io non mi dilungherò su questo proposito, credo averne detto abbastanza per dimostrarvi la ragionevolezza di mia proposta, aggiungerò solamente che il Governo, dichiarando porto di rilascio non va incontro ad alcuna spesa indispensabile, poichè al momento non vi sono opere d'arte, e tutta la sicurezza che ivi si trova, tutta è dovuta alla natura.

PRESIDENTE. Il deputato Gandolfi propone che sia portato dalla seconda alla prima categoria il porto di Sestri.

Pongo ai voti questa proposta.

(La Camera rigetta.)

La parola è al deputato Airenti.

AIRENTI. Il cattivo esito che ebbero le proposte fatteci sin qui, analoghe a quella che io intendeva fare, m'induce a rinunciare alla parola.

PRESIDENTE. Ora pongo ai voti l'articolo 6.

ANGIUS. Io ho domandato la parola immediatamente dopo l'onorevole Bonavera: prego me la conceda.

PRESIDENTE. Ha la parola.

ANGIUS. Prima di parlare dell'oggetto che mi ho proposto, mi sia permessa una breve osservazione sopra l'ordinamento e la classificazione che si è fatta dei porti.

Voci. È già votato!

ANGIUS. L'articolo 6 non è ancora stato posto ai voti.

PRESIDENTE. L'ordinamento delle classi è stabilito nell'articolo 5 del Ministero che forma il 4 della Commissione. Su quest'ordinamento non può più avere luogo alcuna discussione, perchè è già votato. Se però il deputato Angius intende di parlare semplicemente sulle classi, ha la parola.

ANGIUS. Io non intendo di ragionare contro l'ordinamento di categorie e di classi portato nel progetto. Questo ordinamento io l'ho accettato. Nei tempi dell'assolutismo, quelli che ministravano nel Governo non avevano comunemente altra idea dell'ordine che quella che avevano presa nelle scuole, dove davasi quella famosa definizione: *ordo est, quo prius alla ponuntur, alia posterius*; definizione di immensa comodità. Nei tempi presenti, negli ordini attuali, quel principio non può più valere, e nell'ordinazione delle cose vuolsi una ragione speciale, una ragione che sia probabile.

Ciò posto, credo siasi avuta dal redattore del progetto ministeriale una ragione in virtù della quale il porto di Genova ebbe il primo luogo piuttosto che il quinto, il porto di Cagliari il quarto piuttosto che il secondo. Ma perchè io non la vedo, però prego mi si mostri per qual ragione sia stato posto al posposto di Nizza e di Savona il porto di Cagliari, del quale tutti conoscono la smisurata capacità, la impareggiabile sicurezza, la posizione opportunissima in sulla gran via del commercio dell'oriente con l'occidente.

La ragione speciale che sarebbesi qui dovuto osservare fu interamente negletta.

Nel membro 3 dell'articolo 5 del progetto ministeriale fu stabilito e fu ricevuto dalla Camera che sieno compresi nella prima classe della prima categoria i porti principali che offrono agio ed opportunità di scalo al commercio ed alla navigazione nazionale ed estera; e se a condizione siffatta il porto di Cagliari, rispondendo in modo più soddisfacente che i porti di Nizza e di Savona, tuttavolta fu posposto, deve dunque il redattore ministeriale della legge aver proceduto con un'altra cagione, la quale io ignoro e ricerco.

PRESIDENTE. Faccio osservare al deputato Angius che questa proposizione non è di alcuna rilievo.

ANGIUS. Ho voluto notare la poca giustezza che vedesi nell'ordinamento dei porti di prima classe, tra i quali quello di Cagliari doveva essere secondo a Genova, non per altro se non per far intendere che dispiace di veder sempre lasciata ultima la Sardegna.

PRESIDENTE. Ma queste osservazioni non fanno a proposito.

ANGIUS. Discenderò alla seconda classe della prima categoria dei porti, dove m'occorre di fare una proposta.

Se in questa seconda classe devono essere compresi i porti di rilascio, come porta il membro quarto dell'articolo 5 già adottato, allora l'enumerazione è molto deficiente per la Sardegna.

Il compilatore del progetto ministeriale notò nella lunghissima circonferenza dell'isola tre soli porti di rilascio, essi furono Cala-Gavetta, o il Palào, Porto-Conte e Porto-Palmas; e la Commissione ebbe a riconoscere che erasi fatta

una grave omissione lasciando, come leggesi a pagina 4 della sua relazione, più della metà della costa orientale dell'isola senza verun porto di rilascio.

Mi permettano i signori della Commissione di osservare che non si sono adeguatamente spiegati, dicendo che erasi lasciato più della metà del lato orientale senza porti di rilascio; e dovrebbero più esattamente aver detto che erasi tutto dimenticato. E provino il contrario, indicandomi nella nota dell'articolo 6, nella classe seconda, un punto solo che sia stato indicato.

Per empirie il gran vacuo pose la Commissione dopo il preteso porto di Capraia *le Arancie* (e voleva dire il Golfo degli Aranci), e aggiunse Terranova, ma fece meno che era giusto, ed essa che rimproverava al ministro proponente una grave omissione, ometteva a sua volta non pochi porti di rilascio, che sono frequentissimi, e di una utilità molto maggiore che i porti segnati sotto i numeri 1, 2, 3, 4 perchè giovano quasi tutti anche alla navigazione generale.

Siffatti sono il golfo di Teulada col porto Amalfitano, il golfo di Oristano coi porti di Cabras e di Terralba, il golfo dell'Asinara col porto Fornelli e la Reale, e in Gallura il porto dell'Ischia, il golfo di Arsaquena, e il golfo di Cognana, porti conosciutissimi da tutti i navigatori del Mediterraneo, massimamente dai nostri genovesi, e tuttavolta incogniti totalmente al redattore del progetto ministeriale, come pare da questo che ne ha fatto il menomo cenno.

Devo poi notare e disapprovare che alcuni altri porti dell'isola, i quali sono di frequente rilascio ai nazionali, ai francesi ed agli italiani, sieno stati trasferiti nella categoria seconda, dove sono i porti la cui importanza ed utilità commerciale, come notasi nel membro 5 dell'articolo 5 già adottato, si estende ad una o a più provincie.

I porti che ho accennati sono i porti di Carloforte, Bosa, l'Alghiera, Tortoli, i quali veramente sono assai più meritevoli che la meschina cala della Capraia, di essere ordinati tra porti di rilascio per ciò che frequentissime vi si ricoverano le navi quando imperversano le tempeste e temesi fortuna.

Ma lasciando a parte i porti di Carloforte e dell'Alghiera, farò qualche osservazione sopra gli altri due.

La utilità di un porto di rilascio in Tortoli, anzi dirò la necessità, fu riconosciuta dal Governo, ed il signor Cavour nella primavera del 1851 mandava un ufficiale della regia marina per esplorare i seni che forma il promontorio di Bellavista e per scandagliare l'antico porto, già da gran tempo chiuso dalle sabbie nella foce e diventato stagno.

La utilità o necessità a me pare evidentissima, perchè mentre lungo la costa di levante passa ogni anno forse più d'una migliaia di navi nazionali, esse per più di cento migliaia geografiche non trovano un asilo in caso di bisogno.

Il deputato della provincia potrà far fede di ciò che ho detto sulla utilità di un porto sicuro nel litorale di Tortoli, e appoggerà la mia proposta.

Nel lato di ponente è medio il porto di Oristano; ma accade spesso a navi che si trovano in paraggi un po' superiori, voglio dire alquanto più settentrionali, che sia urgente per ragion di guasto di approdare o per timore di naufragi di afferrare i lidi più propinqui, ed accade che nei mesi estivi ed autunnali paventano i naviganti di entrare nel golfo di Oristano e di pernottarvi per non patire della mal aria, nella quale resterebbero involti.

Da che appare la necessità di preparare anche presso al golfo di Oristano un porto di rilascio nel seno di Bosa.

E questa necessità è più sentita dopo la corsa periodica, che non ha guari è stata ordinata, d'un piroscalo dello Stato

per i porti di ponente, disposizione di molta saggezza, perchè sarà causa di grandissimo vantaggio allo Stato, la quale io confido che il successore del signor Cavour nel Ministero vorrà mantenere.

PRESIDENTE. Invito il deputato Angius a formulare la sua proposizione.

ANGIUS. La mia proposizione è questa, che come porta il paragrafo quarto dell'articolo 5, siano inclusi nella seconda classe della prima categoria il porto di Teulada, nel golfo di quel nome; i porti di Cabras e di Terralba nel golfo d'Oristano; i porti dei Fornelli e della Reale nel golfo dell'Asinara; il porto d'Ischia, il porto di Arsaquena e quello di Cognana.

PRESIDENTE. Domando se la proposta del deputato Angius è appoggiata.

(Non è appoggiata.)

VALERIO LORENZO. Io vorrei chiedere al Ministero ed alla Commissione perchè in questa categoria non siasi classificato il porto di Santa Margherita e quello di Rapallo; o l'uno o l'altro mi pare che si avrebbe dovuto collocare, in quanto che amendue servono a quasi tutta la provincia di Chiavari.

Se però dalla Commissione o dal signor ministro mi vien data una ragione appagante io non farò veruna proposizione.

FARINA PAOLO, relatore. Io stesso in seno della Commissione aveva parlato in favore di Rapallo, ma mi venne molto opportunamente fatto avvertire che tale porto non si può dire sufficientemente riparato, mentre lo è invece assai più il vicino di Santa Margherita, che ha un bel molo, il quale si estende buona pezza nel mare, motivo questo per cui io stesso vidi molte volte anche grossi bastimenti riparati a Santa Margherita, mentre non mi ricordo mai di averne veduti ancorati a Rapallo.

Ma mentre per comprendere il porto di Rapallo in questa categoria mancavano le condizioni che lo rendessero veramente importante per lavori marittimi, quello di Santa Margherita difetta di strade buone che lo mettessero in comunicazione con tutta la provincia.

Epperò si sono lasciate le cose come stavano, e vennero esclusi sì l'uno che l'altro.

Nullameno, siccome ho inteso dire che si vogliono fare nuove opere pel porto di Rapallo, allora se esso sarà reso più riparato e capace, si avrà campo a farlo comprendere in questa categoria, perchè in genere io ne riconosco l'utilità ed avrei desiderato che vi fosse compreso, se non vi ostasse quest'inconveniente.

Siccome però in un articolo successivo è detto che i porti si possono far passare da una inferiore in una superiore categoria, quando acquistano una maggiore importanza, così sicuramente quello di Rapallo stimo che in avvenire verrà fra i primi ascritto fra quelli di seconda categoria.

VALERIO LORENZO. Io stimo che la Commissione sia stata indotta in errore sul riguardo che il porto di Rapallo non abbia un molo, poichè esso uno ne possiede denominato *Carlo Alberto* appunto perchè, se non erro, fu costruito in parte coi danari della città e provincia, ed in parte con danari somministrati dal Re Carlo Alberto, per cui i cittadini rapallesi riconoscenti l'appellarono con questo nome.

Io percorsi non ha molto la Liguria, ho passati alcuni giorni a Rapallo, e mi è sembrato che quel porto, il quale veramente necessita di riparazioni, sia però in tal condizione da offrire un ricovero sicuro a molte navi.

Quella provincia a mio credere è veramente un po' troppo trascurata; colla risoluzione proposta dal Ministero ed accet-

tata dalla Commissione noi diamo a Rapallo ed ai porti che sono in eguale condizione questo amaro consiglio: Voi abbisognate di grandi riparazioni e grandi costruzioni. Or bene, a queste date opera coi soli vostri mezzi. Quando non avrete più bisogno dello Stato, lo Stato vi aiuterà.

In verità, noi mettiamo quei paesi in una condizione ben infelice.

Che se invece collochiamo Rapallo, che ha già un molo, nella seconda categoria, coi sussidi che sono più facilmente ottenibili ai porti di seconda categoria, noi lo mettiamo in grado di compierlo, di ripararlo e di bastare così ai bisogni della provincia, ed acquistiamo la certezza che quel porto concorrerà ad esercitare quell'azione profittevole a cui fu chiamato dalla natura.

Io quindi spero che la Commissione ed il signor ministro non vorranno che si lasci sì largo tratto di coste senza comprendervi un porto nella seconda categoria; altrimenti operando, quella provincia sarebbe troppo ingiustamente trattata.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Faccio osservare che, volendo fare una legge per classificare i porti, è d'uopo riferirsi allo stato attuale delle cose, principalmente per rispetto alla terraferma.

Ora io posso assicurare, dietro alle comunicazioni di persone competenti, che Rapallo non è da comparare con alcuno di quei porti che sono iscritti nella seconda categoria. I lavori ivi fatti non sono di molta importanza; ci può essere un molo di ridosso che rechi qualche vantaggio, ma il resto è dovuto alla condizione naturale del seno, e non vi è propriamente porto.

Io credo adunque che si possa e si debba differire la sua applicazione alla seconda categoria all'epoca in cui si saranno fatte spese maggiori. Nè credo che sia giusto dire: « ma frattanto voi ci togliete il mezzo di giungere a questo punto » perchè quando si voglia prestare attenzione a quello che si è detto rispetto ai lavori di terza categoria, si vedrà che, secondo le disposizioni dell'articolo 11: « i lavori relativi ai porti di terza classe sono a carico dei comuni, o delle associazioni di comuni che ne sentono il beneficio; » quindi vi potrà già essere un consorzio incaricato delle spese del porto di Rapallo.

Si soggiunge pure in quest'articolo che « la provincia potrà essere chiamata a concorrervi con una quota proporzionata al vantaggio che pur ne derivasse alla generalità della provincia medesima ed alla gravanza della spesa soverchiante le forze del comune, o dei comuni principalmente interessati; » dunque, se è vero che questo porto abbia qualche importanza, concorrerà eziandio la provincia.

Finalmente quest'articolo dice:

« In questo secondo caso potrà essere anche invocato un sussidio dallo Stato da accordarsi per legge. »

Vede dunque il deputato Valerio non essere vero che, non inchiudendo Rapallo nella seconda categoria, l'abbandoniamo del tutto. Se è vero, come si disse e come io credo, che quel porto abbia molta importanza, si troverà in condizione di farsi soccorrere e dalla provincia e dallo Stato, e di potere quindi in seguito essere posto in seconda categoria.

VALERIO LORENZO. Risponderò al signor ministro essere vero che il molo di Rapallo non è di grande importanza; ma faccio osservare che la natura diede a quelle bellissime rive un golfo già per sè solo molto sicuro.

Del resto, non faccio alcuna proposizione; comprendo benissimo essere una posizione molto difficile quella d'un deputato che faccia in una Camera proposte relative a questioni

tecniche di questa natura, quando loro stanno contro e Ministero e Commissione. Prendo però atto della buona volontà espressa dal signor ministro di voler riconoscere l'importanza di questo porto, e di non dimenticarlo nelle largizioni governamentali.

SULIS. Il penultimo alinea dell'articolo 5 è così concepito:

« La seconda categoria comprende i porti la cui importanza ed utilità commerciale si estende ad una o più provincie. »

Parmi adunque che alla fine della nota dell'articolo 6 possa aggiungersi un numero 12 che dica: « Provincia Nuoro, porto Orosei. »

Vedo che alcune delle provincie insulari, come Alghero, Cuglieri, Iglesias, ecc., furono contemplate, ma non vedo che lo sia stata la provincia di Nuoro, la quale è molto estesa ed è una delle amministrazioni generali più ragguardevoli.

Nè il porto di Orosei può dirsi che sia di sola utilità di quel capoluogo, perchè tutto il commercio della provincia di Nuoro mette al medesimo, e vi metterà tanto più facilmente in avvenire, in quanto che nella rete delle strade votate dal Parlamento ve ne è una che da Nuoro condurrà ad Orosei.

Quindi, e per la sua importanza avvenire ed anche per quella presente, essendo chiaro che quel porto non è di solo interesse comunale di Orosei, ma di tutta la provincia di Nuoro, mi pare che seguendosi la votazione già fatta all'articolo 5, e con applicazione dell'alinea penultimo del medesimo, debba approvarsi la proposta ch'io faccio di aggiungere al numero 12: « Provincia di Nuoro, porto di Orosei. »

PRESIDENTE. Il deputato Sulis propone che all'articolo 6 della Commissione si aggiunga sotto il numero 12: « Provincia di Nuoro, porto di Orosei. »

Domando se questa proposta è appoggiata.

(È appoggiata.)

FARINA PAOLO, relatore. Io credo che bisogna distinguere il presente dall'avvenire. La legge attuale si riferisce allo stato attuale delle cose. Ora, per quanto venne accertato, il porto di Orosei in questo momento ha poche, o quasi niuna opera di arte per cui si possa considerare come porto di un'importanza sufficiente per essere collocato nella seconda categoria.

Si dice che questo porto acquisterà un'importanza in avvenire, e specialmente in seguito alla attivazione del futuro sistema stradale della Sardegna. Ebbene, allora sarà sempre aperta la strada, in forza della disposizione successiva della legge, per farlo fissare in quella categoria in cui ora, per la sua mancanza di opere manufatte, non pare che possa essere compreso.

Opino quindi che le cose si possano lasciare come sono, e che quando vi sarà la strada, e che, in seguito agli sbocchi, si aumenteranno anche le opere marittime, allora si dichiarerà Orosei porto di seconda categoria, mentre attualmente non pare che possa meritare di venirvi compreso.

ANGIUS. Farò semplicemente osservare che il porto d'Orosei non menzionato nel progetto ministeriale e neppure in quello della Commissione non fu nominato neppure da me, perchè esso non esiste, non essendo nelle marine di Orosei che una spiaggia continua.

SULIS. Farò innanzi tutto notare all'onorevole relatore che quando egli ha parlato di mancanza in Orosei d'opere marittime, fino ad un certo punto ha detto il vero, ma il signor ministro dei lavori pubblici diceva che la necessità delle opere marittime era richiesta nelle spiagge del continente, ma non già in quelle dell'isola; ed a buon diritto,

perchè nel continente si fecero, se non molte, alcune opere pel passato; ma nell'isola non se ne fece mai nessuna. Quindi non bisogna esigere che si facciano nell'isola le opere marittime esistenti nella spiaggia ligure, perchè quivi i lavori ordinati non ebbero esequimento.

In quanto poi all'altra osservazione del signor relatore, che al presente non esistendo strada che metta in comunicazione Nuoro con Orosei, non è il caso della mia proposta, io gli dirò che ho avuto cura, nel farla, di accennare che attualmente anche senza questa strada l'esportazione dei prodotti della provincia di Nuoro si fa ad Orosei, e per la gran ragione che in quel luogo non vi è spiaggia marittima che presenti uno sbocco.

Quanto poi a ciò che disse l'onorevole deputato Angius quasi per iscusarsi di non aver aggiunto questo porto a quelli da lui nominati alla prima o seconda categoria, che voleva introdurre alla classe seconda, e che adesso dice che ad Orosei non esiste porto, risponderò che ad Orosei esiste porto, come esiste a Tortoli, e che quindi può essere compreso nella stessa categoria in cui lo sarebbe quello di Tortoli.

Io quindi insisto nella mia proposta.

ANGIUS. Spiegando per qual ragione nella nota che diedi dei porti sardi, che meritavano di essere stati considerati dal ministro e dalla Commissione, non avessi nominato il porto d'Orosei non ho detto che nelle marine di Orosei non esisteva porto perchè non era altro che una lunga spiaggia, dove non era aperto nessun seno, nessuna cala per ricovero a' legni, che meritasse il nome di porto. Il deputato Sulis mi risponde che allora non avrei dovuto nominare nemmeno Tortoli. Mi meraviglio, perchè dovrebbe egli conoscere qual gran diversità sia tra il litorale d'Orosei e quello di Tortoli, nel primo dei quali non evvi altro che sabbia, mentre nel secondo vi è un promontorio il quale, inoltrandosi nel mare per un miglio, forma due seni notevoli, che potrebbero essere due porti.

In quello se vuoi un porto bisogna formarlo con una gittata, qual io la suggerii al Consiglio comunale d'Orosei; in questo oltre a due notati seni è uno stagno, che era anticamente un porto, e potrebbe ritornar tale con una spesa non enorme, come si è riconosciuto dalla persona pratica che dissi spedita dal conte di Cavour nell'anno scorso per accertarsi di quello che sul proposito era stato scritto da me, desiderando egli per il vantaggio del commercio e per il comodo della navigazione che in quella costa impetuosa si potesse aprire un porto.

Dunque se parlai di Tortoli, e nulla d'Orosei, fu per una buona ragione.

PRESIDENTE. Metto ai voti la proposta del deputato Sulis diretta ad aggiungere un numero 12 all'articolo 6 nella seguente conformità:

« Numero 12 provincia di Nuoro, porto d'Orosei. »

(La Camera rigetta.)

Metto ai voti l'articolo 6. (*Vedi sopra*)

(La Camera approva.)

« Art. 7. Sono compresi nella terza categoria tutti gli altri porti, seni, golfi e spiagge tanto di terraferma che dell'isola di Sardegna non assegnati alle due prime categorie. »

(La Camera approva.)

« Art. 8. I lavori di manutenzione, ristaurò o miglioramento, come le opere di nuova costruzione da eseguirsi nei porti di prima categoria sono a carico dello Stato, col concorso delle provincie e delle città o borgate in cui sono situati, in ragione de' speciali vantaggi che esse ne traggono.

« Sono però a spese esclusive delle città o borgate medesime quei ristauri ed opere nuove che hanno per unico scopo il proprio loro comodo od abbellimento.

« La quota di concorso delle provincie o dei municipii nelle spese occorrenti attorno ai porti di prima categoria verrà determinata dal Governo per ogni lavoro da eseguirsi, sentiti il Consiglio provinciale ed il municipale, e sarà approvata per decreto reale. »

La Commissione propone la soppressione dell'ultimo alinea. Domando al signor ministro se accetta questa proposta.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Io vi acconsento, perchè è stato sostituito l'articolo 10 che provvede egualmente.

PRESIDENTE. Pongo ai voti l'articolo 8 secondo la proposta della Commissione.

(La Camera approva.)

« Art. 9. Nei porti di seconda categoria i lavori di manutenzione e ristaurò non meno che i lavori di miglioramento e le opere nuove staranno a carico della provincia o provincie cui giovano, col concorso dell'erario dello Stato, quando l'utilità loro e l'insufficienza dei mezzi delle provincie stesse in confronto dell'importare della spesa rendano tale concorso giusto e necessario.

« Anche rispetto a questi porti i lavori che hanno per iscopo in tutto od in parte il vantaggio speciale delle città o borgate in cui i porti stessi sono situati, saranno in tutto od in parte poste a carico delle città o borgate medesime.

« Il concorso dell'erario dello Stato non sarà fissato che dopo l'approvazione del progetto, e dovrà essere accordato dal Parlamento, o col bilancio dei lavori pubblici in cui verrà iscritto in apposita categoria, o con legge speciale. »

Qui pure la Commissione propone la soppressione dell'ultimo alinea. Domando al signor ministro se acconsente pure a questa soppressione.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Vi aderisco perchè provvede egualmente l'articolo 10.

FABINA PAOLO, relatore. L'articolo 10 stabilisce in massima generale quali sono i casi ed in qual proporzione il Governo debba concorrere per le opere di riparazione e di ristaurò pei porti di prima e seconda categoria.

Ma nel primo alinea di questo articolo, per mera dimenticanza si lasciarono sussistere le parole: « Quando l'utilità loro e l'insufficienza dei mezzi delle provincie stesse in confronto dell'importare della spesa rendano tale concorso giusto e necessario. »

Or questo diventa contraddicente a fronte della disposizione successiva dell'articolo 10, la quale stabilisce come sempre obbligatorio il concorso dello Stato per le spese sovraindicate, indipendentemente dalla utilità delle spese medesime ed alla insufficienza dei mezzi delle provincie che le devono sostenere.

Propongo quindi la soppressione delle sovra riferite parole.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Non mi pare che questo alinea sia in contraddizione coll'articolo 10, inquantochè la regola generale per cui si stabilisce questa concorrenza viene poi determinata all'articolo 10 per la sua applicazione.

FABINA PAOLO, relatore. Mi permetta il signor ministro che le faccia osservare che l'articolo 10 stabilisce che per le opere di manutenzione e ristaurò il concorso dello Stato è *obbligatorio*. Non è dunque più il caso di esaminare se l'utilità delle opere che si fanno e l'insufficienza dei mezzi delle provincie rendano giusto il concorso già dalla legge prescritto.

Se si è lasciato questo alinea, fu soltanto una svista materiale, perchè naturalmente se il concorso è obbligatorio, non è più il caso di vedere se sia o non sia opportuno.

Noto però che il concorso è obbligatorio soltanto nei porti di seconda categoria, e non per le spese nuove, ma solo per quelle di manutenzione e per ristauo, le quali non sono mai di tale entità che il paese possa esserne sensibilmente aggravato.

BONAVERA. Domanderei al signor ministro dei lavori pubblici se consente alla soppressione delle parole:

« Quando l'utilità loro e l'insufficienza dei mezzi delle provincie stesse, in confronto dell'importare della spesa, rendono tale concorso giusto e necessario. »

Se egli aderisce, io non ho nulla a dire, essendo tale la mia intenzione; ma se non acconsente alla mia soppressione, addurrei le mie ragioni per appoggiarla.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Sì, sì, acconsento. (Si ride)

BIANCHERI. Confrontando l'articolo 9 coll'articolo precedente e con quello che gli tien dietro, mi pare che la Commissione abbia ommesso di spiegare in quale proporzione i comuni, che fanno parte delle provincie nei di cui porti si fanno le spese, e a di cui carico saranno le spese dei lavori dei porti, devono concorrere. Io trovo che nell'articolo 8 della Commissione si è stabilito che il concorso delle provincie, delle città o borgate ove sono stabiliti i porti di prima categoria sarà in ragione degli speciali vantaggi che esse ne traggono; trovo parimente nell'articolo 11 che il concorso che debbono prestare le provincie per i porti di terza categoria, quelli cioè che sono a carico soltanto dei comuni, sarà in proporzione del vantaggio che potrà ridondare alla totalità della provincia medesima.

Ma non trovo poi nell'articolo 9 che questa stessa regola si sia adottata dalla Commissione rispetto ai porti della seconda categoria.

In caso che si approvasse l'articolo 9 quale sta scritto, si verrebbe a commettere un'ingiustizia a carico di quei comuni che non potessero ritrarre alcun vantaggio dai lavori che si fanno intorno ad un porto, che anzi ne risentissero un qualche pregiudizio. E qui faccio notare alla Camera che nell'articolo 11 si mettono a carico esclusivo dei comuni le spese dei porti di terza categoria; vede quindi la Camera che se nella stessa provincia esistessero altri porti della terza categoria, quei comuni che possedessero questi porti sarebbero gravati di tutte le spese per i porti medesimi della terza categoria, di più sarebbero tenuti a concorrere nelle spese dei porti di seconda categoria, così che riescirebbe assolutamente ingiusta.

Io quindi proporrei che a questo articolo 9 si aggiungessero, dopo le parole con cui si dice che le spese di ristauo e di manutenzione saranno a carico della provincia o delle provincie, queste altre: « ripartite le spese tra i diversi comuni che le compongono in ragione degli speciali vantaggi che ciascheduno di essi ne ritrae. »

Con questa aggiunta si eviterebbe l'ingiustizia che nascerebbe necessariamente quando la spesa colpisce egualmente tutti i comuni. Perchè vi sono comuni che approfittano di più, ed altri che ne hanno pregiudizio.

FARINA PAOLO, relatore. L'onorevole preopinante probabilmente non ha letto l'articolo 10. (Si ride)

(Il deputato Biancheri accenna che sì)

Dunque io non so comprendere quali siano i timori del preopinante, mentre è detto che le spese occorrenti per questi lavori obbligatorii saranno ripartite da apposita tabella da approvarsi per legge.

Ora nel formular questa tabella si terrà naturalmente conto degli interessi che hanno tutti quelli che concorrono a sostenere le spese, e resta inutile di stabilire una massima la quale si riferisce ad una legge futura.

Nell'approvare la tabella esaminerà la Camera se realmente questo riparto sia fatto a seconda dei vantaggi che ne risentono i rispettivi comuni; ma il ripetere ora qui ciò che relativamente alle norme colle quali la tabella deve essere fatta già si disse nell'articolo precedente, mi pare cosa soverchia ed inutile.

BIANCHERI. Io ho letto ed esaminato benissimo l'articolo 10 della Commissione, ma prego il signor relatore ad avvertire che questo articolo si riferisce alle spese di concorso che deve prestare l'erario per i porti di seconda categoria, ma non si riferisce al riparto che dovrà farsi delle spese tra tutti i comuni della provincia. Se la proposta aggiunta fosse inserita nell'articolo 9, allora l'articolo 10 si riferirebbe a questo riparto; ma invece l'articolo 10 non avendo per oggetto che il concorso che deve prestarsi dalle provincie e dall'erario, lascia sempre intatta la questione relativamente alle spese le quali debbono sopportarsi per i comuni: se quest'aggiunta viene inserita, allora dice benissimo il signor relatore che nella tabella da formarsi si avranno gli opportuni riguardi, cioè che questa verrà determinata secondo le basi stabilite da quest'articolo; ma se questa base non è neppure accennata in quanto al riparto delle spese per i porti di seconda categoria, io dirò sempre che questa spesa si ripartirà egualmente per tutti i comuni della provincia. Si vede dunque che l'articolo 10 non può fare al caso se non dietro l'aggiunta che io propongo.

FARINA PAOLO, relatore. Pregol'onorevole preopinante a leggere un tantino più attentamente l'articolo 10, perchè egli vi troverà che il concorso di ciascun municipio verrà determinato per legge. Ora, ciò stando, è inutile inserire nella legge delle massime in proposito; si sa che tutti i consorzi del mondo si fanno in proporzione dei vantaggi, ed è inutile che si discuta sulla ventura legge, quando questa ancora non esiste. Essendo detto che ciascun municipio sarà tassato secondo la tabella da approvarsi per legge, è evidente che niuno di essi può essere colpito altrimenti di quanto sarà stabilito nella tabella medesima.

BIANCHERI. Ma io domando allora perchè, essendosi quest'aggiunta fatta all'articolo precedente, non sia stata introdotta nell'articolo successivo.

Se si è detto in questi due articoli che la ripartizione si farà in ragione degli speciali vantaggi che ne godranno, io non so vedere per qual ragione si debba tralasciare in questo.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Io stimo che questa sia una discussione affatto superflua, giacchè mi pare che gli onorevoli preopinanti concordino perfettamente in sul principio; onde, se la Commissione non ha difficoltà, io non mi opporrei a che si desse una spiegazione maggiore, quale è desiderata dal deputato Biancheri. Io direi solo, che invece di metterla all'articolo 10, or divenuto 9, la si mettesse al termine dell'articolo 10, e si dicesse:

« La quotità del concorso medesimo verrà determinata da apposita tabella da approvarsi per legge, in cui sarà ripartita la spesa fra i diversi comuni che la compongono, in ragione degli speciali vantaggi che ne risentono. »

FARINA PAOLO, relatore. Questo si riferisce ad una legge futura, quindi non serve a niente.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Ciò servirà per indicare il criterio con cui dev'essere fatta la tabella.

FARINA PAOLO, *relatore*. Io non ho alcuna difficoltà di aderire a quest'aggiunta, non perchè la reputi necessaria, ma pel solo motivo che *quae abundant non vitiant*.

VALERIO LORENZO. Io credo che questa discussione è cagionata dalla mancanza della tabella, e parmi che non sia atto di buona legislazione il fare una legge la quale nella parte sua fondamentale sia abbandonata all'ipotesi avvenire. Io credo che la Commissione avrebbe fatto opera molto più saggia ritardando di qualche giorno la relazione di questa legge per potervi aggiungere la tabella. Io non veggo nè l'opportunità, nè l'utilità di fare una legge quando si rimanda all'avvenire una delle basi fondamentali. Quindi, per non entrare in un sistema di cose che ci può condurre ad errori che non possiamo prevedere, credo che sarebbe molto più conveniente di sospendere la discussione della legge medesima sintantochè la tabella non ci sia presentata, e così si possa fare una legge sola.

PALEOCAPA, *ministro dei lavori pubblici*. Faccio osservare ch'egli è della massima importanza che la legge sia approvata con sollecitudine: io aderirei ad un indugio, se quest'indugio fosse solo di pochi giorni; ma la cosa andrebbe invece assai per le lunghe. Si tratta d'un lavoro statistico che richiederà moltissimo tempo dagli amministratori locali, i quali forse non seguiranno con uniformità lo spirito della legge; quando poi si saranno ricevuti i lavori delle varie provincie, converrà confrontarli, ed è molto probabile che nei medesimi sarà d'uopo introdurre delle modificazioni, consultare nuovamente le autorità locali e le Camere di commercio; tutto questo ci trarrà molto in lungo, ed i provvedimenti che richiedono un'applicazione immediata non avrebbero seguito, come sarebbero specialmente i sussidi che si danno per la continuazione dei lavori già in corso nei vari porti.

PRESIDENTE. Ora dovrei mettere ai voti l'articolo 9, ma siccome la Camera non è in numero, è forza rimandare questa votazione a domani.

Colgo l'occasione per avvertire come è a desiderarsi vivamente che i signori deputati convengano più per tempo alle sedute e vogliano assistervi per più lung'ora. Ciò è indispensabile per condurre a compimento i molti lavori che abbiamo in corso.

Voci. L'appello nominale! L'appello nominale!

PRESIDENTE. Si procederà all'appello nominale. Prima però accorderò la parola al deputato Chiarle per una relazione.

RELAZIONE SUL PROGETTO DI LEGGE PER AUTORIZZARE CREDITI SUPPLEMENTARI AL BILANCIO DEL MONTE DI RISCATTO DI SARDEGNA PER 1851.

CHIARLE, *relatore*. Ho l'onore di presentare alla Camera la relazione della Commissione incaricata di esaminare il progetto di legge per autorizzazione di crediti supplementari al bilancio del 1851 del Monte di riscatto di Sardegna. (Vedi vol. *Documenti*, pag. 709.)

PRESIDENTE. Questa relazione verrà stampata e distribuita.

Si procede all'appello nominale.

(Da questo risultano assenti i seguenti deputati):

Agnès — Bairo — Balbo — Bastian — Benso Giacomo — Bianchi Alessandro — Berruti — Berghini — Brofferio — Campana — Carta — Carquet — Chapperon — Corsi — Correnti — D'Aviernoz — Depretis — Decastro — Demartinel — Falqui Pes — Farina Maurizio — Gerbino Carlo — Gerbino Felice — Justin — Jacquemoud — Jacquier — Mantelli — Martinet — Martini — Michelini — Miglietti — Nieddu — Parent — Radice — Ravina — Riccardi — Roberti — Rulfi — Saracco — Salmour — Sauli Domenico — Serpi — Simonetta — Spano — Tuveri — Valerio Gioachino — Viola.)

La seduta è levata alle ore 4 e 1/2.

Ordine del giorno per la seduta di domani:

1° Seguito della discussione sul progetto di legge per l'ordinamento del servizio dei porti, delle spiagge e fabbriche marittime;

2° Discussione del progetto di legge per crediti supplementari sui bilanci 1852 della marina e dei lavori pubblici;

3° Discussione del progetto di legge per autorizzazione di crediti supplementari al bilancio del 1851 del Monte di riscatto.