

TORNATA DELL'11 GIUGNO 1867

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE AVVOCATO MARI.

SOMMARIO. *Atti diversi.* = Istanze dei deputati Bembo e Nicotera sopra petizioni, e dichiarazione del ministro per l'interno. = Congedi. = Presentazione della relazione sul bilancio dell'entrata. = Seguito della discussione del bilancio del dicastero dei lavori pubblici, e del capitolo 108 relativo al porto di Brindisi — Il deputato Brunetti termina il suo discorso in opposizione delle conclusioni della Commissione, che sono sostenute dal relatore Valerio — Osservazioni o proposte dei deputati Devincenzi, D'Amico, Bixio, Massari Giuseppe, Plutino Agostino, Brunetti, Michelini e del ministro — È approvata una proposta del deputato Di San Donato. = Presentazione di disegni di legge del ministro per le finanze: per convalidazione di maggiori spese; per la cessazione del corso forzato dei biglietti, e per una tassa sul macinato; considerazioni finanziarie, e sue dichiarazioni intorno alle questioni sulle trattative per la convenzione sull'asse ecclesiastico — Istanza d'ordine del deputato Comin — Proposta d'urgenza del deputato Minghetti, oppugnata dai deputati Polsinelli e La Porta, e rigettata. = Proposizione dei deputati Ferraris e La Porta circa la discussione e votazione più pronta dei bilanci. = Si riprende la discussione — Sul capitolo 110, relativo al porto di Santa Venere, parlano i deputati Corapi, Valerio, relatore, Plutino Agostino, Vinci, Marincola, Bixio e Mazzarella — Sul capitolo 111, concernente il porto di Palermo, fa istanza il deputato Amari, e dà schiarimenti il deputato Sella — Domanda del deputato Bonomi, rinviata — Sul capitolo 115, relativo al bacino di carenaggio di Messina, fanno istanze od osservazioni i deputati D'Ayala, Picardi, Possenti e il ministro.

La seduta è aperta al tocco e mezzo.

BERTEA, segretario, legge il processo verbale della precedente seduta.

NICOTERA. Chiedo di parlare sul processo verbale.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

NICOTERA. Nel processo verbale, ora letto, si dice che il ministro dei lavori pubblici, rispondendo alla mia proposta sul porto di Salerno, si è servito di queste parole: *ove occorra*; invece il ministro ha dichiarato formalmente che presenterà un progetto di legge senza l'*ove occorra*. Dopo questa sua dichiarazione io ho risposto che aveva abbastanza fiducia nella sua promessa e non insisteva nella mia proposta.

Quindi io prego l'onorevole presidentè di togliere dal processo verbale le parole *ove occorra*, perchè l'onorevole ministro ha dichiarato formalmente e senza riserve che presenterà un progetto di legge per l'opera del porto di Salerno.

PRESIDENTE. Sarà fatta la rettificazione domandata dall'onorevole Nicotera. D'altronde risulterà dal resoconto ufficiale in quali termini precisamente si è espresso l'onorevole ministro.

(Il processo verbale è approvato.)

BERTEA, segretario, espone il seguente sunto di petizioni:

11,589. Sacocci sacerdote Gaetano Maria, da Gaeta, ex-cappuccino e Cascia Antonio, sacerdote, ex-religioso di Sant'Agostino reclamano contro la decisione dell'amministrazione del fondo del culto di escluderli dal beneficio della pensione pel solo motivo di aver professato nello Stato pontificio.

11,590. Il Consiglio comunale di Vico Pisano invoca l'istituzione in quel comune di una ricevitoria e agenzia delle tasse e del demanio in surrogazione della soppressa cancelleria del censo.

11,591. La Giunta municipale di Castelvetere, provincia di Trapani, in considerazione della generale miseria in cui versa quella popolazione, implora che si sospenda l'esazione degli arretrati dovuti di tassa fondiaria e ricchezza mobile sin dopo il raccolto del 1868.

11,592. La deputazione provinciale di Napoli svolge alcune considerazioni tendenti a dimostrare l'illegalità e l'incostituzionalità del decreto 15 maggio 1867 di scioglimento di tutti i Consigli provinciali meno quelli di Toscana, Mantova e Venezia, invita il potere legislativo di opporsi a siffatta disposizione.

11,593. Vari cittadini dei comuni di Campo, di Pietra Cantalupo, Sant'Angelo in Grotte, Campolieto, Lucito, Cerapiccola di Sant'Angelo, Limosano, Castelluc-

cio e di Casacalenda, provincia di Molise, rivolgono petizioni identiche a quella registrata al n° 11,578, relativa al tronco di ferrovia da Termoli all'incontro della linea tra Benevento e Teleso.

11,594. 200 e più impiegati presso le amministrazioni finanziarie delle venete provincie, ricorrono alla Camera per ottenere il condono della residua quota dovuta per anticipazione di soldo, accordata loro in seguito all'approvvigionamento di assedio nell'estate 1866.

11,595. Galpa Francesco Paolo, capo sezione al Ministero dell'interno, e già nel 1848 ufficiale relatore sostituto del Consiglio di guerra di guarnigione in Palermo, domanda l'estensione a di lui favore dell'articolo 1 della legge 7 febbraio 1865, n° 2145, e gli articoli 1 e 2 della legge 25 successivo aprile, n° 2247.

ATTI DIVERSI.

MASSARI GIUSEPPE, segretario. Hanno presentato i seguenti omaggi:

Prefetto di Trapani — 2 esemplari degli atti di quel Consiglio provinciale seguiti nelle sessioni ordinaria e straordinaria del 1866.

Conte Ernesto Riccardi, di Netro, a nome della direzione generale della società del tiro a segno nazionale, sedente in Torino — 500 copie di un memoriale relativo ai risultamenti ottenuti dalla istituzione del tiro a segno.

Prefetto di Abruzzo Citeriore — Un esemplare degli atti di detto Consiglio provinciale nelle sessioni del 1866.

Marchese Giovanni Battista Giustiniani, presidente del comitato esecutivo del quarto tiro a segno nazionale in Venezia — 500 copie d'una circolare sui fondi a quell'istituzione necessaria.

Deputazione provinciale di Ferrara — 20 esemplari di un opuscolo dell'avvocato Giuseppe Riminesi in risposta allo scritto anonimo *Ferrara e la traspadana*.

Direttore generale delle gabelle — 12 esemplari del sesto volume della raccolta delle leggi, decreti, regolamenti relativi a quell'amministrazione.

Matteo Maccaluso, da Palermo — 500 copie d'una supplica dei conservatori delle ipoteche delle provincie meridionali relativa alla proposta legge sulla tariffa degli emolumenti.

Carlo Banaudi, ingegnere — 500 copie della sua petizione al Parlamento per un'inchiesta sulla gestione dei lavori di costruzione della strada da Valva a Bisaccia.

A. Cagnoni, da Firenze — 500 esemplari del suo progetto finanziario.

Ministero dei lavori pubblici — 2 esemplari dei fascicoli di marzo e aprile del *Bullettino telegrafico*.

Ex-deputato Giovio — 20 esemplari d'un nuovo suo

opuscolo intitolato: *Il principio della assicurazione governativa sostituito alla imposta sull'entrata agraria*.

Deputazione provinciale di Reggio nell'Emilia — 100 esemplari d'una petizione al Senato, perchè sia emendato il progetto di legge votato dalla Camera dei deputati l'8 maggio 1867.

Ministero di agricoltura e commercio — 12 esemplari d'un supplemento all'ultimo fascicolo delle osservazioni meteorologiche.

N. Pellati, ingegnere, da Milano — Un esemplare di una sua memoria sulla miniera e stabilimento metalurgico di Agordo.

Professore Gaspare Salvolini, preside del liceo Pellegri Rossi — 6 esemplari delle parole da lui dette nella commemorazione di Galileo Galilei.

Robecchi dottore Alessandro, cappellano della casa di forza di Spolito — Un esemplare della sua epigrafe letta nella prima adunanza del Comitato centrale dell'associazione nazionale per la fondazione d'asili rurali per l'infanzia.

Maria Rosa Tommasini, da Castelcivita — 2 esemplari d'una petizione di monache appartenenti a conventi soppressi.

Elisabetta Sorrentino, da Napoli — 10 esemplari di una sua memoria sopra una decisione della Corte dei conti.

BEMBO. Pregherei la Camera di dichiarare d'urgenza la petizione 11,594 che comprende alcune istanze di impiegati veneti appartenenti al tribunale, all'ufficio del porto, alle dogane, all'intendenza delle finanze e ad altri uffici, onde sia loro condonata la rifusione di anticipazioni fatte loro dal Governo austriaco. Avverto che altre petizioni vertenti sul medesimo argomento furono dichiarate d'urgenza dalla Camera. Pregherei inoltre il presidente della Commissione delle petizioni od altri cui ciò spettasse, di provvedere perchè tutte queste petizioni sieno riferite nella medesima relazione vertendo tutte sullo stesso argomento. E siccome, dietro mia proposta, l'onorevole presidente del Consiglio ha aderito che sia sospesa questa rifusione, ma limitatamente alla presente Sessione, pregherei cui spetta di riferire su queste petizioni prima che termini la presente Sessione.

PRESIDENTE. È dichiarata urgente. Quanto agli altri desiderii che ha manifestato l'onorevole Bembo starà alla Commissione delle petizioni a soddisfarli.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Nicotera.

NICOTERA. Prego la Camera a volere accordare l'urgenza della petizione 11,592. Con questa petizione la deputazione provinciale di Napoli reclama avverso al decreto di scioglimento di quel Consiglio provinciale e di molti altri Consigli; poichè crede che il decreto che colpisce di scioglimento molti Consigli provinciali, è non solamente illegale, ma incostituzionale.

La Camera comprenderà bene che non basta sola-

mente dichiarare l'urgenza della petizione, ma occorre anche raccomandare alla Commissione che la riferisca subito, perchè se il decreto avrà il suo effetto, allora la petizione resterebbe senza nessun risultato.

Sento però il dovere di dichiarare che l'onorevole ministro dell'interno ha avuto la compiacenza di ascoltare alcuni reclami che gli sono stati presentati in quanto alla nuova divisione fatta dei collegi elettorali e del numero dei consiglieri.

In quanto alla provincia di Napoli, io che ho l'onore di appartenere a quella deputazione provinciale, e che ho avuto l'incarico di presentare la petizione, debbo dichiarare francamente che per quella provincia sono stati accolti i reclami che abbiamo presentato al Ministero, e quindi meno che per un interesse speciale, la deputazione di Napoli, in questo caso, si farebbe interprete del sentimento universale in quanto allo scioglimento dei Consigli suddetti.

RATTAZZI, *presidente del Consiglio dei ministri e ministro per l'interno*. Non ho difficoltà alcuna che venga decretata d'urgenza la petizione accennata dall'onorevole Nicotera; e, quando verrà il momento di discutere la questione, risponderò a coloro che tacciano di anticostituzionale quel decreto. Io lo considero anzi come una prezza e giusta esecuzione della legge 1865, e lo proverò a suo tempo.

Ma a parte la questione costituzionale, a parte la questione di diritto, come dichiarai all'onorevole preopinante, dichiaro alla Camera che, se parzialmente si fossero commessi alcuni errori nella ripartizione dei collegi, ed anche nell'assegno dei consiglieri a qualche provincia, non solo non ho alcuna difficoltà di riparare a questi errori, ma credo sia un dovere assoluto del Governo di riparare a quegli errori materiali che per avventura fossero occorsi.

Quello che io intendeva di fare col decreto 15 maggio era di eseguire la legge; perciò, ripeto, se nell'esecuzione si fosse commesso qualche sbaglio in alcuni luoghi, è stretto obbligo del Governo d'immediatamente provvedervi, come si è provveduto per quanto concerne Napoli.

PRESIDENTE. La petizione 11,592 è dichiarata urgente.

Il deputato Botta ha facoltà di parlare.

BOTTA. Pregherei la Camera ad inviare alla Commissione incaricata dell'esame della legge Panattoni la petizione 11,595 che riguarda gl'impiegati civili che servirono già nel 1848 e nel 1849.

PRESIDENTE. Questa petizione va di diritto alla Commissione pel progetto di legge accennato dall'onorevole Botta.

Il deputato Martinengo chiede un congedo di giorni 15 per cagione di salute.

Affari di famiglia e importanti incombenze provinciali e comunali, obbligano il deputato Ferri a rimanere a Grosseto, è domanda perciò un congedo di 10 giorni.

L'onorevole Briganti-Bellini Bellino domanda un congedo per motivi di salute. Se non c'è opposizione, gli sarà accordato un congedo di 8 giorni.

L'onorevole Pescatore essendo chiamato a Torino per affari assai urgenti, domanda un congedo di 10 giorni.

(Questi congedi sono accordati.)

L'onorevole Romano ha inviato al banco della Presidenza un progetto di legge, che sarà trasmesso agli uffici perchè ne autorizzino, se credono, la lettura.

PRESENTAZIONE DI UNA RELAZIONE.

ACCOLLA, *relatore*. Ho l'onore di presentare la relazione del bilancio dell'entrata del regno pel 1867, e quello anche dell'entrata delle provincie venete e di Mantova. (V. Stampato n° 3 bis-A)

PRESIDENTE. Questa relazione sarà stampata e distribuita.

SEGUITO DELLA DISCUSSIONE DEL BILANCIO DEL MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI PEL 1867.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del bilancio dei lavori pubblici.

Il deputato Brunetti ha facoltà di parlare per terminare il suo discorso sul capitolo 108, relativo al porto di Brindisi.

BRUNETTI. Signori, continuando il mio discorso che ieri, mio malgrado, l'ora tarda mi obbligava ad interrompere, dalle cose discorse mi pare chiaramente inferirsi che, non solamente con 1,800,000 lire, prezzo dell'appalto di escavazione del porto di Brindisi, non si raggiunge *certamente* lo scopo, come disse l'onorevole relatore della Commissione, ma anzi vi sono tutti i dati di probabilità che quello scopo non si raggiunga.

Io potrei addurre molti e nuovi argomenti a sostegno della mia opinione; ma io mi limiterò a ripetere di volo quello che diceva ieri, che con 1,800,000 lire non potrà ottenersi più che uno spazio navigabile e sicuro appena di 12 ettari, che è troppo breve spazio naturalmente in un porto dell'estensione di 200 ettari, estensione maravigliosa, che forma del porto di Brindisi uno dei primi porti del mondo.

Ma io mi sono affaticato a raccogliere argomenti per dimostrare il mio assunto, mentre avrei potuto soltanto arrestarmi a chiedere dai miei avversari le prove contrarie, che non mi dettero nella relazione, dove sono molte cose asserite, dimostrate pochissime; e tal dimostrazione essi non mi hanno dato, nè possono darmi. Ed invero io domanderei all'onorevole relatore della Sotto-Commissione del bilancio: d'onde mai ha desunto egli che con quella somma si può ottenere tanto sterramento del porto di Brindisi da ren-

derlo navigabile e sicuro? Su quali elementi ha fondato egli questo giudizio?

Ebbene, io dirò che sono stato più giorni frugando e quasi razzolando nei vari archivi del Ministero dei lavori pubblici, dirò ancora che ho trovato degli impiegati, dei capi di divisione, dei consiglieri del Consiglio superiore dei lavori pubblici, i quali cortesemente mi hanno mostrato tutti i documenti che vi sono, mi hanno dato tutto quello che chiedevo e di ciò mi sento in debito di tributare a loro, da questo stallo, sincera testimonianza; eppure tra tanti documenti, tra tante statistiche, tra tante carte che ho letto non ho trovato una nota, un parere, non ho trovato neppure una lettera di un ingegnere, la quale mi dicesse che un milione e 800 mila lire stabilite per la escavazione fossero stabilite con certa previsione che si otterrebbe lo scopo voluto dalla legge, si otterrebbe cioè nel porto di Brindisi uno spazio navigabile e sicuro da contenere un gran numero di navi.

Ora, se nessun elemento ho potuto trovare io negli archivi del Ministero di Firenze, su quali elementi ha potuto mai fondare il suo giudizio l'onorevole relatore della Commissione? Ma, dirò di più: io ci ho trovato anzi un elemento contrario, io ho trovato che nel verbale del 1861 il signor ingegnere Mati, quel Mati il quale è stato il progenitore del progetto, quel Mati che per tanti anni ha versato sempre in questi studi, quel Mati in un suo verbale del 1861 disse, che per ridurre il porto di Brindisi a porto veramente sicuro, inattaccabile, egli è per lo meno necessario di scavare 2,225,700 metri cubi.

Ora, se con 1,800,000 lire, che sono il prezzo dell'appalto di escavazione, e che ci ha dato in media un metro cubo per ogni lira e 40 centesimi, si ottennero appena 1,200,000 metri cubi di escavazione, cioè la metà di quello che richiedeva l'ingegnere Mati, io non so con quanto coraggio e con quanta lena possa alcuno venire a dirci che con quella somma si ottiene lo scopo voluto dalla legge, che con quella somma l'escavazione sarà completa, che il porto sarà certamente navigabile.

Voi conoscete benissimo che nel porto di Brindisi si entra per un canale a cui ora si dà la distanza di circa 100 metri: ebbene, sin da quando si fecero i primi studi, si riconobbe la necessità di fare due muri di sponda che rinfrancassero il terreno e sulla costa orientale e sulla costa di ponente. Dipoi la Commissione ha creduto immediatamente indispensabile di cominciare dal numero di sponda della costa di ponente; ma la Commissione degl'ingegneri non ha mai escluso il muro di sponda della costa di levante. E se il muro di sponda della costa di ponente, che è lungo credo 387 metri, viene a costare, secondo il prezzo di appalto, 508 mila lire, io debbo inferirne che, quando si vorrà fare l'altro muro di sponda, sarà necessario spendere altre 508 mila lire.

E che direste voi s'io vi parlassi delle banchine, le quali certo non rispondono al fine che si deve avere? Due banchine, una di 260 metri, l'altra di 500 metri: ma credete voi che con 760 metri di banchine sia ben provveduto un porto che ha in tutto una periferia interna di 11 chilometri di lunghezza?

Comprendo benissimo che non tutta la costa deve farsi a banchine, chè non basterebbero 50 o 60 milioni; ma prego la Commissione, la Camera ed il Ministero di ricordarsi che se questi 11 chilometri non vengono rinfrancati da banchine, si dovranno fare altri lavori; poichè è da notarsi che una delle principali cagioni d'interrimento nel porto di Brindisi sono precisamente le colline che circondano il porto, le quali, essendo composte da terreni vegetabili e coltivati, e calando giù le correnti d'acque, trasportano quel terriccio che viene ad interrire il porto sottoposto.

Si debbono quindi rinsaldare le coste del porto, se si vuole per l'avvenire evitare una cagione perenne, certa d'interrimento.

Ma lasciando da banda i rapporti fra le cifre e le opere, lasciando da banda se questi appalti potranno essere lo scopo della legge, io dirò: chi mai può prevedere le conseguenze dello scioglimento degli appalti? Gli appalti non vengono essi sciolti per morte, o per fallimento dell'appaltatore?

Noi ne abbiamo un esempio recente, vivo, attuale. Il signor Nepven è morto, ebbene questo appalto è stato sciolto: si dovrà procedere a nuovi appalti; chi può assicurarmi dell'esito delle nuove subaste? Chi potrà dire se il Governo nelle nuove subaste troverà modo di ottenere questi lavori a prezzo minore o maggiore? Io credo benissimo che il Governo, se sarà accurato, se sarà solerte, se sarà vigile, se saprà fare questi appalti, credo che potrà guadagnarci, che potrà risparmiarne qualche somma; ma talvolta la subastazione, per talune fatalità inesplicabili, riesce contraria alle intenzioni del Governo, ed il Governo, non potendo inceppare le opere, è obbligato naturalmente a concedere le opere a prezzo maggiore.

Finchè adunque ci è la possibilità che questi appalti siano sciolti per morte o per fallimento, e finchè non è possibile assicurare l'esito dei nuovi appalti, nessuno potrà venire a dirmi che coi prezzi attuali dell'appalto si raggiunga lo scopo voluto dalla legge.

Io dunque mi riassumo, poichè intendo di essere breve, e credo di avere abusato anche troppo della pazienza della Camera.

Se niuno può dire che la diga o molo otterrà lo scopo dal progetto d'arte colla lunghezza attuale e forse sarà necessario di prolungarla; se nessuno può dire che con un milione ed ottocento mila lire per escavazioni si otterrà escavazioni tali da rendere il porto navigabile e sicuro; se nessuno può contrastare che dovrà farsi un muro di sponda alla costa orientale, come si sta praticando per la costa a ponente; se fi-

nalmente, non volendo prolungare le banchine, è necessario fare altre spese per rinsaldare la costa; se altre spese imprevedute ancora possono sorgere; se nessuno può con certezza determinare quanto tempo e quanta spesa richieda lo svellere, il radere le secche dette del *Fico* e la secca *Angioina*; se tutte queste cose sono ipotesi che possono avere la soluzione in un senso od in un altro secondo i dati e secondo le circostanze, io credo che nessuno avrà il coraggio di assicurare che col prezzo dell'appalto e colle opere appaltate sia per ottenersi lo scopo voluto dalla legge compendosi in Brindisi un porto sicuro e navigabile.

La legge del 1864, signori, è assoluta ed incondizionata. Io dimostrai ieri come fosse incostituzionale attentare a quella legge con un semplice voto della Camera, e che a derogarvi, od abrogarla, o sospenderne, o menomarne gli effetti era necessaria un'altra legge che percorresse gli stessi stadi della prima legge, che avesse, cioè, il voto del Senato e la sanzione del principe.

La proposta adunque della Sotto-Commissione del bilancio a me pare incostituzionale, contraria ai calcoli di probabilità, secondo i dettami della scienza, contraria all'analisi dei fatti, ripugnante al buon senso. Io dico schiettamente che quella proposta mi pare una sbarra che si vuole gettare fra gambe al Ministero perchè non progredisca, e perchè l'opera del porto di Brindisi resti intralciata.

Ma lasciamo ora da un canto la Commissione e la proposta, io credo di non far opera discara alla Camera profittando di quest'occasione per richiamare l'attenzione del Ministero su alcuni fatti che riguardano il porto di Brindisi, il quale io credo una delle più grandi opere nazionali, che certamente è del più grande interesse del paese.

Il contratto Nepven è sciolto, o signori, ed io domandai ieri al Ministero perchè non avesse rinnovato il contratto. Badate bene, non si tratta di un contratto solo, fatto per il solo porto di Brindisi; il contratto è un appalto generale per tutti i porti del regno. C'è Brindisi come c'è Ancona, come c'è Genova, come vi sono tutti i porti d'Italia.

Ebbene, questo stato precario non può prolungarsi; deve procedersi a nuovi appalti. L'appalto Nepven importava, credo, 13 milioni all'anno. Io, a dir vero, non ho saputo mai lodare questo sistema del Governo italiano di dare le opere pubbliche in grossi appalti, dove non possono concorrere che i grandi capitalisti; e poichè di questi grandi capitalisti in Italia non ne abbiamo abbondanza, o almeno lo spirito di associazione non è tanto esteso quanto in Inghilterra e nella Francia, ne viene di conseguenza che, in questi appalti non concorrono che compagnie straniere, come straniera era la compagnia Nepven, e ne segue di conseguenza che le compagnie estere vengono, dirò malaguratamente, a sfruttare le nostre terre, i nostri

prodotti, le nostre industrie, il nostro commercio, la vita nostra.

Queste compagnie straniere, vengono anche a portarci un personale straniero. Se voi, ministri italiani, non volete fare alleanza col popolo in politica, ammettendolo al suffragio universale, facendolo partecipe alla vita pubblica cui ha diritto; se non volete allearvi col popolo nell'ordine militare, avvicinando l'esercito al paese, ed il paese all'esercito, mercè una nuova organizzazione; se non volete infine allearvi col popolo nella proprietà, poichè vendete a Dumonceau o ad altri mercanti stranieri un immenso territorio, che diviso tra i nostri proletari farebbe risorgere questa classe infelice ed abbietta la quale non fu ammessa che al plebiscito, ed a spendere il suo sangue per il paese, e poi il giorno dopo fu reietta, il giorno dopo fu lasciata senza voto, senza cittadinanza, senza diritto; alleatevi almeno col popolo nella industria; spezzate i grandi appalti in piccoli lotti, perchè tutti possano profittarne, perchè anche i piccoli proprietari possano unirsi, e concorrere: così non rimangono strozzati dal concorso dei grandi capitalisti. Così si fosse fatto! Oh, quanto danaro si sarebbe risparmiato in Italia! Oh, quanti lavori sarebbero progrediti assai meglio!

E poi lo vedete col fatto nel porto di Brindisi, dove i lavori delle banchine, i lavori dei moli, i lavori della Bocca di Puglia, che non sono dati a compagnie straniere, ma sono dati ad industriali nazionali, procedono assai meglio di ogni altro lavoro, perchè quel lavoro non solo è dettato dall'interesse dei concorrenti, ma è dettato anche dall'interesse della patria comune.

Prego dunque il Ministero (e su di ciò mi dispiace che l'onorevole Giovanola non abbia forse sentito quello che ho detto), prego il Ministero di darmi una risposta categorica, se egli per l'escavazione dei porti intenda di dividere questi grossi appalti in tanti piccoli appalti quante sono le opere. Se voi volete far bene le opere, è necessario che ai lavori di Genova possano concorrere i Genovesi, ai lavori di Ancona possano concorrere gli Anconitani, ai lavori di Brindisi i Brindisini, ai lavori di Livorno i Livornesi. È tempo che l'Italia cessi di essere usufruita dai Nepven, dai Langrand-Dumonceau, dagli Erlanger e da qualunque compagnia che viene a sfruttarci.

Io prego il Ministero e la Camera di accelerare i lavori del porto di Brindisi, specialmente nell'escavazione, imperocchè quel lavoro va connesso colla grande questione del passaggio della valigia delle Indie, su cui richiamo ancora l'attenzione del Ministero e della Camera, questione che non interessa soltanto Brindisi, ma interessa l'Italia tutta.

L'Inghilterra, signori, sempre taciturna, ma sempre operosa, nel 1866 mandava appositamente un capitano del genio, il dotto signor Tyler, perchè facesse uno studio su tutti i nostri porti, ed il signor Tyler

fece un esame così accurato dei porti nostri, fece un esame così preciso non solo guardando i porti geograficamente, ma idrograficamente, dal punto di vista dell'igiene e delle condizioni sociali, guardando anche se in quei paesi vi fossero dei caffè e degli alberghi, che, leggendo il rapporto del luglio 1866, ognuno dee conchiudere che l'Inghilterra sa scegliere i suoi uomini, poichè mandando uomini come il signor Tyler, l'Inghilterra non può fallire allo scopo che si propone. Ora il signor Tyler dopo un profondo studio, non solo riconobbe la necessità ed il vantaggio per l'Italia e per l'Inghilterra che la valigia delle Indie passi da Brindisi per Susa in ferrovia, e da Susa vada a Londra, ma insistette ripetutamente, e presso il Governo inglese e presso il Governo italiano, perchè questo contratto si faccia.

Il signor Tyler diceva ancora d'aver ricevuto quasi promessa dal Governo d'Italia che in non molto tempo avrebbe posto il porto in condizione di ricevere la valigia delle Indie; ma oramai è trascorso un anno: e che cosa si è fatto? Il signor Tyler confidava che la valigia passerebbe il primo giugno, ma non la vede ancora. Quel che si pensi di fare non so, ma so che i giornali inglesi strepitano, come pure molti giornali di Trieste: la *Triester Zeitung* un mese fa strepitava ancora più che l'Inghilterra. So che dal Governo d'Italia nessun atto ufficiale, nessuna dichiarazione viene ad illuminarci. Insisto adunque, signori, ed insisto vivamente, perchè si dia opera efficace, affinchè la valigia delle Indie passi da Brindisi per Susa. È questa una questione del presente non solo, ma anche dell'avvenire. Non istarò a ricantare quel che le mille volte s'è detto, quel che risulta da tanti studi sull'utilità che verrà all'Italia dal commercio dell'Oriente.

Non ripeterò quel che l'onorevole Devincenzi ha dimostrato con tanta erudizione, cioè che dall'Inghilterra si versa nell'Oriente e dall'Oriente nell'Inghilterra una massa di merci del valore di 4 miliardi, non dirò come la valigia delle Indie porti grandi valori in piccolo volume, dirò soltanto quanto disse l'onorevole Menabrea, che, cioè, la valigia delle Indie ci darà 50 passeggeri di più alla ferrovia, ci darà in un anno, come si può dimostrare con cifre, una rendita di tre milioni, e il porto di Brindisi in due anni si sdebiterà della spesa fatta dall'Italia per esso.

Io dico, o signori, che bisogna oggi ravviare il commercio dell'Asia e dell'Africa per l'Italia, non bisogna aspettare che l'istmo di Suez sia terminato, e compiuto il traforo del Moncenisio.

Il commercio ha i suoi centri di gravitazione, il commercio obbedisce pur troppo e più che non si crede alle abitudini, obbedisce a certe centralità che vengono, quasi direi storicamente; obbedisce ai nomi, obbedisce perfino ai pregiudizi. Se noi ci lasciamo sfuggire il momento, il commercio prenderà altra direzione e cercherà altri centri di gravità.

Dunque, bisogna che provvidamente facciamo in modo che la valigia delle Indie passi per l'Italia.

Vi prego di prestar attenzione ad un fatto che si scrive da Brindisi da alcuni negozianti, che l'Inghilterra ha aperto un incanto per chi voglia assumere l'appalto della valigia delle Indie per le linee Southampton-Alessandria, Marsiglia-Alessandria e Brindisi-Alessandria, accettando naturalmente i partiti migliori ed in minor tempo.

Ebbene, tutte le condizioni geografiche sono per noi. Questo è indubitato; ma, se per avventura, fosse accettato questo appalto da Southampton e da Marsiglia ad Alessandria, qual rimorso crudelissimo avremo noi di averci lasciato sfuggire la valigia delle Indie!

E perchè il porto potesse prontamente divenire non solo navigabile ma sicuro, è necessario, signor ministro dei lavori pubblici, di risanare l'aria di Brindisi.

L'agro brindisino presenta un'aria malsana. Io so che un progetto di legge pel prosciugamento delle paludi che fu votato nel Senato non è passato mai nella Camera, progetto che forse resterà eternamente seppellito negli archivi.

Io prego l'onorevole ministro di agricoltura e commercio di prendere in considerazione questo fatto, perchè il prosciugamento delle paludi in Italia è un problema d'alto momento, non solo per l'igiene, non solo per le finanze, ma specialmente per l'agricoltura.

Ma, io dico, che pel prosciugamento dell'agro brindisino non converrebbe di aspettare un progetto di legge che abbracciasse tutte le paludi e tutti gli stagni d'Italia.

L'agro brindisino è in una condizione eccezionale; l'agro brindisino, come scrisse benissimo l'onorevole Devincenzi, è legato al porto, forma una cosa sola; aria ed acqua per un porto costituiscono un elemento essenziale, unico; là dove l'aria non è sana non vi sono nè uomini nè commerci, e dove non vi sono uomini, dove non vi è commercio non vi è navigazione. Io prego quindi l'onorevole ministro d'agricoltura e commercio a fare di concerto col signor ministro dei lavori pubblici qualche cosa che renda quel porto veramente ospitale. Non dico già che andando in Brindisi ci si muoia; io ci sono stato parecchi mesi e non sono morto: i forestieri però guardano se l'aria è sana. E a proposito del porto di Brindisi, ricordo la questione che ci fu ieri tra gli onorevoli Bixio ed Asproni pel porto di Terranova.

Io credo che l'aria in quel porto non sia pessima quanto diceva l'onorevole Bixio, e non credo neppure sia ottima come voleva l'onorevole Asproni: c'è qualche cosa di mezzo, e questo qualche cosa bisogna toglierlo, massime quando si tratta di un porto come quello di Brindisi che diverrà il mercato non solo europeo, ma mondiale, ove concorreranno tutte le nazioni asiatiche ed africane.

Che se è vero quello che fu detto, che l'Italia è un

immenso ponte gettato sopra tre mari, che congiunge tre continenti, mi si permetta di dire che Brindisi è la testa di quel ponte.

Dirò ancora un'altra cosa: e i legni che vengono a Brindisi dove andranno a raddobbarsi se non vi è un bacino di raddobbo? Volete voi obbligare le navi che vengono nel porto di Brindisi a recarsi altrove per raddobbarsi? Ma, come vedete, voi ponete i forestieri e coloro che fanno commerci in una condizione insopportabile per modo che allontanerete la concorrenza.

Aggiungerò un'osservazione ancora sul lazzaretto nel porto di Brindisi. Avvenne l'anno scorso che il ministro per l'interno, signor Chiaves, con un tratto di penna ordinò il lazzaretto brindisino da costruirsi nel Forte a mare. Nel Forte a mare non c'era nulla di adattato.

Si fecero dei divisori di carta, e si disse: questo è un lazzaretto. Naturalmente la popolazione brindisina insorgeva, non perchè non volesse il lazzaretto, ma perchè quello che si voleva far servire da lazzaretto evidentemente non lo poteva essere. I contatti coll'esterno erano frequenti: il pericolo del cholera era continuo.

Forse non aveva posto mente l'onorevole ministro che la carta è un buon conduttore del cholera. Io, signori, per le cose dette avrei avuto ragione e forse anche diritto di richiedere un aumento nella cifra del bilancio. Io, non l'ho fatto mai, nè lo fo oggi, perchè come ebbi l'onore di dirvi ieri, io deputato di Brindisi sento troppo i miei doveri come rappresentante d'Italia e so preoccuparmi quanto ogni altro della condizione infelice della penisola; ma vorrei però che quello che è assegnato da spendere si spendesse e non rimanessero quegli eterni residui di bilancio in bilancio che si riversano e formano poi quel cumulo che dispensa di mettere nuove cifre negli anni avvenire.

La natura, o signori, potrebbe dirvi: « Datemi questi 6 milioni che mi avete promesso ed io vi darò un porto di 200 ettari posto nella miglior posizione del mondo rispetto al Levante; il doppio quasi del porto di Genova, un terzo più grande del porto di Marsiglia, uno dei più meravigliosi per la sua configurazione. Ebbene che cosa sono 6 milioni rispetto a quello che vi darà la natura? »

Io spero che i ministri e i deputati i quali concordarono per quella grand'opera nazionale, vorranno anche sorreggerla col loro voto, e vorranno respingere la proposta della Sotto-Commissione del bilancio, e, come dissi, e ripeto, è una sbarra, non altro che una sbarra che si getta fra gambe al Ministero per impedire che quell'opera cammini, perchè quell'opera sia ritardata. (*Bene!*)

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

VALERIO, relatore. Non tema la Camera che io mi af-

fondi nel porto di Brindisi (*Ilarità*) troppo più di quello che sia necessario.

Io comincio col dichiarare che lascio da parte il relatore ed anche un poco la Commissione; la Commissione, e non la Sotto-Commissione, perchè il relatore è relatore della Commissione generale del bilancio; lascio da parte il relatore e anche un poco la Commissione, perchè, già si sa, nella discussione del bilancio dei lavori pubblici il relatore e la Commissione sono il bersaglio: dunque si tiri pure da ogni parte sopra di noi! A noi basta di sapere che facciamo il debito nostro.

Quello solo a cui mi arresterò, è questo poco, di dimostrarvi chiaramente e nettamente la semplice, e ad avviso della vostra Commissione, buona ragione, per cui la Commissione vi propose di sancire la spesa che sta scritta in bilancio per questo capitolo, ed intanto di avvisare il Ministero di non impegnarsi oltre il montare dei contratti che sono in corso.

Rammenta la Camera che, colla legge del 24 gennaio 1864, si decretava: « È autorizzata la spesa straordinaria di lire sei milioni per eseguire i lavori più urgenti di ristaurazione del porto di Brindisi. »

Eravamo ancora in quei tempi felici in cui le spese si decretavano senza pensarci; questa spesa si decretò senza avere nè progetto, nè base di spesa; il progetto venne elaborato e discusso molto nel 1865; e nell'anno 1866, infine, fu approvato. E siccome la vostra Commissione ebbe cura di mettervene al chiaro, voi trovate a pagina 23 della relazione lo stato di questi lavori e degli impegni presi. Voi vedete che per gli appalti delle opere che completano questo progetto, che non deve essere finito se non a metà dell'anno 1869, si ha d'impegnato lire 4,286,000, e lascio le frazioni, come di solito. Data questa cifra, e lasciando a mani del Governo abbastanza per gl'imprevisti e pei lavori accessori, la vostra Commissione ha conchiuso che con 4,800,000 lire, l'obbietto cui mirava la legge del gennaio 1864, poteva abbastanza bene (tenuto conto delle nostre condizioni) essere raggiunto. La vostra Commissione quindi vi suggeriva di dichiarare che a questo modo, cioè senza progetti e senza deliberazione concreta della Camera, si invitava il Governo a non procedere oltre ad impegnare le lire 1,200,000 che dai 4,800,000 lire rimarrebbero per arrivare ai 6 milioni.

Ecco la proposta della vostra Commissione che l'onorevole Brunetti qualificò con ogni sorta di qualificazione.

Egli è di fatto, e me ne appello a quelli che conoscono ed il porto di Brindisi e questo genere di lavori, che, finite le opere che ora stanno in corso, il porto di Brindisi sarà *restaurato* non solo, ma *migliorato* e reso di una grande utilità.

Non nego che a questo porto di Brindisi occorran altri lavori, non neghiamo che nel porto di Brindisi sarebbe bene spendere altro danaro; ma quello che af-

fermiamo si è che, tenuto conto delle nostre condizioni, tenuto conto anche, me lo permetta l'onorevole Brunetti, del nostro commercio, quello che si è fatto al porto di Brindisi è tanto che non può considerarsi solo restaurato, ma di molto migliorato.

BRUNETTI. D'accordo.

VALERIO, relatore. L'onorevole Brunetti ci dice: vedete, questo porto è la testa del ponte gittato sui tre mari, che unisce i tre continenti, ed è destinato ad essere il Southampton dell'Italia! Sia pure: io lo spero, lo desidero, lo credo anche se lo vuole, ma non lo è; aspettiamo a spendere quando vedremo che ciò che si ha sia per lo meno occupato in parte.

BRUNETTI. Nessuno vi dice di spendere oggi.

PRESIDENTE. Non interrompa.

VALERIO, relatore. Lo so, non si tratta di spendere oggi; ma dei lavori attualmente impegnati ce ne sono fino alla metà del 1869.

Che cosa ha detto la Commissione, che cosa vi dice, che cosa vi prega di fare, non nell'interesse della Commissione, ma nell'interesse del paese, e nell'interesse del mandato che voi avete affidato alla vostra Commissione?

Vi dice, avvisate il Ministero che non s'impegni oltre, e che quel milione e duecento mila lire che sarebbero da spendersi dopo la seconda metà del 1869, quel milione e duecento mila lire lo lasci libero, non lo impegni; o se l'ha da impegnare, lo impegni con de' progetti regolare e con un voto della Camera. Ecco l'unica domanda che vi fa la Commissione.

È dunque inutile di voler dipingere la Commissione ed il relatore quasi se fossero nemici nati del porto di Brindisi. Io non voglio adesso metter fuori la mia persona, ma se volessi, potrei dimostrare all'onorevole Brunetti che forse nemmeno il deputato di Brindisi ha fatto per quel porto quello che ho fatto io...

BRUNETTI. Domando la parola per un fatto personale.

PRESIDENTE. Il fatto personale riguarda il relatore, non lei.

VALERIO, relatore. L'onorevole Brunetti ha pure accennato, richiamandosi al ministro dei lavori pubblici, rispetto alla questione della valigia delle Indie. Mi permetta che io gli dica che in questa parte forse le informazioni a cui egli si è attenuto non erano al corrente precisamente della questione.

Il Governo, io credo, ha fatto in ciò quello che si poteva per spingere, per attirare, quanto era possibile, il passaggio della valigia delle Indie per mezzo del porto di Brindisi. Il Governo inglese anch'egli si è preoccupato molto di questa questione, e dopo il rapporto del capitano Tyler effettivamente sembra deciso a stabilire il passaggio della valigia delle Indie; ma non era e non è che il Governo inglese lo volesse far così presto. L'avviso di concorso che ha pubblicato il Governo inglese (che gl'Inglese chiamano *tender*) per invitare quelle compagnie marittime che si volessero

incaricare di questo servizio fino a Brindisi, e che io ho sotto gli occhi, segna l'epoca dell'apertura di questo servizio al febbraio 1868. Vi era e vi è tuttora alcuna difficoltà che io spero il Ministero dei lavori pubblici saprà risolvere, tenendo conto delle varie suscettibilità e dei vari bisogni.

Io non credo di dovermi estendere molto su questa questione: siccome ha da aver luogo un'interpellanza che riguarda l'Adriatico-orientale, siccome poi possono esservi dei rapporti da Governo a Governo, io non vorrei qui con una discussione preoccupare la Camera ed anche, forse, portare incaglio alle trattative che si possano fare dal Governo sopra questa materia.

Ma il fatto si è che le cose procedono, che il Governo ha mandato in Inghilterra un impiegato appositamente onde spingere quest'affare, e che le cose ora si avviano. Lascio quindi questa questione a questo punto.

Ritornando al porto di Brindisi, ripeto e concludo che, secondo l'opinione della Commissione, il porto di Brindisi, colle opere che sono impegnate e che non saranno finite se non alla metà dell'anno 1869, il porto di Brindisi sarà in condizioni abbastanza buone; e così buone da potere dar luogo ad un grande commercio. Ed io sarei ben felice di poter pure supporre che nel 1869 il porto di Brindisi, quale sarà colle opere ultimate, non fosse troppo ampio pel commercio che vi sarà per mettere

La vostra Commissione non vi domanda che si dichiari che pel porto di Brindisi non si farà più nulla, vi chiede solo che quanto si avrà a fare si faccia con un voto del Parlamento e sopra progetti al Parlamento presentati.

PRESIDENTE. L'onorevole Brunetti ha facoltà di parlare per un fatto personale. Mi permetta però di ripetergli l'avvertimento che il fatto personale riguardava il relatore e non lui.

BRUNETTI. Io lo ringrazio dell'avvertimento, ma non posso rimanere sotto il peso di alcune parole dell'onorevole Valerio, che, cioè, abbia sospettato che io avessi giudicato di lui e degli altri onorevoli membri della Commissione, di essere in certo modo nemici nati del porto di Brindisi. Io non ho mai detto questo; e se qualche parola mi fosse uscita di bocca che, mio malgrado, avesse accennato a questo, io sono pronto a ritirarla, perchè ho tanta stima e dell'onorevole Valerio e di tutti coloro che compongono la Sotto-Commissione del bilancio, che non mi può mai passare per mente che essi siano nemici di un'opera oggimai non brindisina, ma nazionale, votata con una legge in favore della quale io credo anzi che abbia perorato l'onorevole Valerio.

Io poi non mi opporrò a quello che egli ha detto relativamente alla parte tecnica, poichè egli è fornito di tutte le cognizioni tecniche; ma io, come deputato, credo d'aver fatto il mio dovere.

PRESIDENTE. L'onorevole Devincenzi ha domandato la parola su quest'argomento?

DEVINCENZI. Precisamente.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

DEVINCENZI. Dirò solo poche parole per ristabilire alcuni fatti, essendo pur troppo prezioso il nostro tempo nelle condizioni in cui siamo. E comincio dal dichiarare essere io della Commissione del bilancio, ma che non potei trovarmi presente alla tornata della Commissione generale allorchè venne in discussione il porto di Brindisi.

Non parlerò nè dell'importanza di questo porto, non del commercio orientale, non della valigia delle Indie, nè di tante altre cose delle quali omai ognuno si è dovuto formare un concetto, e di cui ci occupiamo non solamente noi, ma si occupa tutta l'opinione pubblica europea. Solo voglio richiamare l'attenzione della Camera sopra la condizione di quei lavori.

Mi permetterà l'onorevole relatore della Commissione di rettificare qualche cosa, che io credo un po' meno che esatta, nella sua relazione.

Il relatore cominciò dal dirci che, allorquando il Ministero presentò il progetto di legge del 1864, non vi fosse alcun progetto d'arte. Pur troppo è vero che abbiamo spessissimo a lamentare che molte grandi opere pubbliche si siano decretate dal Parlamento senza progetti preventivi. Ma non credo che questo sia stato per verun modo il caso pel porto di Brindisi; imperocchè, ognun sa che per questo porto vi fu un progetto molto pregiato di uno dei nostri più valenti ingegneri, il Mati, e che su questo progetto d'arte del Mati, che era stato preceduto da moltissimi altri studi, si poggiasse il progetto di legge del 1864, di cui io stesso ebbi l'onore di essere il relatore.

Il progetto del Mati era un progetto generale, quale naturalmente doveva essere, perocchè un'opera così vasta e così malagevole come questa, e destinata a sì grande avvenire, non poteva certamente tutta definirsi da principio. Ma egli, dopo aver fatto un progetto generale, lo divideva in due parti: nell'una metteva tutti i lavori urgenti da farsi, e nell'altra lasciava quel che fosse da compiere in un più lontano avvenire.

Ora dice il relatore che tutti questi lavori urgenti che formarono la base della legge del 1864 sieno stati eseguiti.

VALERIO, relatore. No.

DEVINCENZI. Lo ripeterò colle sue stesse parole della relazione, dappoichè sento dire un *no*: che il Governo non abbia ad impegnarsi ulteriormente alla somma di lire 4,800,000, evidentemente bastante ad ottenere lo scopo della legge del 24 gennaio 1864.

Ora quale era lo scopo della legge? Era quello di provvedere ai lavori urgenti, ossia a quella parte designata come tale nel progetto Mati affine di mettere il porto di Brindisi in istato da poter servire al commercio.

VALERIO, relatore. Ma lo prego di leggere tutto.

DEVINCENZI. Ho letto tutto.

VALERIO, relatore. No, perdoni...

DEVINCENZI. Ora vediamo che cosa fosse compreso in quel progetto in fatto di opere urgenti. Vi erano comprese molte opere necessarissime, le quali non sono state ancora eseguite, nè sono incluse nei 4,800,000 lire, somma a cui ora vorrebbe limitare la spesa la Commissione.

Il Ministero dei lavori pubblici nelle opere del porto di Brindisi agì con molta cautela, come sempre si deve fare in opere di tanta difficoltà ed importanza. Allorchè si fa un gran porto, come è quello di Brindisi, è impossibile avere dei progetti dettagliati fin da principio. Quel chesi è fatto pel porto di Brindisi, si è fatto pel porto di Marsiglia, pel porto di Cherbourg e per tutti i grandi porti del mondo. Dapprima si fece un progetto generale, e poi a mano a mano si fecero dei progetti parziali, ossia di esecuzione.

Quando l'onorevole Valerio dice che il progetto fu fatto nel 1866 e non prima, egli confonde questi progetti parziali e di esecuzione col progetto generale che era stato fatto prima della presentazione del progetto di legge.

Or debbo fare osservare all'onorevole Valerio, che questi progetti parziali non comprendono per verun modo tutti i lavori urgenti, i quali furono inclusi nella legge del 1864. Basterà solamente citare alcune cose, perchè la Camera si persuada della necessità di non dipartirsi da quella legge. Il porto di Brindisi (come ognun sa) è composto di un seno esterno e di un largo bacino mediterraneo, che chiamano porto interno. Questo seno e questo bacino sono riuniti da un canale, che è parte importantissima del porto. Ora, questo canale deve avere dei muri di sostegno, ma finora solo il muro di ponente è stato appaltato, e forma parte dei 4,800,000 lire, cui vorrebbe limitarsi la spesa. L'altra sponda del canale non ha ancora il progetto di questo muro di sostegno. Dimodochè se volesse seguirsi l'avviso dell'onorevole relatore, bisognerebbe lasciare il canale nella sponda orientale senza il muro di sostegno. Già il canale ha da 7,20 a 8,70 metri di profondità, e gli interramenti cagionati in non piccola parte dalla corrosione delle sponde sono uno de' maggiori ostacoli cui bisogna ovviare. Ora, se il muro di sostegno non fosse fatto da una parte del canale, ne avverrebbe quello che è avvenuto altre volte, che più di una volta si è posto mano alla restaurazione del porto di Brindisi, ma per non essersi completati i lavori, le opere fatte per l'innanzi sono state distrutte. Fo osservare ancora all'onorevole Valerio ed alla Camera, che oltre di questi muri di sostegno fra i lavori urgenti, su cui si fonda la legge del 1864, vi sono fra gli altri anche due bacini di carenaggio.

Il ministro dei lavori pubblici sta ora facendo studiare un solo bacino. Ed io domando: è egli possibile

un porto pel gran commercio senza almeno un bacino di carenaggio? Nelle condizioni di Brindisi un porto senza neanche un bacino di carenaggio, è un porto che non esiste. Ora, vorrete voi porre il ministro dei lavori pubblici nella condizione di dover lasciare il porto di Brindisi in tale stato che il canale, che è la bocca del porto, facilissimamente possa interrarsi? E richiederete voi a Brindisi il gran commercio di Oriente senza neppure un bacino di carenaggio?

Ma per far meglio conoscere all'onorevole relatore che tutti i lavori preveduti come urgenti non sono stati eseguiti, nè compresi nei 4,800,000 lire, io gli ricorderò che non erano solo due le gettate considerate come urgenti, cioè le due che ora solo si stanno eseguendo, vo' dire quella della Bocca di Puglia e quella di Forte a mare, ma che ve n'è una terza, ed è quella detta del Fico, la quale prudentemente non è stata ancora intrapresa per attendere prima i risultati degli altri lavori, e per vedere come meglio si debba fare, o se non potesse anche tralasciarsi. E qui per amor di brevità non vo' parlare di altre opere urgenti comprese nel progetto Mati e per conseguenza nella legge del 24 gennaio 1864.

Alcuni hanno detto in Brindisi non esservi attualità di commercio. Io spero che la Camera non voglia arrestarsi a questa obiezione. Sventuratamente l'Italia per la sua prosperità deve guardare più all'avvenire che al presente. Ricordiamoci che Brindisi è uno di quei grandi privilegi di natura che ci viene invidiato da tutte le nazioni. Basta vedere quello che si sta facendo nel porto di Marsiglia per avvantaggiarsi del gran commercio di Oriente, che creerà di questi giorni una novella era pel Mediterraneo.

Spero dunque che la Camera, riconoscendo anche una volta che per la nostra avventurosa posizione fra l'Europa e l'Asia, possedendo noi nel gran porto di Brindisi uno dei maggiori elementi della nostra prosperità avvenire, non voglia rinunciarvi, e che non vorrà fare un'opera che dopo breve tempo sia disfatta, o che resti al tutto inutile, per non ottemperare ad una legge che il Parlamento nazionale ha con maturo consiglio e con general plauso altra volta votata.

PRESIDENTE. La parola spetta all'onorevole D'Amico.

D'AMICO. Compreso della grande necessità che i bilanci del 1867 siano al più presto votati dalla Camera, io non solo ho applaudito a tutti gli espedienti che si sono proposti per abbreviarne la discussione, che sventuratamente dura più del proposito, ma alcune volte mi sono trattenuto dal prendere la parola su certe questioni sulle quali avrei voluto esprimere la mia opinione. Così a proposito della sovvenzione per una linea di vapori fra Cagliari e Napoli, che la Camera ha approvata, avrei voluto manifestare il mio contrario parere; ed ho veduto togliere senza dir motto dal bilancio dei lavori pubblici i sussidi ai porti di quarta classe che avrei ben volentieri sostenuti. Ma

oggi non si tratta d'una piccola questione o di una questione locale, si tratta d'una grande questione di interesse nazionale, ed io domando alla Camera pochi minuti d'attenzione, persuaso che questo tempo non andrà perduto per la finanza, perchè io credo che faremo sempre opera patriottica e finanziaria richiamando di tempo in tempo l'attenzione nostra, e quella del paese su quei principii generali sui quali si dee basare la nostra prosperità avvenire.

Io diceva, pochi giorni sono, ai miei elettori che il nostro paese si ridesta in un avventurato momento; ed in fatto quando guardiamo le statistiche del commercio asiatico-europeo e vediamo quale scala ascendente, quale rapida progressione segue questo commercio; quando vediamo quali grandi tesori dall'Oriente vengono in Europa a cambiarsi in ogni anno coi prodotti dell'intelligenza e dell'attività occidentale; quando vediamo, come diceva l'onorevole Brunetti, il nostro paese messo come un ponte tra l'Oriente e l'Occidente, dobbiamo concludere che il nostro paese si viene ad assidere tra le nazioni civili, quando una rivoluzione economica e commerciale lo mette in posizione da divenire uno dei più grandi mercati del mondo.

Questo mercato è rinchiuso in un triangolo i cui vertici sono Genova, Venezia e Brindisi; i vertici di questo triangolo hanno nell'avvenire della nostra ricchezza una parte ben distinta, ed è nostro interesse di far sì che questi vertici diventino altrettanti centri dell'attività commerciale a cui la posizione loro li chiama; diventino i poli di attrazione del benessere generale.

Sappiamo che a Genova è riserbato il commercio della parte occidentale d'Europa, a Venezia, specialmente dopo l'apertura del Brenner, nessuno potrà togliere il commercio dell'Europa centrale, a Brindisi è assicurato il trasporto delle merci ricche, il transito dei passeggeri; dobbiamo adunque cercare di facilitare questa condizione di cose. Qualunque opera faremo in pro di questi centri commerciali ridonderà a vantaggio generale, come il loro danno ridonderebbe a danno comune.

Certamente se ritardiamo l'opera del San Gottardo, signori, noi faremo un danno positivo a Genova, ma nello stesso tempo all'intero paese.

Se noi non ci affrettiamo a votare quei fondi, che il potere esecutivo ci ha domandati per rendere al porto di Malamocco agevole e facile la navigazione odierna, noi faremo danno a Venezia; ma nello stesso tempo faremo un danno generale a tutto il paese. Se oggi, signori, noi leviamo a Brindisi i fondi che la Camera stessa ha votati per renderlo atto al ricco commercio dell'Oriente, noi faremo un danno a Brindisi non solo, ma un danno grandissimo all'Italia tutta, e specialmente alle provincie meridionali, le quali per essere in condizioni economiche molto al disotto delle altre

province dello Stato hanno un bisogno maggiore delle materne cure della patria comune.

Io ho voluto dire queste poche parole per venire a concludere con due preghiere. Una alla Commissione del bilancio perchè desista dal provocare un voto dalla Camera che sospenda ogni ulteriore lavoro a Brindisi e tolga quei fondi che la Camera ha già votati per quell'opera. Un'altra preghiera alla Camera, perchè voglia spingere il Governo sempre più ad attivare i lavori di quel porto, ed a fare in modo che la valigia delle Indie possa presto transitare per quella via.

Questa spinta al Governo io la credo necessaria, quantunque non intenda con ciò menomamente fare torto nè alla buona volontà, nè alle rette intenzioni dell'attuale ministro dei lavori pubblici; ma è un fatto, come ha esposto l'onorevole Devincenzi, è un fatto positivo, come a me risulta, che i lavori del porto di Brindisi non procedono regolarmente, è un fatto pur troppo vero, e sul quale io insisto a richiamare l'attenzione del ministro. Ho detto di spingere il Governo sulla questione della valigia delle Indie, giacchè per me questa questione non è questione di poche casse di lettere e di giornali che dovranno transitare per quella via, ma è una questione di principio. Il passaggio della valigia delle Indie è per me la pratica sanzione che la via più breve del ricco commercio d'Oriente è la via che transita per l'Italia, e la via che partendo dall'un capo da Bombay mette dall'altro a Brindisi ed al Moncenisio.

Quindi io invito l'onorevole ministro a far in modo che questa valigia possa far capo a Brindisi, come gli interessi nostri e del commercio in generale richiedono.

Io abbraccio la questione generale, e non mi preoccupo solo del porto di Brindisi, ma di tutta l'Italia, di tutta quella via nazionale che questo commercio ricco, che questo commercio celere deve percorrere per mettere in comunicazione l'Oriente coll'Occidente; io con la mia raccomandazione non prego solo il Governo di spingere i lavori del porto di Brindisi, ma pure di adottare tutte le misure necessarie perchè la valigia possa transitare la nostra grande arteria ferroviaria ed il passo del Cenisio nel più celere e più mercato modo.

Dichiaro però d'altra parte che con le mie parole non intendo far la menoma allusione spiacevole alla Commissione del bilancio, perchè, signori, io tengo benissimo conto della posizione in cui si è trovata la Commissione medesima. Essa si è trovata di fronte ad una grave questione, ad un grande e giusto desiderio nostro e del paese intero di volere delle economie; si è trovata stretta dal tempo e quindi nella impossibilità di fare queste economie per mezzo di riforme radicali, risolvendo delle questioni di principio; ha dovuto quindi fare il suo meglio, spigolando nei bilanci di un esercizio che è per metà consunto tutte quelle economie che le erano possibili. È facile perciò che la Commissione abbia esagerato in qualche sua proposta

spinta com'era dal vivo desiderio di soddisfare il nostro stesso mandato.

Ed appunto riguardo al porto di Brindisi io credo abbia esagerato, e conseguentemente persisto nel pregarla a non voler provocare il voto della Camera cui accenna nella sua relazione. Qui non si tratta di aumentare una spesa, non si tratta di chiedere nè per quest'anno, nè per l'anno venturo maggiori fondi, ma si tratta solamente di mantenere ciò che la Camera ha già votato, si tratta di spingere il Ministero ad andare avanti e non arrestarsi, mentre i lavori di cui discorriamo non hanno tutto quello sviluppo che per la legge del 1864 dovrebbero avere e che i bisogni del paese richiedono.

PRESIDENTE. L'onorevole Brunetti propone ora la seguente dichiarazione:

« La Camera, ritenuto che il Ministero darà opera efficace pel compimento del porto a Brindisi, e pel passaggio della valigia delle Indie, passa all'ordine del giorno. »

GIOVANOLA, ministro pei lavori pubblici. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Il signor ministro dei lavori pubblici ha facoltà di parlare.

GIOVANOLA, ministro pei lavori pubblici. Se io avessi a trarre una conclusione dal lungo discorso dell'onorevole Brunetti, deputato di Brindisi, direi che, secondo il di lui parere, dovrebbe accettarsi la proposta della Commissione del bilancio, inquantochè, diminuendosi i mezzi al Ministero di operare nel porto di Brindisi, si diminuirebbero le cause delle variate e larghissime critiche cui egli assoggettava tutto quanto fu progettato e fu fatto dal Ministero per quello scalo. Ma, siccome ritengo essere il ministro investito del mandato di eseguire le leggi non per le proprie convenienze, ma per il bene pubblico, così, sorpassando ad ogni critica, dichiaro di non poter accettare la proposta della Commissione, perchè credo possa tornare di danno all'opera della quale ora si discorre.

L'onorevole Brunetti nel lungo suo discorso...

BIXIO. Domando la parola.

GIOVANOLA, ministro pei lavori pubblici... ha voluto tener responsabile il Ministero del vento e della pioggia, e perfino della morte del signor Nepweu. Io prego di riflettere che in tutte le opere di porti, quanto più sono importanti, tanto maggiori sono le difficoltà, e vanno tutte in generale soggette nel loro iniziamento a lunghissimi ritardi. Basterebbe ricordare ciò che avvenne per i porti di Genova, di Livorno, di Ancona, di Messina e di Palermo. Per questi porti, come la Camera sa, non si potè subito dar mano ai lavori, ma convenne farli precedere da studi che portarono un lunghissimo tempo.

Vi fu bensì un'eccezione per Napoli, ma ieri avete potuto farvi un'idea di quanti pentimenti sia stato cagione l'intendimento di intraprendere le opere sollecite

tamente, senza che il progetto fosse esaminato in tutte le sue conseguenze.

Si cominciarono i lavori per la formazione del molo orientale, ma poco dopo si dovettero abbandonare, e ciò perchè quando si votava quella spesa i progetti non erano ancora abbastanza studiati, per modo che alla loro esecuzione presentarono difficoltà materiali che bisognò vincere con nuovi espedienti. E neppure in questo momento si può ancora dire quale sarà il definitivo ordinamento del porto di Napoli.

Quando poi si è adottato colle necessarie cautele un progetto di opere marittime, ed il lavoro è appaltato, allorchè sono esaurite tutte le pratiche e si ha sufficiente guarentigia sull'andamento dei lavori, rimane ancora all'appaltatore il carico di allestire i materiali, di preparare gli attrezzi, che non sono pochi nè poco costosi. Il pubblico, che di questi preparativi non è edotto e non tien conto, comincia ad impazientarsi perchè non vede sorgere le opere con quella prontezza che la sua imaginazione pretende, e reclama contro la supposta inoperosità. Eppure il lavoro procede, sebbene sia esso soltanto nello stadio preparatorio.

Ciò succede non solo in Italia, ma anche in Francia, perchè da notizie recentissime so che, malgrado i mezzi di cui dispone quel potente Governo, anche là, come fra noi, si hanno delle lentezze inevitabili nei lavori marittimi.

Intorno poi al lamentato ritardo nella scavazione, basterà notare che sempre la materia scavata si debbe trasportare in alto mare a qualche distanza, ed a Brindisi poi la distanza è grandissima perchè si debbe trasportare da nove in dieci chilometri, cioè fuori dell'avamposto.

Bisogna tener conto di tutte queste circostanze che rendono l'opera necessariamente più lunga di quanto a prima vista potrebbe a taluno sembrare.

L'onorevole deputato citò in appoggio della sua tesi la relazione Tyler, ma in quella relazione vi è anche una testimonianza di lode per gli sforzi fatti dal Governo italiano, e vi è anche detto che la città di Brindisi dal canto suo nulla ha fatto per prepararsi al grande beneficio che le cure del Governo, la sua situazione e la natura le assicurano. (*Si parla*)

Il capitano Tyler si è lagnato che a Brindisi non si trovò neppure un albergo conveniente, sebbene spereranno appena sia assicurato il passaggio della valigia delle Indie.

In quanto all'impresa Nepweu, il Ministero aveva creduto che, nell'interesse stesso dell'opera, non si dovesse spingere l'impresa alla liquidazione dopo l'avvenuta morte del titolare, perchè evidentemente si sarebbe prodotta la sospensione dei lavori: ma il Consiglio di Stato fu di avviso contrario, e per necessità si dovette dichiarare sciolto il contratto e venire alla liquidazione.

Tale contratto generale di escavazione era stato sti-

pulato sotto le precedenti amministrazioni, le quali io penso avevano creduto di ottenere la escavazione a miglior mercato, affidandola ad una grande impresa, la quale prendeva in consegna tutto il materiale dello Stato, e poteva con uniformi condizioni attivare i lavori in tutti quei punti in cui occorreva la scavazione.

Ora poi la esperienza ha dimostrato (ed in questo concorso perfettamente nell'opinione dell'onorevole Brunetti) che non convengono questi grandi appalti, ma che è miglior interesse il farli parziali per godere dei vantaggi che possono offrire le singole località. Intanto assicuro l'onorevole preopinante, che l'amministrazione, ora obbligata a condurre la escavazione ad economia per non interromperla, adopererà ogni sollecitudine per liberarsi da questo carico, e per rinnovare gli appalti sopra basi, che ora sono oggetto di profondo studio, affinchè si possa al più presto riprendere l'escavazione in via regolare.

L'onorevole Brunetti ha parlato poi del trasporto della valigia delle Indie. Siccome sopra questa questione vi sono trattative pendenti, credo che l'interesse pubblico non mi permetta di entrare in maggiori spiegazioni. Quello che posso dire si è che, in vista di questa grande questione pendente, in vista degli interessi rivali, io pregherei la Commissione di non insistere nella sua proposta, perchè quando si divulgasse in Europa che il Governo italiano ha diminuito i fondi destinati alla costruzione del porto di Brindisi, questo scalo rimarrebbe screditato, e si crederebbe che il Governo non ne apprezzi l'importanza, o lasciasse di fare quei lavori che sono indispensabili, affinchè il commercio vi trovi facilità di approdo. E potrebbe per queste ragioni rendersi più difficile l'ottenere i vantaggi che ci ripromettiamo dal transito della valigia delle Indie.

Queste sono le ragioni per le quali non posso consentire nella proposta della Commissione.

Non consento poi anche, perchè, come già disse l'onorevole mio predecessore, vi sono altre opere a fare oltre quelle già incominciate, e perchè credo che non si possa con una semplice deliberazione sul bilancio derogare ad una legge votata, con tutte le forme volute dallo Statuto, e la quale sussiste sinchè non venga abrogata o modificata con un'altra legge; se qualcuno in questa Camera crede di proporle la deroga, si valga dell'iniziativa parlamentare; ma, finchè questo non è avvenuto, il Ministero deve eseguire la legge. Mi rimetto dopo ciò al giudizio della Camera.

Voci. Ai voti! ai voti!

PRESIDENTE. La Commissione ha diritto di esprimere la sua opinione su quest'argomento. Il deputato Bixio ha facoltà di parlare in nome della medesima.

BIXIO. Se la Camera crede che la Commissione non si debba neanche difendere, non parlerò.

Una voce. Non siete di Brindisi. (*Si ride*)

BIXIO. Siamo tutti di Brindisi, perchè siamo italiani,

e possiamo e dobbiamo parlare, e se tutte le volte che uno parla si deve essere amico o nemico di un'opera data, non c'intendiamo più; la Commissione del bilancio non ha fatto una proposta formale di legge, ma fece una cosa naturalissima.

La Camera deve ricordarsi che non è molto tempo che il Governo è venuto a domandare l'approvazione di certe maggiori spese, che la Sinistra, gran parte dei miei amici, senza sapere nè che nè come, si alzò in massa dicendo: «no, no, non maggiori spese.» E questo fatto è parte di quel tutto la cui atmosfera ha dominato noi e ci domina ancora, in cui pare si vada facendo il vuoto, ma che ha dominato e dominava il paese perchè è la risultanza della nostra situazione. La Camera, quelli almeno che appartenevano alla Legislatura passata, si ricorderanno che io sono stato un'apologista del porto di Brindisi...

MICHELINI. (*A voce bassa*) Contro di me, e mi vanto della mia opposizione.

BIXIO. Se chi m'interrompe vuol farmi il piacere di interrompermi più forte, io mi farò un dovere di rispondergli.

PRESIDENTE. Non interrompano.

BIXIO. Ma le interruzioni sono tanto naturali; accadono in tutti i Parlamenti: io le accetto, purchè si parli chiaro e forte perchè si possa rispondere.

PRESIDENTE. Ma il regolamento non lo permette.

DI SAN DONATO. È Michelini.

BIXIO. Michelini? È vero egli parlava contro di me in quella circostanza.

La questione è di vedere che cosa veramente propone la Commissione; essa prende la legge all'articolo 1 che suona così: «È autorizzata la spesa straordinaria di sei milioni di lire per eseguire i lavori più urgenti di ristaurazione del porto di Brindisi.

La Camera deve ricordare che il progetto Mati pel porto di Brindisi, che era fondamento a questa legge, era un progetto, se posso dirlo, e mi pare di esser preciso dicendolo, un progetto di massima generale, il quale comprendeva tutti i lavori che possono farsi e che dovranno eseguirsi, non importa in quanto tempo, cioè il totale dei lavori che a Brindisi possono abbisognare, non solo oggi che può allacciare uno dei rami delle comunicazioni dell'Egitto, cioè quella parte che oggi s'allaccia a Marsiglia, e non quella che va a Southampton, ma anche per Brindisi nell'avvenire quando cioè il bosforo di Suez sarà aperto. Per oggi intanto dal progetto generale di massima del Mati il Governo ha preso la parte urgente ed ha appaltato e cominciato fino alla concorrenza di 4 milioni e 800 mila lire, perchè questi lavori sono reputati dagli ufficiali del Governo come indispensabili per mettere il porto di Brindisi nelle condizioni volute dalla legge 24 maggio 1864, cioè eseguire i lavori più urgenti di ristorazione.

Ora, una volta eseguiti questi, se lavori veramente più urgenti si verificheranno, ebbene noi non abbiamo

modificata la legge, non abbiamo proposto che si modifichi la legge: i presenti lavori saranno ultimati fra due anni. Ebbene, ricominceremo quegli altri che saranno reputati necessari.

Ecco dunque quale fu il pensiero della Commissione: vista la situazione nostra, noi diciamo al Governo ed alla Camera: non prendete nuovi impegni, non fate nuovi appalti; ma questo non vuol dire che si tocchi la legge, che si tolga per Brindisi una parte dei sei milioni.

Mi pare che potremmo domandare: Ma saranno indispensabili questi lavori che non si sa ancora quali siano? Deve la Camera concedere al Governo di appaltare, non importa sapere in qual modo, purchè si spendano i sei milioni stanziati? Ma allora a quali conseguenze si andrebbe? Questo vorrebbe dire che si destinano non i milioni per fare le opere, ma le opere per i milioni. O le opere appaltate fin qui bastano a mettere il porto di Brindisi in condizione di ricevere i bastimenti che possono andarvi, o non bastano.

Io lascio la questione economica dei trasporti di terra, lascio tutte le altre questioni per ora, ma dico vediamo le cose chiaramente. L'onorevole deputato di Brindisi, l'onorevole deputato di Castellammare, l'onorevole deputato Devincenzi, per quella paternità che egli ebbe come relatore della legge 24 maggio 1864, tuttochè sia membro della Commissione del bilancio, mettono un grande interesse in questa questione. Io lor posso dire che noi pure, ed io in particolare, crediamo all'avvenire del commercio orientale, crediamo che si aprirà l'istmo di Suez; ma quest'istmo non è ancora aperto, vi sono molti e molti che ne dubitano, e uomini che meritano considerazione. Si tratta di milioni: aspettiamo che si apra.

Si dice che in Inghilterra vi è l'appalto per allacciare uno dei due rami della penisola orientale a Brindisi. Il Governo inglese ha studiata la questione: si allaccerà probabilmente...

DEVINCENZI. Deve averlo.

BIXIO... ma aspettate che venga. Quando lo avrà si sarà molto avanti nell'anno venturo, occorreranno altri lavori, e questi si faranno come si sono fatti quelli che sono in corso. Quale impedimento vi sarà?

L'onorevole deputato di Brindisi è andato sino al punto di paragonare Brindisi a Marsiglia, a Southampton, ma si è ben guardato di dirci se il paragone poggia sopra le cifre del movimento commerciale dei tre porti. Io non ho a dire quale sia il movimento del porto di Brindisi che è quasi nullo, in modo assoluto.

Io ricordo all'onorevole deputato Devincenzi che insieme abbiamo visitato, egli come presidente della Commissione di Londra, ed io come membro, il *Clyde*, il *Tyne*, tacendo degli altri che oggi sono una meraviglia: non hanno cominciato a spendere tanti milioni prima d'avere il commercio. Se le condizioni dell'Italia fossero molto floride, allora forse si potrebbe pro-

cedere in altro modo, perchè sulle coste d'Italia sonvi molti porti. Ed io domando: credete voi che Bari, oggi, dal punto di vista del commercio, non abbia maggiori titoli di Brindisi?

MASSARI GIUSEPPE. Domando di parlare. (*Parità prolungata*)

BIXIO. Per esempio, Torre del Greco, Viareggio e Camogli, che sono i tre punti del littorale italiano meritevoli di tanta distinzione, come marini, e che meriterebbero un monumento, non credete abbisognino di nulla?

Gli abitanti di Torre del Greco sono i primi pescatori d'Europa, e questo lo dico senza tema d'essere smentito: a Viareggio si nega perfino di poter comandare i bastimenti, che maneggiavano fin qui con tanta maestria, perchè così vuole il nuovo Codice votato dal Senato. A Camogli non s'è voluto concedere di migliorare il loro porticciuolo.

Spendiamo adunque questi 4,800,000 lire per Brindisi, ripeto. Noi non vi proponiamo di modificare la legge 20 maggio 1864, solo proponiamo che il ministro, in vista appunto delle condizioni delle nostre finanze, non addivenga a nuove spese se non quando ve ne sia l'assoluta necessità.

L'onorevole deputato Devincenzi diceva che operando l'escavazione occorrerà rivestire il muro, ed io chiedo: è stata ancora appaltata quest'opera? Se non è stata appaltata, è prova evidente che non è necessaria, perchè fin qui nessuno aveva fatto proposte restrittive.

Ad ogni modo la Camera in quest'argomento del bilancio è al di sopra di noi tutti. Quand'essa ha votato una cosa, non c'è più alcuno che possa discuterne. È finita per tutti. Se la Camera crede non solo di accordare la spesa per quello che è urgente, ma anche per quello che non lo è, lo faccia pure; ma noi della Commissione abbiamo avuto il mandato da voi, sì o no? Mi pare di sì. Or bene noi abbiamo creduto di adempirlo. Se ragioni più gravi portano oggi la Camera ad altro partito, è padrona di farlo. Io capisco che l'onorevole deputato di Brindisi faccia a questo riguardo le sue riserve. Questo è naturale.

Anche un pittore attorno al suo quadro prediletto non lo finisce più, ma altri lo guarda e va avanti. Noi abbiamo molti porti, per cui bisogna assolutamente fare qualche cosa. Si ricordi l'onorevole deputato di Brindisi che le coste dell'Adriatico non hanno peranco dei fari; si ricordi che la navigazione a vapore che si fa lungo l'Adriatico è tuttavia costretta a mettersi dei fari e farseli per proprio conto; si ricordi che per questa mancanza possono accadere dei naufragi; si ricordi che nelle coste stesse della Toscana, i pochi banchi che vi sono in Italia, stanno pur anche senza indicazioni; si ricordi che nello stesso porto di Genova, che è il più completo, vi sono molte e molte cose da fare. Se dunque si vuole ad ogni modo spendere denari, la Camera

lo faccia; ma la Commissione non avrà mancato al suo debito dandole questo avvertimento.

Concludo: la Commissione non ha già detto che non si eseguisse un'opera stabilita per legge; ma ha detto al Ministero: non appaltate nuovi lavori, perchè non sono giudicati urgenti. (*Bene!*)

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Torrigiani.

Voci. Ai voti! ai voti!

TORRIGIANI. Rinunzio alla parola.

PRESIDENTE. Domando prima di tutto se la chiusura è appoggiata.

(È appoggiata.)

MASSARI G. Domando la parola contro la chiusura.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare contro la chiusura.

MASSARI G. Mi occorrerebbe di fare una semplice dichiarazione, la quale io aveva già in animo di fare in occasione della discussione sopra i porti, e se me lo permette la Camera, la faccio subito.

Voci. Sì! sì!

PRESIDENTE. Parli.

MASSARI GIUSEPPE. Io ringrazio molto l'onorevole Bixio delle parole benevoli e giuste che egli ha pronunziate intorno all'importanza commerciale e marittima della città che ho l'onore di rappresentare. Io, penetrato delle gravi circostanze nelle quali versiamo e del debito che tutti abbiamo di risparmiare un tempo prezioso alla Camera, mi era astenuto dal sottoporre ad essa delle considerazioni, che credo rilevanti, intorno ad una grave ingiustizia che a senso mio credo sia stata commessa a danno del porto di Bari, il quale venne classificato fra i porti di terza classe, mentre per una infinità di ragioni (che ora non è il momento di enumerare) esso deve essere classificato fra quelli di seconda classe. La mia dichiarazione dunque consiste in una riserva, vale a dire che, quando si presenterà un'occasione favorevole, quando discuteremo, per esempio, il bilancio del 1868, allora io sottoporro alla Camera le osservazioni che mi astengo di presentare adesso; e, torno a ripetere, sono ben lieto che l'onorevole deputato Bixio con le sue parole abbiami dato occasione di fare questa dichiarazione.

PRESIDENTE. Essendo stata appoggiata la domanda della chiusura, la pongo ai voti.

(È approvata.)

L'onorevole Brunetti ha proposto ora il voto motivato, di cui do nuovamente lettura:

« La Camera, ritenuto che il Ministero darà opera efficace pel compimento del porto di Brindisi e per il passaggio della valigia delle Indie, passa all'ordine del giorno. »

BRUNETTI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Domando se questa proposta è appoggiata.

(È appoggiata.)

GIOVANOLA, *ministro pei lavori pubblici*. Sebbene io mi sia rimesso alla Camera, sulla proposta della Commissione, pure, per quanto stava in me, riteneva di non potere acconsentire a prendere l'impegno di sospendere la erogazione dei fondi assegnati dalla legge, anche quando avessi veduta la necessità di valermene; ma quanto all'ordine del giorno dell'onorevole Brunetti, dichiaro che non posso accettarlo, perchè involgerebbe l'accusa che il ministro non siasi adoperato in ogni miglior maniera per il porto di Brindisi, cosa smentita dal fatto. Tutti sanno che nel porto di Brindisi, prima inaccessibile ai bastimenti, adesso vi entrano quelli che pescano 6 o 7 metri d'acqua.

Non so dunque come si possa dire che il Governo non abbia provveduto a questo porto.

PLUTINO. Domando la parola.

PLUTINO AGOSTINO. Propongo l'ordine del giorno puro e semplice su tutta la discussione.

Dappoichè il signor ministro non accetta la proposta dell'onorevole Brunetti, e la Commissione vuole che il signor ministro non faccia quello che la legge ha disposto, io credo che le cose debbano rimanere tali quali sono, ed io propongo l'ordine del giorno puro e semplice su tutta la discussione.

PRESIDENTE. Non sulla discussione. L'ordine del giorno puro e semplice sulla discussione è la chiusura; e questa è già stata votata.

BRUNETTI. Domando la parola per una dichiarazione.

PLUTINO AGOSTINO. L'ordine del giorno che propongo è sulle due proposte dell'onorevole Brunetti e della Commissione, commettendo all'onorevole ministro dei lavori pubblici l'incarico di dare esecuzione alla legge.

PRESIDENTE. L'onorevole Brunetti ha facoltà di parlare per una dichiarazione.

BRUNETTI. Io ho dichiarato che il mio ordine del giorno non era dettato da nessuna diffidenza verso l'onorevole ministro dei lavori pubblici, e mi spiace che egli abbia dato un'interpretazione che assolutamente, lo dico con lealtà, era fuori della mia mente. Io ho detto:

« La Camera, ritenendo che il Ministero darà opera efficace pel compimento del porto di Brindisi e pel passaggio della valigia delle Indie, passa all'ordine del giorno. »

Dove ci sia in quest'ordine del giorno un'accusa tacita o espressa al Ministero, io, per verità, non so vederlo. Ma in qualunque modo, perchè la Camera non abbia ulteriormente ad annoiarsi di questa discussione, io ritiro il mio ordine del giorno, ed accetto l'ordine del giorno puro e semplice proposto dall'onorevole Plutino.

PRESIDENTE. La Camera insiste perchè io metta ai voti...

VALERIO, *relatore*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Prima dirò esattamente alla Camera quale sia la proposta che faceva la Commissione.

Essa concorda col Ministero che nel capitolo 108 di questo bilancio relativo al ristauro del porto di Brindisi si assegni la somma di lire 450,000, ma nella sua relazione proponeva un voto formale onde il Governo non s'impegni ulteriormente al di là della somma di 4,800,000 lire; ed ora vi sostituisce quest'invito al Ministero:

« La Camera invita il Ministero a non impegnare ulteriori fondi sul capitolo 108 senza presentare appositi schemi di legge corredati dei progetti delle opere relative. »

Voci. Se c'è la legge!

PLUTINO AGOSTINO. Signor presidente, avendo proposto l'ordine del giorno puro e semplice, chiedo mi sia permesso di dire le ragioni che lo hanno dettato...

PRESIDENTE. La discussione è chiusa, non le posso dar facoltà di parlare.

DI SAN DONATO. Andiamo ai voti.

PRESIDENTE. Si andrà ai voti; ma c'è un dubbio: il presidente dubita che l'ordine del giorno puro e semplice, dopochè l'onorevole Brunetti ha ritirato la sua proposta, si risolva nel votare contro la proposta della Commissione, di modo che torni lo stesso che votare contro, epperò una sola in sostanza sia la deliberazione.

VALERIO, *relatore*. Chiedo di parlare per la posizione della questione.

Come ha detto l'onorevole presidente, ritengo che la proposta dell'ordine del giorno puro e semplice non possa essere che la negazione della proposta della Commissione; a meno che la Camera voglia infliggere un biasimo alla Commissione (*No! no!*), che ha creduto di far questa proposta.

Si, signori! il passare all'ordine del giorno puro e semplice sulla proposta della Commissione non si potrebbe giustificare in altro modo, se non coll'idea di infliggere un biasimo alla Commissione.

Se la proposta dell'ordine del giorno puro e semplice è una negazione, non si può mettere ai voti; se si vuol mettere ai voti con un significato, questa proposta non può avere altro senso che quello al quale ho accennato.

PLUTINO AGOSTINO. Signor presidente, mi permetta ch'io dichiari la mia opinione ed i motivi che mi hanno indotto a proporre l'ordine del giorno puro e semplice, perchè l'idea cui accennava l'onorevole relatore non è quella che mi spinse a fare la mia proposta.

La Commissione del bilancio non vuole che si accordi al Ministero la facoltà d'assegnare somma alcuna per opere nuove, od in corso riguardo al porto di Brindisi. Ma se un temporale, se dei marosi, se delle circostanze eccezionali obbligassero il signor ministro a fare una spesa superiore a quella stanziata in questo anno, egli avrebbe le braccia legate se si accettasse l'ordine del giorno della Commissione, e ciò potrebbe certamente arrecare gravi danni alle nostre

finanze; quindi io proponeva l'ordine del giorno puro e semplice tanto sulla proposta dell'onorevole Brunetti quanto su quella della Commissione, solo perchè io desiderava che rimanesse piena facoltà al ministro dei lavori pubblici d'eseguire la legge colla prudenza e collo zelo che gli son propri. In questo senso e non già per infliggere un biasimo alla Commissione ho voluto mantenere la legge nella sua pienezza di esecuzione, e la proposta mia non significa altro che questo.

MICHELINI. Chiedo di parlare sulla posizione della questione. (*Oh! oh!*)

PRESIDENTE. Parli sulla posizione della questione.

MICHELINI. Se male non mi appongo, degli ordini del giorno si abusa di troppo. L'ordine del giorno, per esempio, proposto dall'onorevole Plutino non è altro che la negazione di tutte le altre proposte. Ora, per la natura intrinseca non è un ordine del giorno; me ne appello a tutti quelli che conoscono la tattica parlamentare, perchè egli e coloro che con lui consentono possono respingere tali proposte votando contro di esse. Veniamo al caso nostro. L'onorevole relatore della Sotto-Commissione vi ha detto che l'ordine del giorno Plutino implicava una censura alla Commissione stessa. Questa ragione non mi allontanerebbe dall'approvare l'ordine del giorno Plutino, ove intrinsecamente lo credessi buono, imperocchè qui non siamo per far complimenti, siamo per gettar lode o biasimo dovunque lo crediamo opportuno; non ci vogliono riguardi.

Ma questo biasimo in questo caso io non lo approvo per un altro motivo, che è questo.

Vi sono due proposte, una del Ministero l'altra della Commissione. Come! La Camera fra queste due proposizioni non pronuncierebbe la sua sentenza? Ecco perchè la Camera non deve approvare un ordine del giorno puro e semplice, ma avere il coraggio di dire quali delle due somme proposte deve essere stanziata in bilancio.

Quanto a me voterò per la somma proposta dalla Commissione, ma credo che la Camera non debba passare all'ordine del giorno. Nel bilancio si votano somme specifiche, e sono inutili ordini del giorno ad esse estranei, i quali, non essendo articoli di legge, non obbligano nessuno.

PRESIDENTE. Perdoni, onorevole Michelini, sulla somma stanziata in bilancio non vi ha questione.

L'onorevole Di San Donato propone un voto motivato in questo modo:

« Ritenuto che la legge del 24 maggio 1864 dev'essere eseguita finchè non sia abrogata, passa all'ordine del giorno. »

Sarebbe questa una proposta simile a quella del deputato Plutino.

DI SAN DONATO. Prego il signor presidente di domandare all'onorevole Plutino se vuole unirsi al mio ordine del giorno. E esso ha il suo significato, e non porta un biasimo alla Commissione del bilancio.

PRESIDENTE. Insiste l'onorevole Plutino?

PLUTINO AGOSTINO. Vedendo che è un'esplicazione del mio ordine del giorno, io l'accetto.

TORRIGIANI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Parli l'onorevole Torrigiani.

TORRIGIANI. Due parole soltanto. Parmi vi sia equivoco sul fatto della Commissione. La quale ritiene che la legge del 1864 di sua natura autorizzi...

PRESIDENTE. Cotesto è già stato detto chiaramente dal deputato Bixio.

TORRIGIANI. Perdoni, non mi parve tanto, e lo desumo dall'ordine del giorno dell'onorevole Plutino, il quale pare indichi che la Commissione intenda impedire al Ministero di spendere conformemente alla legge del 1864...

PRESIDENTE. Da cotesta osservazione, che può essere giusta, sa ella che conseguenza ne traggio? Che si debbano mettere in deliberazione, se non v'è opposizione, tutte e due le dichiarazioni; la Camera deciderà.

Rileggo l'ordine del giorno dell'onorevole Di San Donato:

« La Camera ritenuto che la legge del 24 maggio 1864, deve essere eseguita finchè non sia abrogata, passa all'ordine del giorno. »

Domando se è appoggiato.

(È appoggiato, e quindi approvato.)

Leggo ora la proposta della Commissione:

« La Commissione invita il Ministero a non impegnare ulteriori fondi sul capitolo 108 senza presentare appositi schemi di legge, corredati dai progetti delle opere relative. »

Pongo ai voti questa proposta.

DI SAN DONATO. Perdoni l'onorevole presidente, ma lo spirito del mio ordine del giorno era perfettamente contrario a quello che proponeva la Commissione del bilancio. Quindi io credo che coll'approvazione della mia proposta sia stata eliminata quella della Commissione. Essa voleva negare al Ministero la facoltà che gli dava la legge sulle spese del porto di Brindisi.

Abbiamo una legge votata dal Parlamento, e la Commissione vorrebbe...

PRESIDENTE. Non occorre altra deliberazione.

PRESENTAZIONE DI SCHEMI DI LEGGE DEL MINISTRO PER LE FINANZE E SUE DICHIARAZIONI INTORNO AD ALCUNE QUESTIONI RELATIVE ALLA CONVENZIONE SULL'ASSE ECCLESIASTICO.

PRESIDENTE. L'onorevole signor ministro delle finanze ha facoltà di parlare.

(*Vivo movimento di attenzione.*)

FERRARA, ministro per le finanze. Io ho tre progetti di legge da presentare. Uno è una semplice ripresentazione di un progetto di legge per la convalidazione di decreti reali, coi quali furono autorizzate nuove

e maggiori spese sui bilanci dal 1861 al 1866, già presentato dal ministro Scialoja. (V. *Stampato n° 95*)

Due altri progetti concernono, uno l'autorizzazione al Governo di potere dal 1° gennaio al 30 giugno 1868 dare i provvedimenti opportuni, perchè venga ripreso il pagamento in contanti e soppresso il corso forzato concedutosi ai biglietti bancari, con decreti del 1° maggio 1866 e seguenti; usando per tale operazione le precauzioni ed i riguardi che lo Stato dei mercati possa consigliare. L'altro è il progetto di legge tendente ad istituire il dazio sul macinato dal 1° gennaio 1869. (V. *Stampato n° 93-94*)

Su quest'ultimo ho due osservazioni da sottoporre alla Camera. Io non faccio propriamente che riproporre il progetto già studiato e proposto dall'onorevole ex-ministro Sella; cambio solamente la data, che, come hanno udito, fo correre dal 1° gennaio 1869. Di più, si ricorderanno che allora, base del dazio era il numero dei giri delle macine, numero che si trattava di conteggiare per mezzo di un *contatore meccanico*. Io non ho alcun motivo per innovare questa base: almeno finora non ne ho.

Però devo avvertire la Camera che lo studio di questo meccanismo continua ancora, e se, durante il tempo che la Camera si occuperà ad esaminare il progetto, si potessero mai avverare dei risultati dai quali possa sorgere il concetto che una base diversa convenga adottarsi, sia nell'interesse dello Stato, sia nell'interesse dei contribuenti, sia nell'interesse di entrambi, io avrei la cura di farne informata la Camera e di sopperirvi mediante emendamento alla legge.

Però sull'una e sull'altra legge ho ancora qualche riserva da fare.

Si parla di soppressione del corso forzato; questo come sanno è lo scopo precipuo, e forse la parte più essenziale a cui si informerebbe il concetto che io ho creduto di potermi formare intorno ai modi di arrivare a ciò che chiamiamo restaurazione del pareggio, o dell'equilibrio finanziario; ma al tempo medesimo, ognuno sa e vede che la soppressione del corso forzato suppone i mezzi pecuniari di farla.

Quindi, se mai, non si potesse per una causa qualunque pervenire all'intento di trovare qualche mezzo straordinario per far fronte a tutte le somme dei disavanzi, che di anno in anno si sono accumulati sulla finanza italiana, naturalmente una parte, la prima che verrebbe a mancare, sarebbe quella che io vorrei vedere destinata alla soppressione del corso forzato. Finchè questa somma non ci sia pienamente disponibile, dopo avere provveduto ad ogni altra urgenza dello Stato, egli è evidente che non vi ha a parlare di soppressione del corso forzato, forse anzi bisognerà parlare di estensione della circolazione cartacea.

Quanto poi al macinato, tutti sanno che io lo vagheggio unicamente come un mezzo di sopperire alla deficienza ordinaria dei bilanci annuali. Ora, voler sop-

perire alla deficienza ordinaria, secondo me, è una vera illusione, finchè non si sia prima potuto riempire i vuoti e riparare ai disavanzi accumulatisi nei bilanci degli anni anteriori, perchè ognuno sa, e l'esperienza sventuratamente ce lo ha confermato, come il passato in questa materia divora continuamente tutte le risorse del presente, e la nazione si trova sempre nello stato di nazione indebitata, e non arriva mai all'equilibrio che vagheggia.

Quindi per l'una e per l'altra legge io ho motivo di dichiarare alla Camera che le riguardo entrambe come strettamente connesse e dipendenti da un'altra legge qualunque, la quale abbia fatto prima trovare i mezzi straordinari per colmare il vuoto verificatosi fino ad un certo tempo; dimodochè, se questi mezzi straordinari non si arrivassero a trovare, la Camera abbia sin d'ora l'intelligenza, che io riguardevo come non presentati questi due progetti di legge.

MINGHETTI. Domando la parola.

FERRARI, ministro per le finanze. Giacchè ho la parola, vorrei permettermi di aggiungere qualche dichiarazione intorno all'incidente sollevato ieri in mia assenza a proposito di qualche lettera stampatasi a nome di un signor *Brasseur*, mandatario del signor Langrand-Dumonceanu.

Io non credo di dover intrattenere la Camera su tutti i minuti particolari da questo scrittore attribuiti a me ed al presidente del Consiglio, attribuitici forse nella supposizione in cui egli vive che il trovarsi ministro implichi l'assoluta impotenza di ristabilire la verità, implichi ancora l'inesorabile necessità di restare vittima di qualunque colpo che gl'interessi, i partiti e le avversioni particolari possano scagliare agli uomini che siedono al Ministero.

Questa supposizione è affatto erronea, e per questa parte io metto l'affare in mano dei magistrati (*Molte voci di approvazione*), nella piena sicurezza che la verità e la giustizia vi troveranno il loro pieno trionfo. Ma sul concetto complessivo di quella lettera io debbo ancora permettermi d'intrattenere un momento la Camera con una sola dichiarazione.

Io non ho bisogno qui di narrare nè chi sia il signor Brasseur, nè come io l'abbia conosciuto, nè come, da antico professore di economia politica e, mi permettano la parola, da caldo ammiratore, non solo dei così detti miei talenti, ma delle mie qualità morali e del modo di trattare cogli uomini, da questa posizione, dico, sia d'improvviso divenuto uno dei più fieri avversari che io abbia dovuto incontrare nella mia vita; nè come da scrittore assai democratico si sia poi trovato il rappresentante del signor Langrand-Dumonceanu (*Siride*); nè come sia avvenuto che da rappresentante dello stesso signor Langrand-Dumonceanu, abbia potuto aver che fare col ministro delle finanze d'Italia.

Tuttociò non interessa la Camera, e ad essa io

risparmierò siffatte minuzie. Ad essa devo dire soltanto questo: che io contrassi col signor Brasseur, non secondo le proposte che egli mi abbia fatte, ma secondo le condizioni che io aveva stabilite, non veramente con lui, ma colla cauzione pecuniaria che egli venne ad offrirmi. Appena fissato il contratto, questa cauzione sparì agli occhi miei per due motivi che la Camera in questo momento mi deve ancora permettere di tacere, ma è certo che per me il contratto divenne come non esistente. Egli lo seppe, e fece piena adesione a tutto ciò che il Gabinetto si prefisse di tentare onde contrarre con altre Case, con le quali non sarebbe stato vietato che il Brasseur avesse avuto una partecipazione.

Ma, tornando ora al concetto complessivo, ognuno si sarà accorto quale è lo scopo a cui complessivamente quelle lettere mirano.

DE BONI. Domando la parola.

FERRARA, ministro per le finanze. Esse mirano a far credere che il Ministero abbia avuto la segreta intenzione di tramare inganni al Parlamento ed al Paese, di trascinarli ad adottare un sistema diverso da quello che nettamente il Ministero ha dichiarato di voler seguire.

Per giungere a questo scopo il signor Brasseur comincia dall'asserire che io e tutto il Gabinetto abbiamo accettato un progetto nel quale, non solo si escludeva ogni questione di principio intorno ai rapporti fra lo Stato e la Chiesa (cosa che potrebbe essere vera, perchè io ho dichiarato essere questa la mia intenzione, e la mantengo), ma ci proponevamo di abrogare implicitamente quella parte della legge del 1866...

COMIN. Domando la parola per una mozione d'ordine.

FERRARA, ministro per le finanze... la quale considera i beni del clero come beni dello Stato, di restituire tutti i suoi beni al clero italiano, dietro la prelevazione del 25 per 100. (*Mormorio a sinistra*) Questa è la sua asserzione.

Io nego nel modo più reciso e formale il fatto; lo nego per me, lo nego per il presidente del Consiglio, lo nego per tutto il Gabinetto a cui si vuole attribuire. Può ben darsi che fra le tante e tante maniere di presentare la soluzione del problema che noi andavamo cercando, il Brasseur, od altro dei cento e cento presentatori di progetti sull'asse ecclesiastico, abbia espressa quell'idea, può ben darsi; ma che abbia potuto ricevere da me o da altro ministro il menomo assentimento ad un tal sistema, questo, lo ripeto, non è punto vero, questo nego recisamente. Io affermo anzi che le tante e successive modificazioni portate, come è naturale, e come sempre avviene nel primo getto di una proposta di legge, sugli abbozzi della convenzione, ebbero principalmente e costantemente lo scopo di andare successivamente eliminando ogni parola che avesse potuto implicare il dubbio di volere minimamente attaccare la legge del 1866, od in generale di volere minimamente mutare lo *statu quo* intorno

alla questione politica e religiosa. (*Bravo! Benissimo!*)

L'autore infatti della lettera, come voi sapete, di ciò, che è la sua asserzione fondamentale e grave non dà alcuna prova, altro non fa per provarlo che commentare a modo suo, secondo le viste del suo interesse, il progetto di legge che ora trovasi presentato alla Camera.

Veramente mi pare che alla Camera, non al procuratore del signor Langrand-Dumonceau, appartiene di commentare questo progetto di legge; appartiene alla Camera di scoprire la portata intenzionale e legislativa delle parole componenti il testo che io ho presentato al suo esame.

Voci a sinistra. Sicuro!

FERRARA, ministro per le finanze. Io so bene che egli non è solo; so bene che una parte del giornalismo, senza aver lette talvolta le mie parole, quasi sempre senza averle ponderate, ha pure asserito che il progetto di legge altra mira non ha che quella d'attaccare, distruggere, minare le basi della legge del 7 luglio 1866.

Ma io certamente non debbo tener conto di proposizioni così ciecamente avventate; a me non resta che attendere il giudizio che la Camera ne darà, dopo avermi inteso, se occorre.

Fin d'ora però, giacchè l'incidente si è sollevato, e non da me, io credo mio dovere di dichiarare nel modo più solenne le seguenti cose: che le intenzioni attribuite a me ed al Gabinetto, non furono mai un momento nel nostro pensiero, nè nelle nostre parole; che io poi son convinto essere impossibile di leggere, in buona fede, queste intenzioni nelle parole e nel contesto della legge; che in fine, su questo punto, se mai per caso si riuscisse a scoprire la minima ambiguità, io non ho nè intenzione, nè motivo, nè interesse di negarmi a qualunque modificazione che tenda ad eliminare del tutto questo sospetto. (*Bene!*)

Ciò posto in sodo, credo di aver adempito pienamente al mio dovere. Il rimanente non mi sembra di essere che uno di quegli scandali ai quali gl'interessi offesi amano talvolta ricorrere in simili casi; ma scandali sui quali non sarò io certamente che vorrò sciupare il tempo di un Parlamento.

(*Conversazioni animate.*)

PRESIDENTE. La Camera dà atto al signor ministro delle finanze della presentazione di questi tre progetti di legge che saranno inviati alla stampa.

L'onorevole Minghetti ha domandato la parola.

COMIN. L'ho domandata io per una mozione d'ordine.

PRESIDENTE. Su che intende parlare l'onorevole Minghetti?

MINGHETTI. Io mi levo unicamente...

COMIN. Ho domandato la parola per una mozione d'ordine, la quale ha sempre la precedenza.

PRESIDENTE. Permetta, onorevole Minghetti, come ha sentito, l'onorevole Comin ha domandata la parola per una mozione d'ordine. Ora, io la prego di dire su

che cosa intende di parlare, onde si veda se la mozione d'ordine che fa l'onorevole Comin sia anche pregiudiziale alla questione che esso per avventura intendesse di porre in campo...

COMIN. Mi dorrebbe, onorevole presidente, che le parole che dovesse pronunciare l'onorevole Minghetti potessero impegnare una discussione che io non credo conveniente che abbia a continuare.

PRESIDENTE. Per farla più breve, posso dire al deputato Comin che l'onorevole Minghetti intende di domandare che siano dichiarati d'urgenza questi progetti di legge, e non già di parlare sull'argomento.

COMIN. Come non lo aveva dichiarato, e che d'altra parte la mozione d'ordine ha sempre la precedenza, così pregherei l'onorevole presidente di accordare a me la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il deputato Comin.

COMIN. Signori, io ho deplorato e deploro che l'onorevole ministro delle finanze abbia trovato conveniente e necessario di venire in questa Camera a dilucidazioni e a particolari che secondo il mio avviso sono al disotto del decoro della Camera stessa. (*Bene! Bravo! a sinistra*)

Quando egli ha detto, incominciando, che delle imputazioni di cui fu oggetto da parte di persona che noi non vogliamo conoscere, se ne appellava ai tribunali, io mi era confortato e mi pareva che questo bastasse perchè non ammetteva e non voleva ammettere che le spiegazioni, le confutazioni, la polemica si portasse nel terreno nel quale egli l'ha portata in questo recinto.

È per ciò che io prego la Camera di voler chiudere immediatamente questa discussione, la quale non è all'altezza della sua posizione e della sua dignità. (*Mormorio*)

Parechie voci. Ma se non v'è discussione!

PRESIDENTE. Perdonino; è verissimo che finora discussione non v'è; ma ha bensì ragione l'onorevole Comin di temerla, perchè già due deputati hanno domandato di parlare.

DE BONI. Domando la parola per un fatto personale. (*Risa e rumori*)

PRESIDENTE. Parli.

DE BONI. Io ho domandato la parola solamente per pregare la Camera di dichiarare che questo incidente è esaurito... (*Rumori*)

Voci a destra. Ma se non v'è incidente!

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Minghetti.

MINGHETTI. Io chiesi la parola, quando l'onorevole ministro delle finanze non aveva ancora cominciato a parlare di questo incidente, ma aveva solo presentato la legge relativa al corso forzato dei biglietti e al macinato; per conseguenza la mia domanda non poteva aver relazione con quello che or si discute. Io sorgo per proporre alla Camera, che entrambe le proposte, e spe-

cialmente quella che si riferisce ad una legge d'imposta, sieno dichiarate di urgenza.

Io non entro a discutere (non ne sarebbe questo certamente il momento) sopra la proposta dell'onorevole ministro, non voglio pregiudicare in alcun modo le ragioni che possono addursi pro e contro la tassa del macinato; rispetto ancora il concetto di non disgiungere le proposte che nel suo pensiero formano un solo complesso; ma credo che sia utile, che sia nell'interesse di tutti che una legge d'imposta venga immediatamente trasmessa agli uffici, perchè io sono convinto, o signori, che la Camera non deve e non può separarsi, se prima non ha provveduto (*Rumori a sinistra*), non solo alle necessità straordinarie che derivano dal disavanzo, ma eziandio se non ha stabilito dei provvedimenti i quali tendano a migliorare le condizioni normali del nostro bilancio... (*Bene! a destra* — *Nuovi rumori a sinistra*)

POLSINELLI. Domando la parola.

MINGHETTI. L'Italia, signori, non è d'uopo dissimularlo, versa in un grande pericolo... (*Rumori*)

DI SAN DONATO. Per colpa di chi?

PRESIDENTE. Prego la Camera di far silenzio. Non è permesso di fare queste interruzioni.

MINGHETTI. Il problema è gravissimo, ma a mio avviso non è insolubile. Io sono convinto che le finanze italiane possano restaurarsi (*Esclamazioni e voci ironiche a sinistra*), ma credo che si richiegga da parte nostra fermezza ed energia. (*Rumori*)

PRESIDENTE. Lo lascino parlare! Dopo risponderanno. Questi rumori non si addicono al decoro del Parlamento.

MINGHETTI. Le difficoltà non vengono dall'estero: la pace oggi può ritenersi assicurata: l'Italia ha la sua posizione in Europa; non ha pericoli esterni, non ha bisogno di stare sulle difese; il mercato monetario oggi è florido; la Camera ricorda bene quale crisi abbiamo attraversato, quando a Londra, per esempio, la Banca scontava al 10 per cento, laddove oggi l'abbondanza dell'oro è grande in molte parti d'Europa. (*Rumori a sinistra*)

Non abbiamo neppure difficoltà gravi interne, perchè oltre all'essere cessati i pericoli di guerra, vi è eziandio nel paese una grandissima disposizione ad assecondare l'opera del Parlamento... (*Interruzioni prolungate alla sinistra — Agitazione*)

PRESIDENTE. Ma lascino parlare l'oratore! Questi rumori non si debbono, nè si possono più tollerare.

Voci a destra. Parli! parli! Continui!

MINGHETTI. Dico che le difficoltà esterne sono minori di quello che fossero mai; dico che il paese è disposto ai sacrifici, pur di uscire dall'incertezza, pur di vedere che si avvia verso un assetto normale.

Credo dunque, come accennai da principio, che la Camera non debba separarsi, se prima non ha votato provvedimenti efficaci tanto per la parte straordinaria

quanto per la parte ordinaria. E credo che ogni operazione finanziaria che si vorrà fare, sarà tanto più facile e ragionevole quanto più si vedrà che noi operiamo con deliberato proposito al restauro delle nostre finanze.

Per queste ragioni io vi raccomando l'urgenza. (*Interruzione*)

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Polsinelli.

POLSINELLI. Mi rincresce che nell'età in cui sono io debba sorgere a dimostrare che, per le circostanze in cui versa l'Italia, sono impossibili nuove imposte. Ha dimenticato l'onorevole preopinante che queste circostanze in gran parte sono effetto de'suoi piani? (*Vive esclamazioni di approvazione dalla sinistra*) Ha dimenticato che, mercè le sue teorie professate, anche dagli altri ministri, tutta la ricchezza mobile d'Italia è andata all'estero? Ha dimenticato che il vuoto che cominciava a farsi nelle finanze, durante il suo Ministero, s'è fatto posteriormente assai maggiore? Egli ci ha sempre mistificati, ora con una considerazione, ora con un'altra, promettendoci sempre un pareggio che non è mai venuto. (*Risa clamorose di approvazione a sinistra*) Egli ci prometteva il pareggio in quattro anni. Dov'è il pareggio, signor ex-ministro?

MINGHETTI. Domando la parola per un fatto personale.

Voci a destra. No! no! Non occorre rispondere.

POLSINELLI. Invece del pareggio abbiamo il pericolo del fallimento.

Il timore di una complicazione esterna che ci mette innanzi vi fa dimenticare il bisogno interno che è gravissimo, stante la carestia che nell'anno passato ci ha colpiti e che ancora ci minaccia.

Tutte le industrie sono quasi distrutte, il commercio è in grave ristagno, i capitali spariscono giornalmente, perchè si gettano in quella voragine che si chiama debito pubblico, che voi altri teorici avete aperta e che non ha fondo. (*Bravo!*)

Voce a sinistra. Basta!

POLSINELLI. Che basta! No, non basta! (*Parità e segni di approvazione a sinistra*) Dovrei parlare a lungo. Io sono venuto qui, lasciando tutti i miei interessi, per far sentire coraggiosamente la voce del popolo, ai cui bisogni non si guarda per niente. (*Interruzioni a destra*)

Sì, signori, si guardano le Borse, si guardano gl'interessi bancarii, ma non gl'interessi del popolo. Come? La questione sociale che ci minaccia non la vedete? A questa rivolgete la vostra politica, signori.

Se la Camera volesse fare un atto di giustizia, dovrebbe attivare quella *responsabilità*...

PRESIDENTE. Onorevole Polsinelli, si limiti almeno a parlare contro la proposta d'urgenza.

POLSINELLI. Io dico che la responsabilità ministeriale è una illusione, che, se si volesse mettere in atto, dovrebbe applicarsi prima di tutti al preopinante, e poi a molti altri. (*Risa di approvazione a sinistra*)

Io non so se potrò ancora venire nuovamente qui, perchè la mia età me lo impedisce; ma dirò col mio concittadino Cicerone: *Quousque tandem abutere patientia nostra? (Ilarità prolungata)*

PRESIDENTE. L'onorevole La Porta ha facoltà di parlare.

MINGHETTI. Avevo chiesto la parola per un fatto personale...

PRESIDENTE. Ha ragione. Perdoni, onorevole La Porta, debbo prima accordare la parola all'onorevole Minghetti per un fatto personale.

MINGHETTI. Non ho che a dire due parole.

Comprenderà la Camera che io non discendo a rispondere a declamazioni ed ingiurie; ho risposto e risponderò sempre soltanto sopra i fatti e le ragioni. Io non sono venuto qui a proporre nè un'imposta, nè un'altra, ho fatto una mozione d'ordine, quella dell'urgenza, e credo che a questa mozione d'ordine tutti quanti, Ministero, Destra e Sinistra dovrebbero aderire...

Voci a sinistra. No! no!

MINGHETTI... perchè tutti, io credo, debbono essere convinti che ogni procrastinazione può essere funesta.

POLSINELLI. Chiedo di parlare per un fatto personale.

Voci a destra. No! no!

PRESIDENTE. Prego di far silenzio, signori.

Onorevole Polsinelli, parmi che l'onorevole Minghetti non abbia detto cosa che potesse riguardarla personalmente...

Voci a sinistra. Sì! sì!

PRESIDENTE. Allora parli pure per un fatto personale.

POLSINELLI. Se l'onorevole preopinante non discende a confutare le mie asserzioni io chiamo giudice il paese fra me e lui. (*Bravo!*)

Una voce a sinistra. Il paese vi dà ragione.

POLSINELLI. Che se volesse continuare a ribattere le mie proposizioni, sarei pronto, anche nell'età in cui sono, a discorrere per molto altro tempo, ma non voglio annoiare la Camera, e chiamo sempre il paese giudice fra me e lui. (*Benissimo! Bravo! a sinistra*)

CORTESE. Domando di parlare.

PRESIDENTE. La parola spetta all'onorevole La Porta.

LA PORTA. È uso costante nella Camera che, quando si domanda l'urgenza di un progetto di legge, questa viene accordata senza discussione. L'onorevole Minghetti nella presente occasione ha creduto di motivare alla Camera la deliberazione ch'egli chiedeva sui due progetti di legge presentati dal ministro delle finanze, quello cioè sul ritiro del corso forzoso, e l'altro sulla nuova imposta pel 1869. Quale ragione ha spinto l'onorevole Minghetti ad usare questa nuova giurisprudenza parlamentare? Io lo domandavo a me stesso, mentre sentivo discorrere l'onorevole Minghetti a proposito della legge pel ritiro del corso forzoso, legge condizionata, ipotetica, che sta subordinata all'altra, che gli uffici hanno esaminato e che la Commissione sta studiando.

Su questo non credo che egli domandi l'urgenza, perchè questa non potrà consentirsi se prima non si sarà deliberato su di un progetto finanziario, il quale, senza danneggiare gl'interessi politici, la libertà del paese, possa realizzare alla finanza i mezzi per ritirare il corso forzoso. Io, delle dichiarazioni del ministro, una cosa sola accetto, è l'ultima, cioè ch'egli non insiste sul progetto di legge per la liquidazione dell'asse nazionale ecclesiastico, tal quale lo presentò; che egli anzi parlò di un *progetto di legge qualunque*, ragione di più per essere ipotetico il progetto sul corso forzoso, perchè esso dipende da un controprogetto che la Commissione parlamentare d'accordo col Ministero deve presentare alla Camera; l'urgenza di questo progetto di legge non ha quindi ragione di essere.

L'onorevole Minghetti però specialmente domandava l'urgenza sul progetto di legge di nuova imposta. È la legge sul *macinato*, mi dice qualche onorevole collega; pur troppo è la legge che ci si presenta per essere attuata nell'anno 1869.

L'onorevole Minghetti accennava alle condizioni finanziarie, al dovere che ha la Camera, prima di separarsi, di provvedere alle nuove imposte onde pareggiare i bilanci. In verità tutti siamo preoccupati della situazione finanziaria del paese; credo che non vi sia alcuno che possa arrogarsi il diritto, il privilegio di una preoccupazione maggiore di ogni altro, e molto meno lo può chi, mettendo la mano sulla coscienza, può dire avanti al paese di rappresentare una parte e una parte molto seria nelle cause della situazione deplorabile in cui sono ridotte le nostre finanze. (*Bravo!*)

L'urgenza che domanda l'onorevole Minghetti è quasi un passaporto, una carta di passaggio che agevoli questa legge agli uffici? Vuole egli far credere al paese che, perchè la Camera dichiara d'urgenza questa legge d'imposta, questo voto è un principio di accettazione? In questo caso l'onorevole Minghetti s'inganna. Se poi accenna alla premura, alla giusta premura che deve avere la Camera di provvedere alle finanze, ma di questo io credo, signori, che non ne dubiti nè il paese, nè nessuno in Europa! Però, circa al metodo dei lavori parlamentari, onde risolvere il nostro problema finanziario, io credo che noi non siamo d'accordo coll'onorevole Minghetti.

Prima di votare alcuna legge di nuove imposte, occorre, o signori, risolvere la questione delle economie sui bilanci. (*Bravo! Bene! a sinistra*) Quindi era mio intendimento questa mattina, come lo era pure di molti dei nostri colleghi, che in vista del giorno a cui siamo arrivati, dell' 11 di giugno, quando un nuovo esercizio provvisorio può essere domandato da un momento all'altro, quando i bilanci del 1867 possono entrare nel secondo semestre, si proponesse un metodo di discussione per cui si potessero realizzare le economie proposte dalla Commissione pei bilanci del 1867, e discutere le economie proposte, che devono servire di base alla

compilazione dei bilanci pel 1868. Così discussi questi, e discussa la legge per una operazione finanziaria, che dia allo Stato 600 milioni, senza offendere la libertà con quei progetti d'*imposta sui beni del clero*, la cui paternità risale appunto all'onorevole Minghetti (*Bravo!*), allora la Camera vedrà se occorra imporre nuovi sacrifici al paese. Sì, o signori, la Camera li imporrà, ma quando il paese non potrà dire che vi sono più economie da operare, che i sacrifici che gli si domandano non sono solamente sacrifici di sangue, ma anche sacrifici di libertà. Noi vogliamo mantenuta ferma la libertà politica mercè la legge 7 luglio 1866, base incrollabile ed inviolabile della libertà italiana. Prima dunque l'operazione finanziaria e le economie sui bilanci, poi verremo alle leggi di nuove imposte.

Quindi, o signori, per queste motivazioni, io mi oppongo all'urgenza che domanda l'onorevole Minghetti per la nuova legge d'imposta presentata dal ministro delle finanze. (*Vivi segni di approvazione a sinistra*)

FERRARA, ministro per le finanze. Per la urgenza il Ministero se ne rimette alla Camera, e non insiste che sul punto della connessione e dipendenza dall'altro progetto.

Io dico che c'è sempre la dipendenza tra queste due misure di cui testè parlava, e il progetto qualunque che dia allo Stato la disponibilità di una somma sufficiente a ripianare il vuoto degli anni antecedenti.

Questo è stato il mio concetto; non so se poi mi sia male espresso, ma gli stenografi son là, ed io credo di non aver detto quello che l'onorevole La Porta pare abbia raccolto dalle mie parole, cioè che io non insisto sull'altro progetto. Niente affatto; io ho detto che se mai nel mio progetto si trovasse qualche espressione la quale potesse mettere in dubbio il mio concetto, la quale potesse da lontano far credere che ci sia stata la mira di distruggere, di attaccare in un modo qualunque, od in una parte qualsiasi la legge del 7 luglio 1866, se mai occorresse a questo riguardo una correzione, non mi negherei mai a farla.

Questo è diverso dal dire che io non insisto nella mia proposta.

Prego quindi l'onorevole La Porta di accettare una tale dilucidazione.

PEPOLI. Domando di parlare.

LA PORTA. Io non credo che questa discussione possa continuare, poichè essa senza volerlo, ricade sopra un progetto di legge che sta dinanzi ad una Commissione.

Io ho solamente domandata la parola per ricordare al signor ministro che ciò che ha dato luogo a quella osservazione che ho fatta riguardo alle sue espressioni, si è il modo condizionale che egli usa nel suo stile parlamentare, e quindi io ho potuto equivocare sopra una sua espressione. Del resto egli, accennando alla sua legge sull'asse ecclesiastico, ha detto un *progetto qualunque*, da cui se non vuol desistere, io ammetto la spiegazione posteriore che egli diede.

Prego poi la Camera a voler chiudere questo incidente, e propongo l'ordine del giorno puro e semplice sulla proposta Minghetti.

Voci. Ai voti! ai voti!

PRESIDENTE. Essendo domandata la chiusura, interrogo la Camera se è appoggiata.

(È appoggiata, e quindi approvata.)

MINGHETTI. Domando la parola per un fatto personale.

PRESIDENTE. Se è per un fatto personale potrà parlar dopo; intanto io metto ai voti l'ordine del giorno puro e semplice sulla proposta di urgenza.

Domando prima se è appoggiato.

(È appoggiato.)

Lo metto ai voti.

(È approvato.)

MINGHETTI. Non faccio che protestare contro le insinuazioni dell'onorevole La Porta.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Ferraris e La Porta hanno inviato quest'altra proposta:

« La Camera, ritenuta la somma convenienza di non incorrere nella necessità di dover decretare un nuovo esercizio provvisorio. Per accelerare la discussione sul bilancio 1867,

« Delibera la votazione sui bilanci che rimangono a discutersi sull'elenco delle economie proposte per ciascun bilancio che verrà formato per cura della Commissione generale. »

La discussione su questa proposta è rinviata a domani.

(Conversazioni generali — Escono molti deputati.)

SI RIPRENDE LA DISCUSSIONE DEL BILANCIO.

PRESIDENTE. Si ripiglia la discussione sul bilancio dei lavori pubblici.

Sul capitolo 109 Ministero e Commissione sono di accordo di sospenderlo.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Corapi sul capitolo 110.

CORAPI. In forza della legge del 24 maggio 1864, il Ministero dei lavori pubblici stanziava al capitolo 110 100 mila lire pel porto di Santa Venere per l'esercizio 1867. La Commissione ha opinato che si potesse soprassedere per quest'anno dall'erogare siffatta spesa. Io reclamo contro quest'avviso della Commissione, e credo che non sia nè giusto, nè opportuno portare variazione all'avviso del Ministero dei lavori pubblici. Non è giusto, perchè la spesa stanziata dal Ministero ha per base una legge votata dal Parlamento, secondo la quale avrebbe dovuto spendersi un milione e mezzo fino al 1867; eppure finora non si sarebbero stanziati in tutti gli anni che 340 mila lire.

Dunque, finchè questa legge non è revocata, finchè non si trovi tutto quello che avrebbe dovuto spendersi,

non si può risecare altro e dire che si tolgano dal bilancio le 100 mila lire.

Non è poi opportuno, o signori, perchè fu stabilito colla stessa legge che la metà della spesa si debba pagare dalle Calabrie, le quali hanno già impegnato una parte di quello che debbono, hanno già pagate le loro rate, ed intanto il porto non si fa, ed intanto quello che lo Stato deve spendere non si spende.

Eppoi si vuole ritardare questa spesa per quale provincia? Per la Calabria Ulteriore II, la quale finora non ha avuto un palmo di strada ferrata, non un palmo di strada semplice, non ha avuto altro che la promessa di questo porto.

Si avrebbe dovuto spendere un milione e mezzo in tre anni, ed invece non si sono stanziati che 100 mila lire; si potrebbe ora dubitare che anche questa somma si levi dal bilancio?

Io prego la Commissione di aderire perchè il bilancio rimanga nel modo in cui è stato proposto in questa parte dal ministro, e prego il ministro a volere accelerare che la legge del 1864 abbia la sua esecuzione, se non nel termine stabilito, almeno quanto più presto gli sarà possibile.

VALERIO, relatore. Domando la parola.

PRESIDENTE. La parola spetta all'onorevole ministro pei lavori pubblici.

GIOVANOLA, ministro pei lavori pubblici. Io prego l'onorevole preopinante a non insistere nella sua domanda, poichè si è riconosciuto che in quest'anno, malgrado tutto l'impegno per ispingere con sollecitudine i lavori, non è possibile di esaurire quella somma.

PLUTINO AGOSTINO. Domando di parlare.

GIOVANOLA, ministro pei lavori pubblici. Come ho già osservato relativamente al porto di Napoli ed a quello di Brindisi, il ritardo nei lavori proviene dalle difficoltà di aprire le cave, e dal tempo richiesto per gli apprestamenti. Pel porto di Santa Venere si sono già spese 120,000 lire, e credo che vi sia ancora un fondo di circa 220,000 lire. Si vede dunque che per quest'anno la somma è sufficiente: pel 1868 si trovano già proposte 200,000 lire.

Io posso assicurare la Camera che il Ministero farà tutto quello che è possibile perchè questi lavori non siano ritardati, e pel ritardo non ne abbia a soffrire la navigazione.

CORAPI. Signor presidente, io potrei troncargli la questione...

PRESIDENTE. Prima debbo dare la parola all'onorevole relatore.

VALERIO, relatore. Desidero solo di aggiungere alle parole dette dall'onorevole ministro qualche schiarimento intorno all'intenzione della Commissione.

La Commissione non si sarebbe indotta a sospendere lo stanziamento di questa somma (si noti bene, non a levarla, ma a sospenderla), se non ne avesse veduta la convenienza. Si noti che qui si tratta d'una

spesa di concorso, e, se si potesse spendere, la Commissione sarebbe lietissima; ma la Commissione ha creduto di sospendere questa spesa per quest'anno, poichè, stanziandola nel bilancio attuale, non farebbe che incagliare la contabilità.

Mi sembra poi che questo sia il mezzo più semplice per raggiungere lo scopo a cui mirano i deputati che s'interessano al porto di Santa Venere.

CORAPI. Signor presidente, vorrei troncane la discussione, avendola io provocata.

PRESIDENTE. Io sono prima in debito di rammentare all'onorevole Musolino...

CORAPI. La cederebbe a me, perchè abbiamo lo stesso interesse.

MUSOLINO. Io prendo atto delle parole dell'onorevole ministro, e rinunzio alla parola.

PRESIDENTE. Io era in dovere di rammentare che l'onorevole Musolino mi aveva domandata la parola prima degli altri.

CORAPI. Nell'interesse della Calabria sarebbe stato che le 100,000 lire si fossero spese quest'anno, tanto più che vi sono dei materiali che avrebbero potuto e dovuto impiegarsi. Ma dacchè si dice che quest'anno non si può esaurire la spesa progettata, e che l'onorevole ministro dei lavori pubblici promette che l'anno venturo stanzierà per quest'opera 200,000 lire, io, prendendo atto delle sue parole, lo ringrazio e spero che faccia quello che ora ha promesso.

PRESIDENTE. Dunque non insiste?

PLUTINO AGOSTINO. Le somme che sono state stanziare e quelle che il signor ministro promette di stanziare al 1868 non sono tutti fondi dello Stato. Per la metà sono fondi già pagati dalle provincie della Calabria. Ora io credo non essere giusto che i fondi pagati o che si stanno pagando dalle provincie stiano nelle casse dello Stato, lasciando che i lavori si facciano poi quando tornerà comodo agli appaltatori.

VALERIO, relatore. Domando la parola.

PLUTINO AGOSTINO. Io sono certo che il signor ministro considererà la giustizia della mia osservazione, e che obbligherà quell'appaltatore a finire entro il tempo fissato il suo lavoro, dappoichè là i mezzi di lavorare non mancano, perchè ci sono le roccie da scavare, ci sono i blocchi da fare, e non ci si vuol far niente. È l'antico sistema degli appaltatori che se la prendono con comodo. Fanno i contratti, e poi se guadagnano lavorano ed intascano i danari; se sono in pericolo di perdita, sospendono i lavori. Io prego adunque il signor ministro a fare in modo che gli appaltatori eseguiscono alla lettera il contratto.

E questo, signori, io non lo dico solo nell'interesse della Calabria, ma mi muove la disgraziata condizione dei poveri comandanti dei legni mercantili a vela e dei vapori postali italiani, dei quali prendo quest'occasione per dire una parola di lode. I poveri comandanti della società Peyrano e Florio debbono correre

tutta la notte (ed io mi ci sono trovato più volte a bordo con loro) le spiagge della Calabria, della Sicilia e dell'Adriatico come ladri che cercano d'entrare nella casa altrui, senza fanali, senza botti di ancoraggio, senza approdi, in mezzo alle tempeste, in mezzo agli uragani, fra le oscurità delle notti invernali; e, viva Dio! per la loro abilità finora non c'è stata alcuna perdita nella navigazione a vapore, dall'epoca dell'esercizio di questa società marittima sin oggi; e sia lode ai Genovesi e Siciliani che comandano quei legni tanto della compagnia Peyrano-Danovaro che Florio. Io non parlo delle Compagnie, mi interessano poco, fanno i loro affari; parlo dell'abilità e della intelligenza dei capitani, alle quali sono affidate le nostre vite e le nostre sostanze; quindi, per ciò che trattasi di porti e fari, prego il ministro dei lavori pubblici di spendere e fare spendere agli appaltatori tutti i denari, ed a far mantenere i contratti che hanno obbligo di eseguire.

VALERIO, relatore. Io ho il dovere di dare alla Camera una delucidazione sulle parole dell'onorevole Plutino. Egli crede che le somme che sono attualmente disponibili pel porto di Santa Venere, e che con le 100,000 avrebbero fatto 350,000 lire, rappresentassero dei denari versati già dai comuni...

PLUTINO AGOSTINO. Dalle provincie.

VALERIO, relatore... dalle provincie che debbono concorrere in quest'opera.

Per questa, come per le altre opere, la vostra Commissione volle riscontrare quale fosse il concorso, come ripartito, ed in quale porzione pagato.

Il concorso dovuto dalle tre provincie di Reggio, di Catanzaro e di Cosenza ammonta in totale a 750,000 lire..

PLUTINO AGOSTINO. La metà.

VALERIO, relatore. Abbia pazienza; il contributo a carico dei corpi morali...

PLUTINO AGOSTINO. È la metà; abbiamo fatta noi la legge.

VALERIO, relatore. Sia pure la metà! Io non parlo della ragione del contributo, parlo della somma; e questa è di 750,000 lire!

Di questo contributo totale sono dovute, a tutto il 1867, lire 22,000 dalla prima, lire 143,000 dalla seconda, e lire 55,000 dalla terza.

Or bene, di pagate a tutt'oggi si hanno sole lire 17,000 dalla prima, niente dalla seconda, e lire 7650 dalla terza.

Ciò vuol dire che in totale le provincie contribuenti hanno sinora pagato 24,650 lire, mentre abbiamo dei resti disponibili su quei lavori oggi per 250 mila lire.

Tanto perchè la Camera sappia il vero stato delle cose.

PLUTINO AGOSTINO. Io non debbo...

PRESIDENTE. Perdoni, le renderò la parola, ma vi sono due altri oratori iscritti prima di lei.

PLUTINO AGOSTINO. Debbo parlare per un fatto personale.

PRESIDENTE. Questo lo dice ora. Parli.

PLUTINO AGOSTINO. Come membro della deputazione provinciale e consigliere provinciale della prima Calabria, ho l'onore di dichiarare che sono stanziati nei bilanci ordinari delle provincie...

VALERIO, relatore. Ho detto *pagate*.

PLUTINO AGOSTINO... le somme occorrenti pel porto di Santa Venere tanto l'anno passato come quest'anno, e che queste somme sono state pagate. Se poi la contabilità non le ha portate in conto, se ancora non sono stati spediti i mandati, se il Governo non le ha ritirate dalle provincie, questo non lo so; so solo positivamente che la prima Calabria ha già pagato la sua tangente, e credo che l'abbiano anche pagata le altre due provincie, poichè mi ricordo che il Governo le ha dichiarate spese obbligatorie. Ora essendo state dichiarate spese obbligatorie, io non comprendo come non siano state esatte queste somme.

PRESIDENTE. La parola spetta all'onorevole Marincola.

MARINCOLA. La cedo all'onorevole Vinci.

VINCI. Io sono pienamente soddisfatto della dichiarazione dell'onorevole ministro, per cui le lire 100,000, che la Commissione vorrebbe sospendere per deficienza di mezzi, saranno stanziati nel bilancio del 1868.

Però sento il dovere di prevenire il Governo che le somme spese fino a questo momento non sono state impiegate nel porto di Santa Venere. Io so per conoscenza dei fatti che in quel porto non hanno lavorato che poche barche sdruscite, che per 15 o 16 giorni sono mancate perfettamente le barche scogliere, e che da una sassaiola, che sorge dirimpetto al luogo dove deve essere costruito il porto di Santa Venere, non si sono stralciati che pochi scogli che giacciono su quei paraggi, tanto che la scogliera non ha ancora oltrepassato colà il livello dell'acqua.

Io credo che il concessionario di queste costruzioni non abbia fatto il suo dovere. Egli non ha lavorato in quel porto che pochi giorni, onde aver agio di fare spedire un mandato per esigere le somme che non ha spese.

Prego dunque l'onorevole ministro di voler usare tutti i mezzi che sono in suo potere, onde fare che il concessionario napoletano, che assunse queste costruzioni, spenda realmente le somme che si pagano per questo porto, perchè il parlare di una *costruzione del porto di Santa Venere* è un'amara derisione, non esistendo colà che l'antico porto romano, il porto dell'antica Alippi: opere nuove non se ne sono fatte se non tanto per illudere il pubblico.

MARINCOLA. Chiedo di parlare per uno schiarimento.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

VALERIO, relatore. Ho bisogno solo di ripetere alla Camera quello che ho già detto.

Ho davanti agli occhi lo stato al 27 maggio 1867 mandatomi dalla direzione generale del tesoro. Ho letto quel che si trova in questo stato, e non posso ammettere contro il medesimo delle semplici affermazioni.

GIOVANOLA, ministro dei lavori pubblici. Prendo la parola per assicurare gli onorevoli preopinanti che il Ministero non è animato da alcun sentimento di compiacenza verso gl'impresari. Quando ho saputo che i lavori progredivano con lentezza ho scritto alle autorità locali perchè ne curassero la pronta esecuzione, invitandole a ricorrere, ove fosse necessario, ai mezzi tutti che le leggi somministrano. È positivo che s'è andato a rilento nel lavoro, ma il lavoro non consiste solo in ciò che si vede in mare: avviene che si lavora per lungo tempo senza che ne appaia esternamente il segno. (*Interruzioni del deputato Marincola*)

PRESIDENTE. Non interrompa.

GIOVANOLA, ministro dei lavori pubblici. Furono già stanziati per quest'opera nei bilanci precedenti lire 340,000: al presente non sono disponibili che 220,000 lire, e questa somma sarà spesa, perchè il Ministero prende l'impegno di fare tutto il possibile perchè i lavori procedano con alacrità.

Non è questione nè delle Calabrie, nè di Santa Venere, è questione di un diritto dello Stato, ed il Governo deve far sì che gli obblighi che altri assunsero verso lo Stato sieno adempiuti; il Governo non deve lasciarsene imporre dalle cattive speculazioni degli appaltatori, il Governo metta tanto impegno nei lavori delle Calabrie, quanto per quelli della Toscana o della Lombardia o di un'altra parte qualunque dello Stato. Ripeto la preghiera agli onorevoli preopinanti di non più insistere sopra la presente questione. Siamo tutti d'accordo che i lavori non debbono essere interrotti, ed il Governo è deciso di ricorrere a tutte le misure consentite dalle leggi, perchè gli appaltatori facciano il loro dovere.

MARINCOLA. Ho chiesto di parlare per dare uno schiarimento su quanto diceva l'onorevole mio amico Valerio, circa il pagamento della sua quota di concorso che doveva fare la provincia di Catanzaro.

Nell'ultima Sessione il Consiglio provinciale deliberò di stanziare per l'opera 50,000 lire; il Ministero non volle approvare questa deliberazione, e le 50,000 lire pronte non poterono versarsi.

Si riunì nuovamente il Consiglio per stanziare la somma di 75,000 lire, che erano domandate dal Ministero, e non solo sono stanziati in bilancio, ma la somma è a disposizione del cassiere provinciale che è medesimamente governativo. Quando dunque la provincia ha stanziato la somma in bilancio, non ha fatto niente di peggio del Governo, il quale tiene stanziata la sua somma. Siamo alla metà dell'anno, disponga il Governo i lavori, ed i denari della provincia di Catanzaro sono a sua disposizione.

Quindi non è la provincia che ha mancato ai suoi impegni, ma è stata una restrizione che ha voluto fare il Ministero alla deliberazione del Consiglio provinciale.

In quanto poi all'andamento dei lavori del porto, mi permetto due parole all'onorevole ministro. I lavori sono in ristagno per un attrito inesplicabile fra gli appaltatori e gl'ingegneri governativi. Io pregherei l'onorevole ministro di fare intervenire persone sperimentate e speciali per simili lavori, in quanto che là c'è uno strepito continuo tra gli appaltatori e gli ingegneri governativi, ai quali non si attribuisce abbastanza intelligenza quanta ci vuole per costruzione di tanto interesse.

Da notizia pervenutami, sono in pronto 30 mila metri cubi di blocchi, dei quali non si deve che raccomandare il getto a mare: abbiamo l'estate a disposizione; niente di meglio che profittare del tempo opportuno. Io non so di certo se ciò è, ma, qualora ciò fosse, vi sarebbe lavoro tale da esigere non solo le 200 mila lire pel 1867, ma anche qualche cosa di più. Ma io ripeto non garantisco questa notizia che mi si è data. Io so da persone bene informate esservi pronti 30 mila metri cubi di blocchi estratti dalla cava, di cui può farsi la gettata. Intanto, per fare cessare un attrito ed un pettegolezzo poco utile all'opera, prego il signor ministro (essendo questo nelle sue esclusive attribuzioni), di delegare persone sperimentate, persone vecchie al mestiere, persone pratiche e di garbo, per verificare l'andamento dei lavori, la cagione delle continue questioni che sorgono tra gl'ingegneri governativi e gli appaltatori, affinché si venga in chiaro delle cagioni di questi attriti, e si possa procedere senza discussioni a far l'opera senza dispetto e con lealtà.

Queste sono le preghiere che muovo all'onorevole ministro, e non dubito che, guidato dai sentimenti di onestà che lo distinguono, voglia spianare la via a questa costruzione.

GIOVANOLA, *ministro pei lavori pubblici*. Posso assicurare l'onorevole preopinante che prendo nota delle sue osservazioni su questo antagonismo tra gli ingegneri governativi e l'impresario, e farò tutto quanto può essere richiesto dall'interesse pubblico.

Quanto ai trenta mila blocchi credo anche io che esistano, ma bisogna sapere se sono stati in parte pagati, perchè l'appaltatore non è incaricato soltanto dei lavori dal lato di mare, ma di tutti i lavori in genere. Quanti blocchi saranno stati comprati, quanto valgono sulla cava, e quindi il loro importo farà parte di quelle 120 mila lire che ho detto già essere spese.

VINCI. Prego il signor ministro di far sì che persone tecniche vadano a scandagliare i lavori che si sono fatti finora, perchè io so che si lavorò per pochissimi giorni e poi i lavori furono interrotti.

BIXIO. Chiedo di parlare per una dichiarazione.

PRESIDENTE. Parli.

BIXIO. Vorrei raccomandare al Ministero, come raccomandando ai consorzi, se la mia voce può giungere fin là in quelle provincie, che il lavoro di cui si parla sia attivato e compiuto al più presto, perchè è di un'estrema necessità, riconosciuta da tutto il mondo marino, e raccomandata caldamente dai Francesi che fanno sulle nostre coste i lavori idrografici; essendo noi costretti ad avere i Francesi a far l'idrografia in Italia.

Quel punto è raccomandato da tutti in modo particolare, come il solo rifugio che si trovi in quelle zone.

GIOVANOLA, *ministro pei lavori pubblici*. Assicuro l'onorevole Bixio che le sue osservazioni saranno prese in considerazione dal Governo.

BIXIO. Ringrazio il signor ministro.

PRESIDENTE. Quanto al capitolo 117 *bis* sono concordi Commissione e Ministero d'assegnarvi la somma di lire 8000?

VALERIO, *relatore*. Sicuro.

PRESIDENTE. Ora, prima di passare all'altra sezione, debbo dare la parola all'onorevole Mazzarella.

MAZZARELLA. Mi era fatto inscrivere da più giorni per parlare intorno ai lavori da eseguirsi nel porto di Gallipoli. Però dopo la dichiarazione fatta ieri dall'onorevole ministro signor Giovanola, che, cioè, nel corso di questa settimana avrebbe presentato un progetto di legge per i lavori di quel porto, io non fo altro che prender atto solenne della sua dichiarazione. Mi permetterò solo di indicare un fatto importante, e me ne sbrigherò in due minuti, se il presidente me lo permette.

PRESIDENTE. È in suo diritto.

MAZZARELLA. Il Consiglio provinciale di Lecce ha già ricevuto pressochè la metà della somma necessaria a spendersi per quei lavori. E si sa che giusta la legge, trattandosi di un porto di terza categoria, una metà della spesa va a carico della provincia e dei comuni interessati, mentre l'altra metà dev'essere pagata dallo Stato.

Ora prego il signor ministro dei lavori pubblici a fare il possibile affinché la somma che si trova già riunita nel Tesoro provinciale di Terra d'Otranto (e che mi si dice trovarsi anche costituita in oro) si possa cominciare a spendere subito, in una stagione così propizia per quei lavori di Gallipoli. E ciò sarebbe anche secondo il voto di quel Consiglio provinciale. Io quindi gliene faccio una preghiera quanto più posso insistente, e mi vi affido.

GIOVANOLA, *ministro pei lavori pubblici*. Mi occuperò prontamente per vedere se si possono utilizzare fin d'ora i fondi che la provincia di Lecce tiene disponibili. Già abbiamo l'esempio di un'anticipazione fatta per parte della città di Castellammare di Stabia, la quale, come dissi ieri, cominciò i lavori con fondi propri, calcolando sul concorso del Governo, cui, in forza della legge, ha diritto, o credo che non vi saranno

difficoltà, e spero di poter assecondare anche questo desiderio dell'onorevole deputato Mazzarella.

MAZZARELLA. Ringrazio l'onorevole signor ministro.

PRESIDENTE. L'onorevole Amari domandava la parola sulla sezione *Spiagge, porti e fari?*

AMARI. Io la domandava sul capitolo 111.

Vi sarà forse alcuno che crederà ch'io non abbia, in quanto sono per dire, che un interesse particolare, mentre invece io parlo nell'interesse generale. Io parlo del porto di Palermo, che è porto di prima classe, epperò d'importanza nazionale. Trovo che non è assegnato altro che 70 mila lire pel prolungamento del molo di Palermo. La legge ha assegnato a questa spesa la somma di 2 milioni, ed io domando all'onorevole ministro ed alla egregia Commissione se possa stare questo assegno di lire 70 mila soltanto.

Io domando loro se si conosce lo stato in cui si trovano i lavori. Io sfido che si possano chiamare seri lavori i lavori da farsi con quella somma nel porto di Palermo, ove è giocoforza lavorare molto profondamente.

Non mi dilungherò sulla questione del molo, poichè mi consta che l'onorevole deputato Bixio è relatore di una legge che riguarda il molo di Palermo, ma questi sono ben altri lavori indipendenti da quello del suo prolungamento.

Io comprendo benissimo la necessità delle riduzioni e delle economie, ma non comprendo la cessazione dei lavori intrapresi. Ora lo stanziamento di 70,000 lire a me sembra, piuttosto che una economia, un decretare la cessazione dei lavori; non un risparmio, ma una sospensione. Quindi io fo questa domanda all'onorevole ministro ed alla Commissione: vedo qui una nota al margine che c'informa d'una rimanenza; ora qual è questa rimanenza? E vorrei sapere se fosse tale che, unita alle 70,000, formi una somma adeguata; ma se le cose non sono tali, mi pare che sarebbe giusto di aumentare questa somma, e di ciò faccio istanza; altrimenti lo stanziare 70,000 lire pel molo di Palermo è cosa, mi sia concesso il dirlo, che non merita il nome di seria.

GIOVANOLA, ministro pei lavori pubblici. Rispondo immediatamente alla domanda dell'onorevole Amari che per il porto di Palermo vi sono 400,000 lire disponibili negli esercizi precedenti, le quali aggiunte alle lire 70,000 stanziare offrono modo di lavorare per tutto l'anno.

AMARI. Io sono soddisfatto di questa sua dichiarazione; ma creda l'onorevole ministro, che dalle notizie che io ne ho, questi lavori procedono molto lentamente.

GIOVANOLA, ministro pei lavori pubblici. Io ne prenderò nota per fare un eccitamento a lavorare.

SELLA. Avendo avuto occasione di essere in questi giorni testimone oculare di questi lavori, posso assicurare l'onorevole Amari che essi sono spinti con sufficiente e soddisfacente attività.

Veramente s'impiegò un certo tempo per poterli attivare, perchè fu necessario praticare una cava, ma attualmente fu destinato un certo terreno, e scoperto questo terreno fu aperta questa cava, e vi fu applicato tutto il numero di operai possibile; dimodochè attualmente un numero ragguardevole di metri cubi di massi naturali, ed una quantità anche ragguardevole di metri cubi in massi artificiali vengono gettati mensilmente, anzi giornalmente, in mare, per cui il prolungamento del molo procede assai bene.

Posso poi anche per ispezione personale accertare l'onorevole Amari che questi lavori sono condotti avanti con molto soddisfacente alacrità.

AMARI. Sono contentissimo di queste assicurazioni.

PRESIDENTE. Prima di procedere oltre nella discussione, debbo rammentare alla Camera che rimase sospesa la proposta fatta dall'onorevole Bonomi che era in questi termini, ed in forma di domanda:

« Il Ministero intende di presentare un progetto di legge per una linea diretta di navigazione coll'Egitto per Venezia? »

GIOVANOLA, ministro pei lavori pubblici. Pregherei la Camera di rimettere a domani la discussione su questo punto, perchè sarà presente il ministro della marina, il quale ha preso a cuore di provvedere a questo bisogno.

Il ministro dei lavori pubblici se ne occupò pure, e lungamente; ma gli si affacciarono ostacoli, che il ministro della marina, partendo da un altro punto di vista, trovò il modo di risolvere.

Egli quindi potrà dare le spiegazioni che l'onorevole deputato desidera, sul principio della seduta di domani, essendo probabile che termini oggi la discussione di questo bilancio.

PRESIDENTE. Io non so se sarà possibile per termine quest'oggi alla discussione di questo bilancio; ma se gli altri oratori che hanno domandato la parola vorranno esser brevi, forse ciò si potrà ottenere, ed allora la domanda dell'onorevole Bonomi può rimanere sospesa, e gli potrà rispondere l'onorevole ministro della marina anche dopo la votazione del bilancio dei lavori pubblici.

Una voce. È verissimo!

PRESIDENTE. A me pare che il rimandare la domanda dell'onorevole Bonomi non trattenga per niente la discussione e la votazione del bilancio dei lavori pubblici. Che ne pensa l'onorevole Bonomi?

BIXIO. Domando la parola.

BONOMI. Io rimasi sorpreso l'altro giorno quando il signor ministro dei lavori pubblici, il quale pel solito è così proclive e così cortese nel rispondere, ha rimandato la questione a lunedì. Sono sorpreso di nuovo quest'oggi, sentendola da esso rimandare ad un altro giorno, e la mia sorpresa d'oggi parte poi da un'altra ragione, cioè dall'aver letto domenica nei pubblici fogli una lettera dell'onorevole ministro scritta al sin-

daco di Venezia, la quale precisamente è la risposta alla mia domanda. Se nella seduta di sabato mi avesse rimandato a quella lettera, per conto mio la questione sarebbe finita. In quella lettera si dice che, appena la strada del Brenner sarà aperta, si avrà opportunità maggiore di trovare degl'intraprenditori, ed allora il Governo si occuperà indilatamente di sciogliere questa questione nel senso desiderato dai Veneziani.

Dichiaro formalmente che questa era una risposta, la quale, secondo quello che io aveva domandato, esauriva completamente l'incidente. Se domani o quandochessia il signor ministro della marina verrà fuori con altro progetto, lo sentirò discutere molto volentieri, ma quanto a me dichiaro di attenermi al concetto della lettera scritta dal signor ministro dei lavori pubblici al sindaco di Venezia; lettera, dietro la quale il signor ministro non avrà, spero, alcuna difficoltà di accettare un ordine del giorno che credo sia mente di alcuni nostri colleghi proporre...

BEMBO. Domando la parola.

BONOMI... onde eccitare il ministro a presentare al più presto possibile un progetto di legge il quale, appunto nel senso della sua lettera, avvii ad una soluzione pratica della quistione. Detto questo, per parte mia non ho altro da aggiungere.

GIOVANOLA, ministro pei lavori pubblici. Se si può fare qualche cosa prima ancora dell'apertura del Brenner, e se lo si può fare con mezzi che non aggravino il bilancio, credo che ciò sia di convenienza dello Stato in genere, e della città di Venezia in ispecie; e siccome il ministro della marina, secondo dissi, ha buone speranze di riuscire in questa soluzione, prego l'onorevole preopinante a volere aspettare sino a domani. Se questa questione fosse sorta al principio della seduta, se l'onorevole presidente avesse allora richiamata la Camera sopra questo capitolo, il quale è rimasto sospeso l'altro giorno, il ministro della marina era presente, ed avrebbe date tutte le spiegazioni; ma ora, in sua mancanza, io non saprei dare queste spiegazioni, perchè dovrei entrare in particolari che non conosco. Dirò di più, che quando ho scritto al sindaco di Venezia non conosceva ancora bene che cosa volesse fare l'onorevole mio collega, ed io non volevo impegnarmi in cosa di cui non aveva un concetto abbastanza chiaro; quindi ho detto che per parte mia voleva aspettare a riesaminare la questione quando si potesse avere la speranza di scioglierla con minore aggravio del bilancio.

PRESIDENTE. L'onorevole Bixio ha facoltà di parlare.

BIXIO. Io aveva chiesto la parola solo per sentire quale fosse la proposta dell'onorevole Bonomi, e sapere se si proponesse o no un ordine del giorno.

PRESIDENTE. L'onorevole Bembo ha facoltà di parlare.

BEMBO. Io intendeva appunto di presentare un ordine del giorno. Non so se debba aspettare a domani, o se debba presentarlo oggi.

GIOVANOLA, ministro pei lavori pubblici. Io lo pregherei d'attendere a domani, che vi sia il ministro della marina, il quale saprà dare certamente delle spiegazioni appaganti.

PRESIDENTE. Allora si serbi a domani.

Sul capitolo 129...

D'AYALA. Perdoni, onorevole presidente, io intenderei dire poche parole sul capitolo 115 che riguarda il bacino di carenaggio del porto di Messina.

PRESIDENTE. Parli.

D'AYALA. La Camera sa bene che io sono tanto avaro del tempo che mi accontento certe volte di meritare il rimprovero dal presidente di non concludere: ma io non concludo appunto perchè sono sempre del partito della Commissione, nelle cui mani abbiamo affidate le sorti del bilancio dei lavori pubblici. Ma invero intorno al bacino di carenaggio di Messina mi pare importante di dire qualche parola, sempre su quell'argomento del poco studio che si mette in queste materie, poichè si tratta d'un bacino di carenaggio vinto colla legge 10 agosto 1862, n° 749, e nel bilancio si arriva fino a sbagliare la data della legge, apponendovi quella del 17 agosto.

Io, che voglio sempre mettere l'importanza necessaria nell'esame di questa materia, ho voluto verificare se ci fosse o no questo sbaglio, ed ho riconosciuto (mostrando la raccolta) che veramente è uno sbaglio del bilancio, poichè si tratta della legge del 10 e non del 17 agosto.

Ma questo è un nonnulla.

L'essenziale è questo, che colla data del 10 agosto 1862 si vinceva la legge sul bacino di carenaggio di Messina, e si vinceva la legge sul bacino di carenaggio di Livorno, e dopo pochi giorni, in data del 17 agosto si vinceva l'altra legge sul bacino di carenaggio di Palermo, e dopo altri giorni, il 28 dicembre 1862, con legge di numero 1057, il bacino di carenaggio d'Ancona.

Questo deve dimostrare alla Camera che molte volte si è strascinati o ad un principio di moda, ovvero, disgraziatamente, dalle passioni di campanile. Diffatti nel 1862 sorse questa mania pei bacini da carenare: ma qual danno ne è risultato? N'è risultato che non abbiamo avuto alcun bacino, mentre se noi avessimo coordinato le nostre forze, e le avessimo concentrate sopra una sola conca da carena, a quest'ora l'Italia non sarebbe priva, com'è, di questi sì necessari bacini; poichè la Camera sa bene che il bacino di carenaggio di Napoli non ha quella lunghezza che è necessaria, e quindi siamo molte volte obbligati di portarci a Malta per riparare le nostre navi.

Questo stesso cattivo sistema ci ha fatto tener questa via per i porti, poichè abbiamo voluto costruire un porto a Vibona antica, cioè a Santa Venere, abbiamo dato a Ravenna un porto Corsini, abbiamo desiderato pure un porto, interpretando le buone intenzioni del

mio amico Massari, a Bari: e tutto questo che cosa ha mai fatto? Che veramente de' porti noi non ne abbiamo, od almeno i lavori non sono spinti in modo tale da farci sperare un esito felice per un buon porto solo: laddove se queste spese non fossero state così sparse per secondare il desiderio, ora di questo Consiglio comunale, ora di quel Consiglio provinciale, ed ora di quel deputato, noi avremmo certamente migliori opere, e poi avremmo soddisfatti i certi e universali desideri.

Ma pel bacino di carenaggio di Messina io richiamo la Camera a osservare che le casse dello Stato hanno pagato le spese di due Commissioni, le quali si sono recate sul luogo nel 1862 e nel 1865.

La Commissione del 1865 fu presieduta dall'onorevole collega Possenti, il quale ne parla con quella dottrina che gli è familiare nella sua relazione che voi conoscete. Leggendola, voi vedrete con quanta poca ponderazione noi spendiamo i denari dello Stato. Egli dice: « E qui siamo lecito di lamentare la presa determinazione, perchè, se fino ad ora non abbiamo ancora navi di commercio misuranti da 80 a 90 metri da prora a poppa, è però noto che si è cominciato a costruirne anche da oltre a 100 metri. »

In guisa che l'onorevole Possenti vi dice che da principio si era fatto un bacino di una data lunghezza, e che poi questo bacino portò tanta furia d'acqua, che non bastarono nè coclee d'Archimede, nè le stesse *turbines* idrovore.

Quindi l'onorevole Possenti vi soggiunge: Per carità abbandonate questo primo bacino, ricorriamo ad un secondo bacino. Ed in questo modo si spendono i denari dello Stato, dicendosi che il primo lavoro è sbagliato e che se ne deve tentare un secondo. E dopo che il secondo lavoro è tentato, dopo che le casse dello Stato hanno pagato le due Commissioni (giacchè io non credo che abbiano compiuta la loro missione graziosamente, poichè il sistema è che queste Giunte debbano essere pagate largamente con diarie abbondanti), dopo tutto questo, e la conseguente perdita di tempo, nel bilancio de' lavori pubblici del 1867 si trova cancellata la cifra non solo (di questo non parlo perchè non guardo all'interesse municipale), ma c'è la solita annotazione che io debbo confessare schiettamente di non aver compreso: « legge 17 agosto (sbaglio, poichè deve essere 10 agosto) 1862, n° 749, lire 1,500,000. Stanziante anteriormente lire 889,100. »

Ma se erano stanziante, certamente con quella legge essa aveva fissato nel 1862 lire 200,000, nel 1863 lire 400,000, nel 1865 lire 500,000; e se le aveva stanziante, io non intendo come si trovi questa somma stanziata di 889,100 lire. Ma fossero pur anche consumate le 889,100 lire, facendo la sottrazione da un milione e mezzo, noi avremo per resto quasi 600,000 lire, che non so perchè non debbano essere adoperate e scritte. Ma non mi addoloro, nè mi spavento nel vedere negletta una somma determinata da una legge, mi spavento che lavori

così grandiosi (per lunghezza di 150 metri, per larghezza di 60, e per profondità di 12) si abbandonino o si trascurino senza sapere come. Le cose d'Italia furono veramente affidate, non dico a mani poco affettuose, ma a mani poco esperte.

PICARDI. Ho domandato la parola...

PRESIDENTE. Su che?

PICARDI. Sullo stesso argomento.

PRESIDENTE. Mi rimetto alla sua discrezione. Parli.

PICARDI. Sarò brevissimo; anzi, perchè io potessi più opportunamente pregare la Camera, parmi sia necessario lo indagare ora quale sia la somma spesa sulle lire 889,100 che stanno tuttavia iscritte sul bilancio; perchè io credo che sia necessario anco per la dignità della Camera il conoscere questo fatto, per vedere se la somma finora iscritta può continuare a rimanere, o se sia necessario aggiungerne alcun'altra. Il signor ministro ha detto che una somma maggiore non sarebbe necessaria, perchè i lavori vanno lentamente; e questo bene lo sapevamo.

Aggiunge ancora che i lavori non si possono accelerare, il che non ha dimostrato. Però sarebbe necessario sapere quale è la somma che rimane a spendere della cifra di 889,100 lire, che stanno iscritte nel bilancio, perchè, senza questa conoscenza, io credo che la Camera non sia nella possibilità di decidere con coscienza se quella somma sia o no sufficiente, e se altre somme siano all'uopo necessarie.

Prego dunque l'onorevole ministro di volerci dare questi schiarimenti.

GIOVANOLA, *ministro pei lavori pubblici*. La risposta è subito data.

Il fondo disponibile ammonta a più di lire 500,000. Vedono che è una somma assai vistosa.

E poichè l'onorevole deputato ha parlato di ritardi in quest'opera, la Camera deve sapere che, se v'è opera che non possa condursi sollecitamente è il bacino di Messina. Questo bacino si scava, rompendo i diversi strati di roccia collo scoppio di bombe, ed i palombari debbono poi andare sott'acqua sei o sette metri a ritirare i frantumi delle rocce; indi si rimuovono le macchine per far posto alle nuove bombe che si fanno scoppiare.

Vedono, o signori, che questo è un lavoro di estrema lunghezza, e che fa onore ai nostri ingegneri, poichè non ne abbiamo che un solo esempio in Francia, dove si procede assai lentamente.

Io non so come si possa accagionare l'amministrazione di un fatto naturale, di una condizione geologica speciale.

Se si è voluto fare il bacino in quel punto, vuol dire che dopo vari tentativi e replicate indagini fu quello trovato il meno disadatto, ed ora bisogna continuarlo; ma le difficoltà a superarsi sono moltissime.

Dunque la somma di lire 500,000, che abbiamo disponibile, credo che sia sufficientissima per continuare

i lavori quest'anno. L'anno venturo si vedrà quale somma si dovrà stanziare. Intanto assicuro che il Ministero prende tutto l'impegno per riuscire a compierlo il più presto possibile.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Picardi.

PICARDI. Debbo prima di tutto avvertire che io (non so il perchè) non ho potuto avere il bilancio del Ministero dei lavori pubblici, comunque lo avessi richiesto dalla Segreteria della Camera, e però non ho potuto studiarlo. Ma l'onorevole D'Ayala mi fa notare che nel bilancio manca l'indicazione della somma che rimane a spendere, cosicchè resterebbe dubbio se queste lire 500,000 si mantengano nella disponibilità del Ministero per poterle spendere continuando il lavoro nelle opere incominciate.

Rispondendo poi all'onorevole ministro dei lavori pubblici, debbo dichiarare che se realmente fosse disponibile la somma di lire 500,000 e più, io convengo che le condizioni del bilancio non dovrebbero alterarsi e la ragione sarebbe evidente: imperocchè se in ben cinque anni non si sono spese circa 400,000 lire, non è a supporre, e molto meno a sperare, che in un solo anno ed anzi in soli sette mesi se ne possano spendere 500,000.

Convengo adunque col signor ministro e colla Commissione che la cifra inscritta nel bilancio non debba essere mutata, ma non posso convenire sul punto che i lavori debbano necessariamente procedere con lentezza.

Nè creda la Camera che la questione che io sollevo sia d'indole municipale, poichè le questioni che riguardano il commercio sono questioni essenzialmente nazionali, tanto più quando si tratta di commercio marittimo; questo ramo d'industria non ha nulla di provinciale o di regionale, esso sarebbe sostanzialmente d'indole affatto nazionale. E ciò non solo per l'indole dell'industria cui giova il bacino, ma ben pure perchè i capitali per esso impiegati sono fruttiferi in pro dello Stato.

Quanto più presto sarà compiuto il bacino di carenaggio, tanto più presto si potrà ricavare il frutto del danaro impiegato. Quindi, sollecitando il compimento di quest'opera, si sollecita il compimento di un'opera che interessa tutta la nazione e non una sola provincia.

Il dire che i lavori del bacino di carenaggio procedettero colla massima alacrità, è dire cosa che credo non risponda completamente al vero, poichè credo che nessuno al mondo può supporre e molto meno dimostrare che quattro anni non siano sufficienti a costruire il più difficile bacino di carenaggio che si possa ideare. Credo piuttosto che le lungaggini siano provenute da ben altra causa. Ed ho ben valido argomento per crederlo, vedendo il continuo cambiare degli ingegneri, vedendo che l'uno censura il fatto dell'altro, e

tutto ciò a discapito delle finanze ed a discapito del buon andamento dell'opera. Per dimostrare che l'opera è andata lentamente, mi basta ricordare che fu cominciata nel 1862, che siamo alla metà del 1867, ed il ministro non può indicarci in qual epoca sarà finita, anzi egli dichiara che l'opera non può che procedere lentissimamente. Per le ragioni premesse, senza richiedere che si aumenti la somma inscritta in bilancio, mi permetto solo di presentare un ordine del giorno onde, per quanto è possibile, sia sollecitato il compimento di quest'opera. Quest'ordine del giorno sarebbe così concepito:

« La Camera, invitando il Ministero a voler spingere colla massima celerità i lavori che rimangono a farsi pel compimento del bacino di carenaggio in Messina, passa all'ordine del giorno. »

GIOVANOLA, ministro pei lavori pubblici. Ho già detto, e me ne appello a tutte le persone pratiche di simili lavori che siedono in questa Camera, che il bacino di carenaggio di Messina si scava colle bombe. Questo prova le grandi difficoltà che incontrano questi lavori. Se si dovette ricorrere a questo mezzo, fu appunto perchè era impossibile un qualunque altro metodo di cavamento. È singolare: se il Governo incomincia un lavoro senza fare studi, si dice: ma perchè non fate precedere degli studi? Se si fanno gli studi, allora si pretende che si sprechino i danari a fare degli studi. Ma come ha da fare il Governo?

Io lo dichiaro sul mio onore, che il Ministero ha fatto tutto quello che era in suo potere per il bacino di carenaggio di Messina, e se i Messinesi non sono contenti, se la prendano colla natura che ha creato il loro sottosuolo di pietra durissima, e non di sabbia come a Livorno ed in tanti altri luoghi.

D'AYALA. Tanto meglio, chè le acque non penetrano.

GIOVANOLA, ministro pei lavori pubblici. Ma per scavarle ci vuol del tempo, signore! (*Con forza*) Dunque non si può incolpare l'amministrazione se vi mette il tempo che vi va.

Non accetto quindi queste sollecitazioni, perchè non ve ne ha bisogno. Io posso asserire che la somma necessaria per i lavori di quest'anno esiste, e credo di aver diritto di essere creduto dalla Camera.

Del resto qui vi ha un testimonio nella Commissione del bilancio, ed è certo che la Commissione del bilancio non avrebbe fatta una riduzione, quando non avesse veduto che la somma poteva eccedere; e viceversa, se avesse veduto che la somma non era sufficiente, possono anche stare sicuri gli onorevoli preopinanti ch'essa avrebbe proposto di accrescerla. Qui non è più un interesse locale, ma un interesse generale. Dal momento che il Governo si è impegnato per quest'opera deve condurla a termine nel minor tempo possibile. Importa a tutta la marina militare e mercantile di aver bacini nel numero maggiore possibile per ristaurare le navi.

Non si può supporre il Governo capace di nutrire sentimenti meno benevoli verso la nobile città di Messina. Sono cose che non devono passar per la mente ad alcuno. Negli uomini che stanno al Governo non vi hanno differenze di sentimenti per tutte le parti d'Italia.

PRESIDENTE. Dopo il discorso dell'onorevole signor ministro, insiste l'onorevole Picardi?

PICARDI. Insisto, e vorrei ancora fare qualche osservazione.

PRESIDENTE. La parola spetta prima all'onorevole Possenti.

POSSENTI. Io ho chiesto la parola per dire che il primo errore fu quello di fare la legge e stanziare i fondi nel 1862. A forza d'incalzare il ministro a presentare il progetto subito, si è finito per presentare un progetto il quale non si poteva eseguire.

Ecco il vero errore che fu commesso, e adesso bisogna subirne le conseguenze. Si è fatto un progetto per un bacino sulla base di sua costruzione in asciutto, ma tosto se ne riconobbe impossibile assolutamente l'esecuzione, qualunque potesse essere la forza delle macchine idrovore che si fossero impiegate a tenere in asciutto quel bacino per lavorare. Si dovette fare l'escavazione in acqua, e si sarà obbligati a fare le fondazioni in acqua. Si è scavato finchè si è trovata materia attaccabile da uno dei più energici cava-fondi, ma più sotto sei o sette metri si sono incontrati dei banchi di roccia in diverse località, banchi che non possono frangersi che col mezzo di bombe.

Di più avvi un contratto con un appaltatore; i patti esistono, ed i patti del contratto devono essere mantenuti, e sgraziatamente non si prestano a molto maggiori esigenze.

Tutte queste cose riunite costituiscono le ragioni per le quali non è possibile accelerare i lavori più di quello che si fa; se qualche cosa di più potrà farsi, ritengo che il Ministero non mancherà di dare a tale effetto tutto il suo valido aiuto; ma, ripeto, è la natura delle cose che vi si oppone.

PRESIDENTE. L'onorevole Picardi ha facoltà di parlare.

PICARDI. Dichiaro anzitutto che io non ho mai dubitato delle intenzioni dei signori ministri, perchè una volta che una legge è votata, non dubito che il Governo del Re manchi di volere nel farla eseguire; ma non sempre i signori ministri sono serviti secondo le loro intenzioni, e quindi le mie parole anzichè essere dirette a sollecitare le loro intenzioni, sono dirette a svegliare la loro attenzione sugli uomini che dal loro dicastero dipendono.

Mi sembra poi poco opportuna l'osservazione del signor ministro relativamente all'aumento dei fondi, perchè mi trovo di avere già manifestato alla Camera che non faceva alcuna domanda a questo proposito, avendo

potuto convincermi dalle risposte avute che le lire 500,000 circa che rimangono disponibili sono più che sufficienti per provvedere ai lavori che si possono compiere in quest'anno.

Ho ragione però d'insistere nell'ordine del giorno da me presentato, poichè non ci sarà uomo tecnico al mondo il quale possa convincermi che quattro anni di lavoro non siano sufficienti per compiere un bacino di carenaggio, e già ne sono scorsi ben cinque, e lo stesso scavo non si è finito ancora. So bene che lo scavo si opera per mezzo di bombe che scoppiano sotto il livello del mare; ma so pure che se era necessario il servirsi delle bombe, si sarebbero dovuto adoperare prima; come so che gravissimi errori si sono commessi dagli ingegneri incaricati; sì che il Governo ha dovuto ripetutamente mutarli; d'onde ne devo dedurre che la lentezza ed il ritardo nel progresso di quell'opera invece di essere interamente imputabile all'indole del lavoro, sarebbe in massima parte imputabile agli errori che si sono commessi dagli ingegneri del Governo; ciò tanto è vero, che il Governo ha trovato necessità di mutarli ripetutamente.

Per tali ragioni trovo necessario di insistere nella mia proposta, non perchè io dubiti dell'intenzione dei ministri, ma piuttosto per sollecitare la loro attenzione al compimento di un lavoro di cui si parlò tanto, per il quale si è studiato per quattro anni, per altrettanti anni si è lavorato, per poi venire al punto che nè gli uomini tecnici, nè il signor ministro ci possono dire in qual periodo di tempo potrà sperarsi che quell'opera sarà compiuta.

Quindi sotto tutti i riguardi sembrami che la sollecitazione che io proponevo non sia inopportuna, e che la Camera possa benignamente accoglierla.

GIOVANOLA, ministro pei lavori pubblici. Siccome io non posso accettare questa proposta, domando che si aspetti che la Camera sia in numero per votare.

Voci. A domani.

La seduta è levata a ore 5 35.

Ordine del giorno per la tornata di domani:

- 1° Verificazione di poteri;
- 2° Discussione della seconda appendice alla relazione sull'accertamento dei deputati impiegati;
- 3° Seguito della discussione del bilancio del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio 1867;
- 4° Discussione del progetto di legge intorno all'esecuzione delle sentenze dei conciliatori;
- 5° Discussione del bilancio del Ministero di agricoltura, industria e commercio per l'esercizio 1867;
- 6° Discussione del progetto di legge per una tariffa unica degli emolumenti dei conservatori delle ipoteche.