

## TORNATA DEL 9 FEBBRAIO 1868

PRESIDENZA DEL VICE-PRESIDENTE COMMENDATORE RESTELLI.

**SOMMARIO.** *Congedi. = Discussione generale del disegno di legge per lavori marittimi — Proposizione del deputato Massari G. per il ristabilimento della somma già destinata al porto di Bari — Considerazioni tecniche del deputato Biancheri ingegnere — I deputati La Porta e Nicotera fanno sollecitazioni per diverse opere — Il deputato Maiorana Calatabiano combatte la proposta della Commissione che sospende lo stanziamento della somma per il porto di Catania — Osservazioni dei deputati Nisco, Cadolini e D'Amico — Istanze dei deputati Petrone, Brunetti e Corte per Manfredonia, per Brindisi e per Savona — Osservazioni del deputato Rattazzi — Considerazioni finanziarie del deputato Cavallini, e sua proposta pregiudiziale — Istanza e proposta del ministro pei lavori pubblici — Risposte dei deputati Nicotera e La Porta al deputato Cavallini — Replica — Osservazioni del relatore Monti C., e dei deputati Nisco, Cortese e Di San Donato — Chiusura della discussione generale — Proposizione dei deputati Guerrieri e Berti inviata agli uffici — Proposta del deputato Petrone — Incidente d'ordine sul rinvio della discussione, intorno al quale parlano i deputati Toscanelli, Nicotera, Guerzoni, Monti C., relatore, Minghetti e Rattazzi — Rinvio a mercoledì mattina.*

La seduta è aperta al tocco e un quarto.

CALVINO, segretario, dà lettura del processo verbale della seduta antecedente, il quale è approvato.

MASSARI G., segretario, espone il sunto delle seguenti petizioni:

11,940. Il comizio agrario di Oristano (Sardegna), esposti i gravi danni che da parecchi anni soffre quel circondario, si associa alla petizione n° 11,902 del comizio di Torino contro qualunque progetto di nuove imposte sui prodotti dell'agricoltura.

11,941. Ponzio Francesco ed altri impiegati del disciolto Consiglio degli ospizi di Cosenza chiedono che, quando negli uffici di prefettura, a cui sono addetti, vengono a verificarsi vacanze di posti della stessa classe o di grado superiore, non sia loro negato il passaggio ai medesimi, e siano invece soppressi i posti già da essi occupati e che in tal modo resterebbero vacanti.

### CONGEDI.

PRESIDENTE. Il deputato Bianchi domanda un congedo di tre giorni, e gli onorevoli Rasponi di otto, Bonomi di quindici, Bargoni di otto, Righetti di otto.

(Cotesti congedi sono accordati.)

DI SAN DONATO. Signor presidente, ed io domando un congedo di otto giorni per me stesso; domani devo partire.

PRESIDENTE. Se non v'è opposizione, anche questo congedo s'intenderà accordato.

(È accordato.)

### DISCUSSIONE DEL DISEGNO DI LEGGE PER SPESE DESTINATE A LAVORI MARITTIMI.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del progetto di legge per l'autorizzazione di spese straordinarie per lavori marittimi. (V. Stampato n° 100)

La discussione generale è aperta.

L'onorevole Massari ha facoltà di parlare.

MASSARI GIUSEPPE. Io non sorgo certamente ad oppugnare il progetto di legge che viene sottoposto quest'oggi alle nostre deliberazioni.

Trattandosi di spese che si debbono iscrivere nel bilancio, e che debbono naturalmente arrecare un aggravio alle finanze dello Stato, io comprenderei come a questo progetto di legge si potesse venire ad opporre, in massima generale, una specie di questione pregiudiziale, vale a dire, a determinare se prescrivendo che una data somma debba essere erogata per sostenere alcune spese, la Camera ed il Governo sappiano dove troveranno i fondi necessari per sopprimere alle spese medesime.

NICOTERA. Domando la parola.

MASSARI G. Ma trattandosi di lavori marittimi, trattandosi di cosa che interessa da vicino il commercio e la prosperità economica del paese, io ben comprendo quale sia stato l'intendimento del Governo nel proporre questo progetto di legge, e, per parte mia, qualora fosse stato serbato nella sua integrità il concetto del disegno di legge presentato dall'onorevole mio amico l'ex-ministro Jacini, la cui assenza dal Parlamento io altamente deploro... (*Mormorio*) Credo non ci sia alcun male nell'esprimere un rincrescimento per un amico lontano...

DI SAN DONATO. Nessuno si è opposto a questo rincrescimento. (*Si ride*)

MASSARI G. Ripeto che, qualora fosse stato serbato nella sua integrità il concetto che informava il progetto presentato dal ministro Jacini, io mi ci sarei associato, e associato di gran cuore, perchè, quantunque nessuno si capacities più di quello che faccio io delle strettezze dell'erario e della condizione miserrima delle nostre finanze, credo però che, dovendosi praticare delle economie, si debba fare un divario essenziale fra economie ed economie, che si debbano cioè evitare le economie perturbatrici, le quali possono arrecare un alleviamento momentaneo alle finanze, ma poi si risolvono in un aumento di gravezza; si debbano evitare quelle economie le quali concernono i lavori pubblici e contribuiscono grandemente, come tutti sanno, ad accrescere la prosperità dello Stato, e collocano il paese, collocano i contribuenti nella condizione di poter meglio soggiacere ai gravi balzelli esistenti, e che pur troppo, come la Camera sa, dovranno essere ancora aumentati.

La Camera, senzachè io mi perda in ulteriori preamboli, comprenderà come le mie osservazioni ed i miei lamenti che potrebbero versare intorno a molti porti dello Stato, si riferiscano in modo speciale al porto della nobilissima città che ho l'onore di rappresentare in questo recinto.

In altra occasione, o signori, io mi ricordo che, ogni qual volta mi veniva fatto di pronunciare il nome di Bari, si destava sui banchi di tutti i miei colleghi, senza distinzione di partito, uno scoppio di benevolenza, e, lo dico con orgoglio, di simpatica ilarità. (*Ilarità*)

L'ilarità attuale della Camera mi dimostra che mi appongo al vero, e prego tutti i miei colleghi di accettare l'attestato della mia più sincera riconoscenza.

Altre volte però, o signori (e siamo in via di progresso), per molti de' miei colleghi (non faccio torto a nessuno, Dio me ne liberi!), pronunciando il nome di Bari, pareva che pronunciassi il nome di qualche cosa di straordinario, pareva che io qui venissi mosso da un sentimento municipale, commendevole, perchè nessuno può essere accagionato di avere una predilezione speciale per il paese che lo vide nascere, per il paese che fu la sua culla elettorale.

Ma, come dico, siamo in via di progresso, perchè

una quantità di colleghi appartenenti a tutte le frazioni di questa Camera hanno visitato quella città, ed io godo di tributare ad essi un pubblico attestato di gratitudine e di affetto particolare, perchè tutti mi hanno favellato di quella città con sensi della più grande e della più lusinghevole simpatia. Dicendo oggi adunque che quella città è importantissima, che è destinata a diventare uno degli emporii commerciali più fiorenti della nostra Italia, io dico cosa che, essendo corroborata anche dalla esperienza di tanti miei onorevoli colleghi, non potrà più riuscire nè nuova nè sorprendente.

E se fosse presente qui il nostro collega il deputato Sanguinetti, io mi permetterei di dirgli che, dopo che sono trascorsi questi anni, dopo aver udite le relazioni di tanti nostri colleghi, egli non verrebbe più a dire alla Camera quello che disse in una di quelle famose tornate serali di petizioni, che a Bari c'era l'aria malsana; la Camera anzi ricorderà che in quella occasione io domandai con molto impeto la parola per un fatto personale. (*Ilarità*)

Ora, signori, in quella città c'è un piccolo porto detto il *porto vecchio*, il quale, per la sua poca capienza, non può più bastare agli interessi sempre più crescenti del commercio dell'Adriatico.

FAMBRI. C'è poca sicurezza.

MASSARI G. Di sicurezza non occorre che parli, non ce n'è affatto; è un piccolissimo porto che può tutt'al più essere adatto per delle barche, ma non per dei vascelli, nè per battelli a vapore anche di poca portata; quindi in quella cittadinanza nacque il desiderio di avere un altro porto, e bisogna che a questo proposito dica una cosa. Pur troppo nei nostri paesi non esiste una grande iniziativa individuale. Ciò è cosa rincrescevolissima: è una brutta abitudine; tutto si aspetta, tutto si vuole dal Governo. Si crede che il Governo debba far tutto; il Governo è considerato come il grande cassiere, il grande elemosiniere pubblico; e mi piace di dire che da questa parte della Camera e dall'altra siamo tutti d'accordo nel deplorare questo vezzo, e vogliamo tutti la libertà, persuasi come siamo che il mezzo migliore e più efficace di svolgere la ricchezza del paese, il mezzo di promuovere la prosperità, sia di dare largo campo, vasta parte all'iniziativa individuale. Io non sono adulatore dei miei concittadini, ma debbo rendere omaggio alla verità, e debbo dire che realmente nella città e nella provincia di Bari esiste forse maggior spirito d'iniziativa individuale che altrove.

E ciò si comprende: è un paese molto dedito ai commerci. La Camera e tutti i miei colleghi sanno benissimo che non vi è nulla che aguzzi più l'ingegno, che dia impulso più efficace all'attività umana, quanto la necessità dei commerci; quindi, relativamente parlando, non dico che i miei concittadini siano affatto immuni dall'abitudine che testè ho deplorato, ma posso

assicurare la Camera, con piena coscienza di non discostarmi dal vero, che in essi lo spirito d'iniziativa individuale è più grande che altrove. In virtù di questo spirito d'iniziativa essi reclamarono dal Governo borbonico, dal Governo felicemente cessato, la facoltà di potersi costruire un porto, ben inteso avendo un sussidio dallo Stato; e per raggiungere questo scopo, per avere i fondi necessari s'imposero una contribuzione, s'imposero, vale a dire, di pagare un dazio per l'estrazione dell'olio.

Dunque vedete, o signori, che sotto questo punto di vista c'è una specie di diritto anteriore, di diritto acquisito, il quale, torno a ripetere, ha il suo fondamento in una cosa, che la Camera, ed il Governo, e noi tutti dobbiamo incoraggiare quanto è possibile lo spirito di iniziativa dei cittadini.

Io potrei entrare in lunghissimi particolari relativi alle diverse vicende a cui quest'opera soggiacque, ma me ne dispenso per non abusare della benevola pazienza della Camera; dirò solo che, pochi giorni or sono, ho avuto l'onore di presentare al mio onorevole amico il ministro dei lavori pubblici una rimostranza accuratamente dettata intorno a questo argomento da una Commissione del municipio di Bari, la quale è venuta qui a bella posta per richiamare l'attenzione del Governo e del Parlamento sopra questo argomento: il quale, non posso dissimularlo, è di un interesse vitale, e per la città di Bari, e per tutta la provincia, e per il commercio delle Puglie, e, mi si permetta di dire, per tutto il commercio dell'Adriatico.

Del rimanente, o signori, se a voi non disgrada di gettare l'occhio per un momento sul progetto di legge presentato dal ministro Jacini, a pagina 13 della relazione di esso troverete un'esposizione succinta delle vere condizioni del porto di Bari.

Mi permetta la Camera che io la legga, perchè essa abbia ben presente il vero stato delle cose.

Il ministro Jacini diceva:

« Fin dal 1843 il ceto commerciale di Bari riconosceva non potersi vantaggiare il traffico nel ristrettissimo antico suo porto, soggetto ad interrimenti e ad infeste traversie, e sin da detta epoca sorse il divisamento di costruire un porto nuovo, il quale fu poi in effetto intrapreso tra il 1855 ed il 1856.

« I fondi bisognevoli all'opera erano a principio tratti esclusivamente:

« 1° Da un'imposta sulla estrazione di generi diversi, come olio, cereali, frutta secche, ecc.;

« 2° Da un contributo fornito annualmente dal bilancio del comune;

« 3° Da una somma prelevata dal fondo delle opere pubbliche provinciali.

« Più tardi, cioè nel 1859, il passato Governo si determinò a coadiuvare esso pure quei lavori, ma solo mediante un prestito, somministrando, cioè, ducati

30,000 all'anno, fruttanti l'annuo interesse del 4 per cento, e da restituirsi dopo ultimata l'opera.

« Del gran molo che, spiccandosi dal capo detto del *Liceo*, deve costituire il nuovo porto, volgendo in direzione di punta San Cataldo, furono fino al presente costrutti metri lineali 340 circa, e la somma erogata ascende a lire 2,000,000.

« Restano ancora a costruirsi metri 650 di molo, che con altri accessori di miglioramento alla parte già eseguita vorranno una spesa di lire 4,240,000, e si calcola che l'opera si avrà compiuta entro sei anni, salvo ad accertare la necessità o no di altri lavori, che taluni suppongono doversi poi compiere a tutela maggiore della nuova stazione marittima, mediante qualche tratto di diga isolata, o mediante un pennello che si stacchi dalla punta San Cataldo. »

E qui prego la Camera a porre ben mente a queste parole:

« Per ora è desideratissimo ed urge il compimento del gran molo già da un decennio iniziato, il quale procaccerà sufficiente sicurezza d'ancoraggio e grande comodità agl'imbarchi ed agli sbarchi. »

Io credo che in queste poche parole dell'onorevole Jacini sia talmente tratteggiata la condizione delle cose, che per parte mia mi dispenso dall'aggiungere altre parole.

Ora, o signori, la sola ragione per la quale l'onorevole successore dell'ex-ministro Jacini diffalcò dal progetto di legge il porto di Bari, come ne ha diffalcato, pur troppo, parecchi altri, non è che questa: è una questione di cui sono alienissimo dal dissimulare la gravità, la ragione finanziaria. Ora io invoco su questo punto i sentimenti di giustizia e di equità della Camera; non si può fare una differenza tra porto e porto; non si può dire: questo è più necessario, quell'altro è meno necessario; per conseguenza il dilemma è chiaro: o si sopprime interamente questa somma, e questo non è il mio parere, perchè credo che quello che diamo da una parte lo riprendiamo largamente, con usura, dall'altra; oppure si conceda a tutti come era stabilito nel progetto primitivo.

Questo pare a me chiaro e della più grande evidenza.

Aggiungerò, poichè sono persuaso che altri miei colleghi vorranno prendere la parola per tutelare gl'interessi degli altri porti che essi conoscono, aggiungerò un'osservazione speciale...

NISCO. Domando la parola.

MASSARI G... la quale è desunta dal fatto del dazio che ho ricordato al principio del mio discorso. Il dazio sull'estrazione dell'olio e di altri oggetti produceva un provento che serviva per l'appunto alle opere di costruzione del porto.

Voi, signori, come ben sapete, avete soppresso questo dazio, avete tolto questo provento al municipio barese, sicchè questo non può più riscuoterlo; quindi

gli mancano le somme, gli manca il cespite per provvedere alle opere del porto.

Dunque, se voi gli avete tolta la facoltà di poter sovvenire alle opere del porto, come si faceva dal momento in cui i lavori furono iniziati, evidentemente voi non potete a nessun patto esimervi dall'obbligo di rendere da una parte quello che avete tolto dall'altra.

E ricorderò pure alla Camera che c'è una legge speciale concernente la classificazione dei porti, la quale legge ha classificato, e, secondo me, ha classificato erroneamente il porto di Bari fra i porti di terza classe, mentre doveva essere di seconda. A norma di questa legge il Governo è tenuto a dare un sussidio a questi porti, ed io non veggio con qual diritto il Governo possa arrogarsi la facoltà di sottrarsi alla prescrizione chiara, limpida, categorica, precisa di un articolo di legge.

Mi si dirà: bisogna che il comune, il circondario e la provincia concorrano, ed in questo non c'è nulla da dire; ma io posso assicurare la Camera in modo assoluto e positivo, posso garantire che, tanto il comune quanto il circondario e la provincia, sono pronti a mantenere gli obblighi che la legge prescrive; dunque, dal momento che da una parte si è più che disposti a conformarsi alle disposizioni della legge, io per me trovo che il Governo dal canto suo non possa dispensarsi dal fare altrettanto.

Torno a ripetere, mi si opporrà sempre la questione finanziaria, ed io farò sempre la medesima risposta: o per tutti, o per nessuno. Non facciamo parzialità, praticiamo imparzialmente i principii della giustizia distributiva.

Signori, rammentatevi che all'ordine del giorno nostro è iscritta una legge che domanda un grande sacrificio allo Stato, la legge che concerne i lavori straordinari per l'arsenale di Venezia. Io mi onoro di aver appoggiato negli uffici quel progetto di legge. Mi onoro di far parte della Commissione che propone alla Camera l'approvazione di esso, e darò con soddisfazione il mio suffragio a questo progetto di legge, poichè lo credo vantaggioso agli interessi della nostra Venezia, e quelli di tutta l'Italia.

Io non domando per parte mia e per parte delle popolazioni che ho l'onore di rappresentare, non domando favori, domando giustizia, e la domando per tutelare interessi che mi pare aver esposto alla Camera in modo evidente.

Aggiungerò un'ultima considerazione, ed avrò finito di abusare della benevola attenzione della Camera.

Ricordatevi, o signori, che tra pochi giorni voi sarete chiamati ad imporre nuovi balzelli. Io sono fra quelli che, a costo di affrontare qualunque impopolarità, penetrato come sono della necessità assoluta che abbiamo di sfuggire agli artigli del disavanzo, io sono fra quelli che daranno il voto, sebbene senza entusiasmo, senza trasporto, alla legge di tasse; e perciò vi dico:

collocate i contribuenti nella condizione più favorevole per poter sopportare più che sia possibile queste tasse; date sviluppo alla prosperità economica, ed allora i contribuenti non pagheranno certo con entusiasmo (perchè gente che paghi con entusiasmo non credo sia nata ancora), ma pagheranno con maggior rassegnazione, e diranno: il Parlamento, costretto come è stato dalle necessità grandissime dell'erario ad aggravare i nostri balzelli, ha fatto tutto ciò che era possibile per alleviare le nostre condizioni.

Dirò di più, mi sfuggiva un'altra considerazione, ed è questa: in questo caso si tratta di lavori già incominciati, di lavori per cui si sono spese delle somme; se voi adesso suspendete l'allocatione che deve essere fatta per la continuazione di questi lavori, voi avrete rovinati i lavori passati, e siccome poi, o tosto, o tardi, questi lavori bisogna ripigliarli, voi avrete aumentate le spese dell'avvenire, di maniera che, se fate oggi un'economia di 2, domani vi troverete con un aggravio di 10; questa è la proporzione. Io prego la Camera, nella sua alta imparzialità, a voler prendere in qualche considerazione le riflessioni che ho avuto l'onore di sottoporle, e prego il ministro dei lavori pubblici a voler anch'egli rivolgere attento e benigno lo sguardo a questi argomenti. Del resto, con piena fiducia, mi affido a quei sensi di giustizia che hanno sempre contrassegnato quest'augusta Assemblea.

**PRESIDENTE.** È una proposta positiva che ella fa?

**MASSARI G.** Sì, e la presenterò alla discussione degli articoli. Vorrei il ristabilimento della cifra proposta nel primitivo progetto.

**PRESIDENTE.** La parola spetta all'onorevole Biancheri.

**BIANCHERI, ingegnere.** Io mi propongo di dire poche parole intorno ad alcune parti della relazione della Commissione, che m'interessa sieno rilevate.

Nel numero quarto della relazione, relativamente al porto di Catania, la Commissione, entrando in un campo esclusivamente tecnico, ed anche di una specialità particolare (quella dei lavori marittimi), si pronunzia e decide in modo assoluto intorno al valore del progetto di miglioramento di quel porto.

**CADOLINI.** Domando la parola.

**BIANCHERI, ingegnere.** Condanna severamente il progetto degli ingegneri del Governo, chè crede evidentemente, anche per i non intelligenti dell'arte, preferibile altro progetto studiato nel 1836, lo dichiara incompleto nella sua composizione, eccedente al bisogno, non giustificante neppure a un bel circa la spesa di tre milioni di lire per esso richiesti, e conchiude richiedendo che sieno fatti nuovi e più accurati studi, e proponendo intanto che la Camera suspenda le sue deliberazioni a tale riguardo.

Io mi permetto di essere di avviso contrario a quello della Commissione; ed essendomi occupato per molto tempo degli affari di lavori marittimi, ed avendo preso parte ai consigli relativi alla maggior parte delle opere



che si sono progettate od intraprese per i porti dello Stato, e per quelli relativi a questo stesso porto di Catania, la Camera facilmente comprenderà come io senta il desiderio, ed anche il dovere, di dire le ragioni per le quali io sono di avviso contrario a quello della Commissione, ed addurre quegli argomenti ed osservazioni che crederò possano essere utili alla Camera nelle sue deliberazioni.

Non tema però la Camera che io, scambiando l'Assemblea in un'Accademia d'arte, voglia entrare in una minuta discussione artistica, nel campo in cui, poco opportunamente, secondo me, la questione è stata portata. Io mi limiterò...

**BREDA.** Domando la parola.

**BIANCHERI,** *ingegnere*... come la circostanza richiede, a trattare l'argomento per sommi capi con tutta la brevità possibile.

Le conclusioni della Commissione, a talè riguardo, si possono concretare in tre punti egli dice. Primo: che il progetto del 1836 composto da un luogotenente di vascello della marina napoletana, e da un capitano del genio dello stesso Governo, evidentemente è preferibile a quello degl'ingegneri del Governo adottato nel 22 marzo 1867. In secondo luogo, che l'opera progettata dagl'ingegneri del Governo è eccedente il bisogno. In terzo luogo finalmente che il progetto è incompleto e la spesa non è giustificata.

Il progetto del 1836, studiato per cura del Governo borbonico, comprendeva un molo al lato nord del porto di Catania per la difesa del porto stesso: opera dichiarata d'urgenza, e che fu successivamente eseguita.

Comprendeva poi, come opera d'urgenza in secondo grado, un antemurale collocato dinanzi all'imboccatura del porto per proteggere l'interno ancoraggio, a parere dei proponenti, in modo completo, e per dare qualche ampliamento al porto stesso. In qual modo questo progetto, quando fosse stato eseguito, avrebbe soddisfatto ai requisiti del problema? Passeremo ad analizzarlo brevemente.

Basta, in primo luogo, segnare una retta dall'estremità del molo eseguito, alla direzione del Capo di Santa Croce, che difende il golfo di Catania dal lato di mezzogiorno, per riconoscere che più della metà dell'antemurale progettato cade verso terra al di là di questa linea, e quindi che è destinato a proteggere il porto da un lato dal quale già in parte è protetto dalla costa e dalla zona di mare che vi sta davanti, la quale è assai poco profonda. La necessità adunque di questa parte d'opera non è per nulla dimostrata.

Basterà esaminare, come diremo in appresso, tutti gli studi e tutti i progetti che furono fatti per il miglioramento di questo porto, non solo da ingegneri del Governo, ma da altri ingegneri privati, per riconoscere che, da questo lato, il porto fu generalmente da tutti lasciato senza un riparo.

In secondo luogo la poca estensione di questo ante-

murale non vale a difendere interamente l'interno del porto. Basterà segnare la linea delle traversie, che passa per la testata nord, per riconoscere che una larga zona dell'interno del porto resta ancora aperta a queste traversie, le quali, quando fossero in azione, porterebbero una completa agitazione nel ristretto bacino del porto interno.

In terzo luogo la posizione di questo antemurale gettato a soli duecento metri circa di distanza dalla testata del molo eseguito, e prossimamente ad uguale distanza dall'altro lato della costa, lascia un'entrata assai ristretta, e che neppure per intero può essere utilizzata per l'impedimento che portano le scogliere di protezione del molo, e quelle che avrebbero dovuto proteggere l'antemurale; di modo che un bastimento che si fosse avventurato per questa ristretta entrata non avrebbe potuto raggiungere il porto senza grande difficoltà e senza pericolo di essere gettato da un lato sulle scogliere del molo esistente, o dall'altro lato contro la costa.

Questa difficoltà dell'entrata e dell'uscita delle navi, difficoltà riconosciuta dagli stessi autori del progetto, era tanto grande, che, nella memoria a stampa nella quale il progetto è dichiarato, i medesimi autori erano stati costretti a dare una dimostrazione teorico-pratica delle manovre che si sarebbero dovute eseguire per fare quell'operazione. Tali difficoltà erano tanto riconosciute, come vedremo parlando degli studi fatti da altri successivamente, che fecero dichiarare questo progetto assolutamente inammissibile.

Dopo il cambiamento di Governo la questione del porto di Catania fu sollecitamente richiamata in vita. Gl'ingegneri locali cominciarono a studiare questo problema. Abbiamo una memoria a stampa di un ingegnere di Catania accompagnata da un progetto di massima che fu presentata all'Accademia delle scienze naturali di Catania sino dal 1862 intorno alla sistemazione ed all'ingrandimento di codesto porto.

Esso ingegnere naturalmente ha messo da parte il progetto del 1836, il quale, per le ragioni che nella memoria espone, relative specialmente alla sua ristrettezza e alle difficoltà di entrata e di uscita, ha dichiarato inattendibile, ed ha invece progettata la formazione di un antemurale al largo della estensione di 1100 metri.

Successivamente abbiamo un'altra proposta fatta nel 1863 da un capitano di vascello dei più distinti della marina militare, il duca Imbert, il quale, ragionando del miglioramento del porto di Catania a riguardo del progetto del 1836, si esprimeva nei seguenti termini in una memoria data alle stampe nel 1863:

« Ed anche peggio sarebbe avvenuto se fosse stato eseguito quel preideato guardiano (l'antemurale di cui ragionavamo), il quale, per la sua ubicità, *non avrebbe giammai nulla guardato.* »

Prego la Camera di notare che non sono gl'ingegneri del Governo che hanno parlato in questo modo del progetto del 1836, nel quale la Commissione ha trovato tanti pregi.

Le proposte di questo capitano di vascello si concretavano nella formazione al largo d'un antemurale di 800 metri di lunghezza.

Intorno alla stessa epoca il Governo, preoccupato della convenienza di fare qualche cosa per il miglioramento del porto di Catania, delegò una Commissione presieduta da un contrammiraglio della regia marina, e composta d'un maggiore del genio militare, di un ispettore del genio civile e del direttore del servizio dei porti in Sicilia per studiare tale questione.

Questa Commissione, recatasi sopra luogo, studiato accuratamente il problema, *mise da parte il progetto del 1836* e propose la formazione d'un molo più al largo, della lunghezza di 600 metri. Successivamente fu spedito sopra luogo, nel 1864, dal ministro dei lavori pubblici, il direttore dei lavori marittimi di Livorno, intorno alla capacità del quale, nella specialità dei lavori marittimi credo non vi sarà nessuno che possa muovere eccezione.

Quest'ingegnere, prese conoscenza di tutti gli studi e proposte precedenti, fra le quali naturalmente analizzò il progetto del 1836, ne fece rilevare gl'inconvenienti, e conchiuse col proporre di metterlo da parte e di adottare la formazione al largo di un antemurale, che molto si avvicinava a quello proposto dal duca Imbert, della lunghezza di 700 metri.

Portato questo progetto di massima all'esame del Consiglio dei lavori pubblici, fu riconosciuto che il sistema delle opere di protezione del porto, avrebbe potuto consistere più convenientemente nell'antemurale proposto dal Mati, limitato soltanto alla lunghezza di 600 metri, aggiungendovi, a completare il sistema di difesa, un prolungamento del molo già esistente, per la lunghezza di 100 metri.

Questo sistema di opere parve che corrispondesse meglio allo scopo, perchè nel tempo medesimo in cui serviva a proteggere completamente l'interno del porto e a procurare un avamposto per gli scopi a cui deve servire, giovava altresì ad ottenere un ingrandimento reale al porto esistente, il quale è assai limitato.

Questo ingrandimento sarebbe ottenuto coll'allungamento dei cento metri di molo, in corrispondenza del quale si veniva a guadagnare una zona di vero porto ben riparato e utile alle operazioni del commercio, e si otteneva una linea di nuove banchine, approdabili, per eguale lunghezza del molo in cento metri, in aggiunta allo scarsissimo sviluppo delle banchine ora esistenti.

Vi fu anche una proposta di miglioramento di codesto porto presentata da un certo numero di capitani marittimi del luogo, i quali avrebbero voluto farla consistere in un estesissimo allungamento del molo

esistente. Ed anche questi misero completamente da parte il progetto del 1836.

In conclusione, non vi fu un solo di tutti quanti intendono qualche cosa della materia che abbia detto: si eseguisca questo progetto che è conveniente; tutti lo hanno rigettato.

Il sistema delle opere adottate dal Governo corrisponde egli meglio che quello del 1836 ai requisiti che dovrebbe avere? Ma certamente vi risponde in ogni parte.

Vi risponde per la difesa dell'interno del porto, perchè il sistema è completo, e lo protegge completamente dalle traversie dalle quali l'altro lo lasciava allo scoperto; procura, come ho accennato, un effettivo ingrandimento del porto, sebbene limitato, ma corrispondente ai bisogni locali.

Che questo ingrandimento poi sia conveniente, io credo che facilmente si potrà dedurre dallo sviluppo che ha preso il commercio di Catania in questi ultimi tempi.

Abbiamo le statistiche ufficiali del movimento commerciale marittimo del 1849, abbiamo quelle del 1866 e troviamo che in codesto periodo di tempo il movimento commerciale si è moltiplicato. Questo movimento certamente andrà ancora crescendo col compiersi del sistema di ferrovie che mettono a Catania.

In conseguenza, è necessario, come ho accennato, di ottenere questo ingrandimento, che non era procurato dal progetto del 1836.

La facilità dell'entrata e dell'uscita dal porto è ampiamente conservata, poichè l'antemurale progettato trovasi alla distanza di 400 metri dalla costa e dalla testata del nuovo prolungamento del molo; e poi l'antemurale è avanzato abbastanza da poter utilizzare l'avamposto, specialmente per dare facilità alle navi che, in caso di tempesta, cerchino di raggiungere il porto, di trovarvi rifugio prima di essere dalla deriva, o dal vento di traverso, gettate sugli scogli del molo, ed anche per servire, in caso che vi siano bastimenti in contumacia, a metterli in osservazione e poterli tenere a ridosso dell'antemurale, in una stazione appartata. Condizioni tutte queste che non si riscontravano nel progetto del 1836.

Ma avvi ancora da notare che se gl'inconvenienti che ho accennato nel progetto del 1836 sarebbero stati gravi anche nella condizione in cui si trovava allora la navigazione, sarebbero gravissimi in giornata, mentre la lunghezza delle navi è di molto cresciuta di quello che fosse nel 1836, e quindi le manovre di entrata e di uscita dal porto riuscirebbero più difficili per una ristretta imboccatura.

Mi pare adunque che sia all'evidenza dimostrato il rovescio della medaglia, vale a dire non che il progetto del 1836 sia evidentemente preferibile, anche pei non intelligenti dell'arte, ma che lo sia soltanto per i non intelligenti dell'arte, mentre da tutti gli altri che di

arte intendono fu generalmente messo da parte e dichiarato inattendibile.

La Commissione poi ha fatto l'altro appunto che ho accennato, che le opere proposte eccedono il bisogno del porto di Catania.

Veramente quando si studia un progetto d'opere per difendere un porto, non vi è via di mezzo nel limitare la spesa; bisogna studiare il progetto negli elementi che deve avere e per gli scopi che deve raggiungere, e così adottato, quello è il progetto che deve essere eseguito.

Se vi sono i mezzi di eseguirlo, si eseguisce; se non vi sono, non si eseguisce; ma non si può fare un progetto informe, un progetto vano, che guasti la località anche per l'avvenire, e quello eseguire di preferenza per scarsità di finanza!

E d'altronde basta avere qualche conoscenza di quello che sono i lavori in mare, per convincersi facilmente che con 3,000,000 di lire non si possono fare opere colossali.

Del resto, come ho detto, il sistema di opere necessarie per difendere il porto e per dare un piccolo ingrandimento al commercio, è quello che gl'ingegneri del Governo, dopo tutti gli studi possibili e presa conoscenza di tutto quello che si era fatto e studiato precedentemente, hanno concretato in quel progetto.

Se la Camera crede, come è probabile, che il paese non sia in condizione di fare questa spesa, e che voglia rimetterla a più tardi, è padrona di prendere la deliberazione che vorrà, ma non credo che sia possibile, per fare una spesa minore, di eseguire un progetto che non può essere eseguito.

Un altro appunto della Commissione si è quello che il progetto del Governo sia un semplice progetto di massima, incompleto, con studi insufficienti, che non giustificano la spesa, che non giustificano nulla.

Per verità io sono rimasto sorpreso di quest'asserzione, e mi è nato il dubbio che alla Commissione non sia stato presentato il progetto sviluppato ne' suoi particolari.

**PETRONE.** Domando la parola.

**FIANCHERI, ingegnere.** Io so di avere avuto in mano il progetto con tutti gli sviluppi possibili, calcoli di spese, computi metrici, analisi, e perfino il capitolato d'appalto con tutte le minute prescrizioni di eseguitamento, in modo che, quando la spesa fosse autorizzata, si potrebbe procedere immediatamente all'appalto ed allo eseguitamento delle opere.

Dirò di più anzi che, siccome l'amministrazione nell'eseguitamento delle opere assumerebbe l'obbligo di provvedere una parte delle macchine occorrenti per il trasporto delle scogliere ed alla coltivazione delle cave, unitamente agli altri documenti da cui è corredato il progetto, c'era anche un piano particolarizzato di tutto quanto occorre all'impianto dei cantieri, al servizio delle cave, al trasporto delle scogliere, colla

distinta delle macchine che fornirebbe il Governo e di quelle che dovrebbe provvedere l'impresa; documento questo che di solito non si unisce negli altri progetti.

Che cosa dunque questo progetto dovrebbe avere di più per dimostrare le spese da farsi e per giustificarle, io non saprei veramente rilevare.

Un appunto di qualche gravità è stato notato dalla Commissione, ed è quello che i piani mancassero di scandagli, come essa dice. Non interamente però. Che ne fosse in parte deficiente, siamo d'accordo, ma che non ne mancasse interamente, basta osservare il piano, per trovare che all'estremità dell'antemurale progettato vi sono gli scandagli della profondità.

Questi scandagli differiscono pochissimo, anzi insensibilmente dall'una all'altra estremità dell'antemurale; e siccome quest'opera è progettata quasi parallelamente alla costa, in una zona in cui le profondità corrono allo stesso livello, la mancanza di qualche scandaglio, sulla linea dell'antemurale, che fu anche rilevata nell'esame del progetto, non fu ritenuta di tanto rilievo, da dover differire l'esame stesso e le ulteriori disposizioni, con rimandare di nuovo la cosa all'ufficio locale, e far prendere dei nuovi scandagli; tanto più che naturalmente questi progetti si eseguono col pagamento delle opere ad unità di misura, e tante se ne eseguono, e tante se ne pagano, qualunque possa essere, più o meno in ristretti termini, la profondità del luogo in cui si eseguono.

Io quindi devo concludere: che il progetto del 1836, non solo non è preferibile a quello adottato dagli ingegneri del Governo, come la Commissione ha asserito, ma che succede precisamente il contrario; che il progetto degli ingegneri del Governo si accosta molto al complesso degli altri progetti ed alle idee di altri uomini assai competenti nella materia; che la spesa per le opere proposte è giustificata coi documenti, per lo meno, che si sogliono unire a tutti i progetti per le opere pubbliche, secondo i vigenti regolamenti. Posso ancora aggiungere di più, che dai ripetuti esami che al Consiglio dei lavori pubblici si sono fatti sui particolari di questo progetto, le somme da spendersi, che erano state tenute con qualche strettezza dagli ingegneri di servizio locale dietro il risultato di analisi, furono per buona cautela fatte aumentare per suggerimento dello stesso Consiglio dei lavori pubblici. Però mi pare che la questione sia condotta ad un punto in cui il domandare nuovi studi, il differire una risoluzione in argomento non possa condurre ad alcun risultato e che la Camera possa prendere la decisione che le parrà più opportuna, fin d'ora, con certezza che il progetto è convenientemente sistemato e le spese sono giustificate.

Queste poche osservazioni io ho creduto di dover fare col più profondo convincimento che un po' d'esperienza in questa materia ha condotto nell'animo mio, sperando di poteessere di qualche giovamento alle deliberazioni

della Camera; e, per dire il vero, sono stato anche spinto a far queste osservazioni in considerazione delle convenienze di quel Consiglio supremo d'arte, a cui mi onoro di appartenere fuori di questo recinto; convenienze delle quali veramente mi sembrava che si fosse fatto assai buon mercato nella relazione della Commissione.

Io dovrei fare ancora qualche osservazione relativamente all'articolo segnato col numero 6 riguardo al porto di Girgenti.

Veramente avendo veduta una legge proposta dal Governo per varie opere marittime, e non avendo trovato in essa alcuna cosa che richiamasse le deliberazioni della Camera intorno al porto di Girgenti, sono restato un poco sorpreso di vedere nella relazione un paragrafo che tratta di quel porto, e di aver trovato in questo paragrafo che le determinazioni adottate dagli ingegneri del Governo e dal Consiglio dei lavori pubblici, relativamente al progetto di codesto porto, vi sono trattate a poco prezzo, colla misura di quelle del porto di Catania. A me veramente non pare che questo dovrebbe essere il luogo di occuparsi del porto di Girgenti, l'esecuzione del quale fu autorizzata con una legge del 31 dicembre 1864, approvata dai poteri dello Stato. Credo che difficilmente tra le varie opere che si sono eseguite, ve ne sia alcuna che sia stata studiata maggiormente di quella del porto di Girgenti, e dirò anzi, che il progetto di massima per quel porto fu sanzionato, o, meglio, ne furono poste le basi da una Commissione apposita delegata dai due Ministeri della marina e dei lavori pubblici.

Questa Commissione era presieduta da un vice-ammiraglio, composta di un contrammiraglio, di un capitano di vascello e di tutti i direttori speciali di opere marittime dello Stato, vale a dire del direttore dell'ufficio di Genova, del direttore di quello di Livorno, del direttore di quello di Napoli e di uno degli ispettori residenti in Firenze, che si sono un poco occupati di lavori marittimi. Ora, dopochè un progetto ha percorso queste fasi, che è stato studiato sulle indicate basi e nel modo descritto, che i lavori sono in esequimento dietro una legge dei poteri dello Stato, io non so come sia permesso, perchè quel progetto non ha incontrato il gradimento di uno dei membri della Commissione, come è detto nella relazione, di rimettere tutto in dubbio...

**MALDINI.** Domando la parola.

**BIANCHERI,** *ingegnere*... rimettere tutto in esame, ed i gettare, dirò anche, un poco di scredito sulla gente che si occupa di quel servizio. Io non credo che sia questo il modo di fare convenientemente gli affari dello Stato, con incagliare le cose in quel modo e gettare lo scredito immeritato sopra i corpi che sono delegati a soprintendere a quelle parti dell'amministrazione.

Io spero quindi che la Camera non vorrà dare il suo

assenso a quella proposta relativa al porto di Girgenti di rimettere di nuovo tutto in questione, e lascerà che le cose vadano secondo la legge ha stabilito.

Mi permetto di fare ancora qualche osservazione intorno alle raccomandazioni di massima che la Commissione ha suggerite nel tema generico dei lavori marittimi.

In primo luogo essa proporrebbe che tutti i progetti riguardanti opere marittime fossero sottoposti al parere del Consiglio di ammiragliato.

Ora io mi permetto di osservare che a questo riguardo provvede la legge. La legge sulle opere pubbliche, all'articolo 2 mi pare (mi duole di non averla qui presente), stabilisce che, quando siano da eseguirsi opere importanti per i porti, abbiano ad essere presi concerti fra i due Ministeri dei lavori pubblici e della marina. E questa naturalmente è una cosa utile, dirò anche indispensabile. Ma la legge non ha già prescritto la forma di queste intelligenze da prendersi fra i due Ministeri; la legge ha lasciato la latitudine di prenderle nel modo che, secondo i casi, sarebbe più conveniente.

Talvolta, dopo che i progetti sono preparati in massima dal Ministero dei lavori pubblici, vengono comunicati al Ministero della marina, il quale ne prende conoscenza e dà il suo avviso, o mediante il consulto del Consiglio di ammiragliato, o mediante un semplice avviso di ingegneri di sua confidenza, o finalmente, in modo, io credo, molto più conveniente, mettendosi d'accordo col ministro dei lavori pubblici, come fece appunto per l'*anatemizzato* progetto del porto di Girgenti, e nominando delle Commissioni miste di ingegneri dei lavori pubblici e di ufficiali della marina, affinchè ciascuno nella propria specialità possa portare nella questione quei lumi che valgano a risolverla nel modo più conveniente.

Se si ammettesse la massima proposta dalla Commissione, i progetti dovrebbero immancabilmente andare all'esame del Consiglio d'ammiragliato, il quale, come ognuno sa, è composto o esclusivamente d'ufficiali della marina, o d'ufficiali della marina coll'aggiunta di qualche amministratore. Pare adunque che in questo caso, non entrando nel Consiglio d'ammiragliato ingegneri speciali dei porti, gl'ingegneri che hanno preparato i progetti di massima, un consulto fatto da quel solo consesso non possa assolutamente avere l'utile risultato che si può ottenere da una Commissione mista, quale appunto fu nominata nei casi più importanti.

Quindi il restringere la facoltà del Governo a questo riguardo, ed obbligarlo, esclusivamente, a sottoporre i progetti al Consiglio d'ammiragliato, sarebbe un deviare dalla legge, sarebbe un deviarvi in un modo meno conveniente di quello che sia stare all'osservanza della legge stessa colla latitudine al criterio dei mini-

stri, d'adottare quel modo che crederanno più opportuno nei singoli casi e di prendere le intelligenze dalla legge prescritte.

Dichiaro quindi che non saprei riconoscere nè utile, nè accettabile quella prima massima proposta.

La seconda massima che, quando sono presentati i progetti a corredo delle proposte di leggi, sieno anche prodotti i verbali dell'esame fattone dal Consiglio di ammiragliato, cadrebbe da sè in conseguenza del rigetto della prima massima.

Nella terza massima la Commissione propone che il Ministero in questo genere di lavori non s'impegni a fornire macchine agli appaltatori, per le ragioni abbastanza plausibili che essa sviluppa.

Ma io mi permetto di osservare che la massima può essere utile in casi particolari, ma che in altri casi molto importanti non solo non è utile, ma è assolutamente inaccettabile; quindi non può essere accolta come massima fondamentale, e bisogna, nell'interesse pubblico, che sia lasciata libera l'amministrazione, al suggerimento degli uomini speciali e di fiducia che la coadiuvano, di adottare questo temperamento e di apportarvi modificazioni secondo il caso.

Ho detto che la massima in molti casi, ed importanti, non è applicabile. Io cito quello dell'eseguimento delle scavazioni dei porti, che è pure ramo ragguardevole del servizio dei lavori marittimi.

Per queste scavazioni, mentre alle volte in un porto si dovranno spendere 50 mila, 100 mila lire per lavori di scavo, occorre un materiale di macchine a vapore, o cavafanghi, portafanghi e rimorchiatori, di cui una sola muta ammonta al valore di 300 mila in 400 mila lire, secondo i casi.

Come mai si potrebbe sperare di lasciare a carico degli appaltatori il fornirsi queste macchine, per attendere poi ad imprese che non arrivano al valore delle macchine stesse?

Questo è un sogno: e la difficoltà di avere appaltatori che si provvedano le macchine è stata tanto riconosciuta sino dall'origine, che in più riprese l'amministrazione è stata costretta a far gravi spese per fornirsi essa di quel materiale che ora possiede, e che ormai è pressochè sufficiente a far gli scavi nei varii porti.

Vede adunque la Commissione che in questa parte la massima assolutamente non è applicabile, e bisogna che il Governo provveda tali macchine; è nel suo interesse di provvederle agli appaltatori, perchè già le possiede. Anzi, io credo, che se vi fosse un appaltatore il quale possedesse tali macchine, il servizio non si potrebbe fare, perchè, tutte le volte che vi fosse da dare l'appalto di uno scavo, risulterebbe un monopolio per quel solo appaltatore, perchè naturalmente non vi potrebbero essere altri concorrenti, e quindi l'impresa dovrebbe essere data alle condizioni che egli imporrebbe all'amministrazione.

Ma vi sono anche altri casi nei quali la massima non è applicabile, ed è precisamente il caso del porto di Catania di cui testè ho ragionato. Per l'eseguimento dei lavori di questo porto si esige una quantità di macchine per lo stabilimento dei cantieri e pel trasporto delle scogliere. Ora, l'amministrazione, in seguito alle condizioni in cui si trovano i lavori del porto di Livorno, cioè presso al loro termine, tiene a Livorno un cantiere che è quasi un piccolo arsenale, assai rifornito di macchine che servivano per quei lavori, che per tanti anni, anche sotto il passato Governo toscano, erano fatti per conto diretto dell'amministrazione, la quale si procurava nel cantiere stesso di Livorno le macchine occorrenti. Accadde perciò che nella preparazione dei progetti pel porto di Catania gl'ingegneri del Governo, i quali curano gl'interessi dello Stato, invece di addossare agli appaltatori che si richiederanno per l'eseguimento dell'opera, la provvista delle macchine, e di assegnare ad essi la somma corrispondente, hanno creduto di stabilire che una parte delle macchine stesse, le quali esistono e vanno in deperimento a Livorno, saranno assegnate agli appaltatori del porto di Catania.

Or bene, comè in questo caso, così in altri può avverarsi che l'amministrazione possieda delle macchine le quali convenga di assegnare agli appaltatori, invece di dare loro il danaro per comperarne delle nuove. Ecco adunque che la massima generale proposta non è ammissibile, e necessariamente bisogna che sia riservato al criterio, alla responsabilità di chi sta a capo dell'amministrazione, di applicarla secondo i casi, come e quando sarà conveniente, e non come massima fondamentale e generale.

Io dovrei fare ancora qualche osservazione relativamente alla quarta massima, vale a dire al suggerimento di essere guardinghi nello stabilire i prezzi delle opere; ma, per vero dire, quella massima pare a me un suggerimento superfluo.

Tutti sappiamo che bisogna andare colla massima cautela e con studi profondi per non avventurare malamente il danaro dello Stato. Questo è un dovere di tutti gli amministratori, è un dovere degli ingegneri che studiano i progetti...

**MALDINI.** Qui siamo deputati e non ingegneri.

**BIANCHERI, ingegnere.** Non conviene con una massima particolare inculcare quest'osservanza: questo equivale come ad un rimprovero che non si sia osservata per lo passato, mentre è positivo che si è sempre cercato di fare il possibile nell'interesse del pubblico servizio di promuovere l'utile pubblico.

Terminerò di annoiare la Camera con questa lunga discussione.

Dopo quanto ho detto intorno al porto di Catania per chiarire lo stato delle cose, io non fo veruna proposta concreta, e non la fo, riservandomi anzi la libertà di voto, perchè, quando si tratta di votare spese

nuove nella condizione in cui si trova la finanza, e prima che si sia avvisato ai mezzi, almeno probabili, di ristorarla, per verità mi trema la mano nel mettere il mio voto nell'urna.

**LA PORTA.** Signori, sembra a me che due pericoli minacciano, se non questa legge, la discussione che ci occupa. L'uno è quello dei bisogni locali legittimi, i quali naturalmente si sollevano quando alla soddisfazione si provvede in misura limitata e speciale. L'altro è una lotta tecnica fra la Commissione, il Governo ed il Consiglio superiore dei lavori pubblici.

Io prego la Camera a non voler far pesare sulle opere pubbliche del Mezzogiorno, che per sette anni non possiamo dire siano alacramente eseguite, sebbene in qualche misura decretate, non vorrei che queste opere pubbliche si risentissero delle condizioni in cui si presenta l'inizio di questa discussione.

È deplorabile che questa discussione venga al 9 febbraio 1868, quando la legge fu presentata nel 31 gennaio 1867. Quella riguardava 21 porti e 20 milioni di stanziamento, mentre oggi le condizioni delle finanze hanno consigliato il Ministero a ridurre di molto e gli stanziamenti, ed i porti ai quali provvedono.

Certo non sarò io che vorrò mancare col mio voto a provvedere al commercio del Mezzogiorno, il quale deve rilevare la produzione, senza cui è impossibile sperare che le tasse gettino, e che le finanze dello Stato si avvantaggino, e il non aver rilevata la produzione, a cui non si è pensato per sette anni, è quello che oggi impone un limite a qualunque proposta, a qualunque piano finanziario, a qualunque tassa escogitata.

Io quindi sono disposto ad aiutare i porti, questi sbocchi principali, questi fattori precipui della ricchezza nazionale. Ma d'altra parte il Governo sente il limite del momento che gli vieta di provvedere in più larga misura a questa imponente necessità.

Permetta la Commissione che io a mia volta mi diriga ad essa per pregarla di non voler aggiungere le sue alle riduzioni che propone il Governo.

In sette anni una dolorosa storia è quella degli studi; se domandate al Mezzogiorno quale è il significato degli studi, avrete una risposta che io non debbo qualificare, nè ripetere in quest'Aula, e quando da qualcuno dei signori ministri si dice: si studia, sento l'eco di quella parola nei paesi ai quali appartengo: *il Ministero studia, il Ministero studente.*

Ma non so come una Commissione proponga degli studi quando si reclamano provvedimenti urgentissimi, quando il Governo, dopo avere esaurito questa lunga e difficile gestazione di studi, viene a proporvi un progetto di legge.

Dopo quello che ha detto sulla questione tecnica l'onorevole ingegnere deputato Biancheri io aspetterò che all'articolo primo si presenti in maniera più con-

creta la questione, io vorrei che la discussione generale non abbracciasse che quello che non si può dire nella discussione degli articoli; e siccome lo stanziamento per Catania sta nell'articolo 1, io vorrei che, esaurita la discussione generale, giunti agli articoli, si discutesse prima la questione tecnica, e sono sicuro che la Commissione non metterà dell'amor proprio e acconsentirà ad un provvedimento reclamato dagli interessi del commercio di Catania.

Io ho parlato nella discussione generale nemmeno per dire una parola sul porto che riguarda il mio collegio elettorale, Porto Empedocle, porto che non è in questione; la Commissione non lo accennò che per incidenza, quel porto è in corso di esecuzione ed io non ho altro che raccomandare all'onorevole ministro di spingere questa esecuzione con maggiore alacrità, come, con molta assennatezza, è sorvegliata dall'ingegnere locale, l'ingegnere Croce, giovane valoroso, formato a buona scuola idraulica, ed al quale non occorre altro che una raccomandazione d'energia e speditezza.

Io ho preso la parola nella discussione generale per proporre non uno stanziamento, ma l'esecuzione di una legge la quale si trova sgraziatamente in corso di studio; gli studi, o signori, sono l'archivio nel quale si perdono le opere pubbliche del Mezzodì, terribile archivio!

Vi è un'opera che riguarda il porto di Palermo, e non ha bisogno di stanziamento, perchè lo stanziamento fu fatto, ma occorre di ritornare a studiare quell'opera; ebbene il Ministero presentò il progetto di legge il 24 aprile 1867. Parlo del progetto di legge relativo alla costruzione di opere di difesa alla cala di Palermo e sistemazione di banchine mediante inversione di fondi per il bacino di carenaggio.

**MALDINI.** Domando la parola per un fatto personale.

**LA PORTA.** Una Commissione d'inchiesta si portò a Palermo, esaminò le condizioni economiche di quella città, e venne il 2 luglio 1867 a fare le sue proposte; in esse trovo delle raccomandazioni formali fatte al Governo e a questa Commissione parlamentare, la quale venne composta degli onorevoli deputati Amari, Ricci, Pisanelli, Corte, Maldini, Sangiorgi, Bixio, Bertolami e Guerrieri.

Che cosa dice la Commissione d'inchiesta raccomandandosi a questa Commissione?

Essa dice:

« *Scogliera alla Cala.*

« Il ministro dei lavori pubblici ci ha chiesto, col progetto di legge presentatoci il 24 aprile, che i fondi già destinati al bacino di carenaggio siano consacrati alla costruzione di una scogliera davanti al seno detto la *Cala di Palermo*. La nuova opera proposta, oltre che giova all'interesse generale, ha poi una grande importanza per tutti i pescatori ed il piccolo cabottaggio; cosicchè, nella attuale condizione economica



di Palermo, è assai importante che i lavori vengano principati il più presto possibile, avendo bensì riguardo che questa costruzione sia coordinata con quella del prolungamento del molo, e non turbi il regolare movimento delle acque in quel porto.

« *(Proposta.)* Facciamo pertanto preghiera alla Commissione che si occupa del relativo progetto di legge a volere riferire intorno al medesimo prima della proroga della Camera; cosicchè, ove esso sia approvato, possano i lavori cominciarsi in questo stesso anno. »

Questo diceva la Commissione d'inchiesta parlamentare il 2 luglio 1867. Ora siamo ai 9 febbraio 1868. È corso dunque un lungo spazio di tempo, e questa relazione non venne.

Io ho lasciato da pochi giorni Palermo. Signori, non c'illudiamo. Io da lontano, e per quante lettere ricevessi, non credevo alle condizioni misere di quella città; io credeva che vi fosse un poco di esagerazione anche in coloro che, non essendo del paese, tornavano di là e me ne riferivano. Ebbene, ora io vi dirò che ne sono allarmato. Io ho parlato colà con ogni classe di persone, ho parlato con autorità locali.

La miseria progredisce sempre; l'ultima parola che mi si disse fu di scongiurare il Parlamento e il Governo ad apprestare sollecito lavoro a quella sventurata città, perchè non può la carità cittadina, non possono gli sforzi locali bastare ad occupare col lavoro la gente, la quale abbisogna del pane. Ebbene uno stanziamento fu decretato dal Parlamento, abbiamo un progetto di legge che riguarda lavori avanti alla città: mi rivolgo quindi a questa Commissione parlamentare, perchè voglia finalmente affrettare la sua relazione, onde potersi presto deliberare su quel progetto di legge, e procedere così tosto ai lavori in quella città, la quale in gran parte versa nella miseria e nella fame.

Posto ciò, e riservandomi di dire qualche parola quando si discuterà l'articolo 1, e si tratterà in maniera più concreta e speciale la questione di Catania, io pregherei la Camera, quando altri argomenti di discussione generale non ci fossero, a passare alla discussione degli articoli.

**PRESIDENTE.** La parola spetta all'onorevole Maldini per un fatto personale.

**MALDINI, relatore.** Chiesi di parlare per un fatto personale, sebbene l'onorevole La Porta non abbia pronunziato il mio nome; ma, poichè io sono il relatore del disegno di legge, circa il quale faceva le sue osservazioni l'onorevole La Porta, credetti che mi corresse l'obbligo di assicurargli che nella entrante settimana la relazione verrà presentata. Aggiungerò per altro che l'onorevole La Porta vorrà convenire che anche i bilanci occupano un po' di tempo al relatore; inoltre è da osservare che era di ostacolo ad una più pronta presentazione un'altra circostanza, cioè l'assenza dei membri più interessati anche nella conoscenza pratica

del citato schema di legge, i quali, come sa benissimo l'onorevole La Porta, non si trovano presenti in Firenze.

**PRESIDENTE.** La parola spetta all'onorevole Nicotera.

**NICOTERA.** L'onorevole Massari si faceva, o, per meglio dire, prevedeva una questione pregiudiziale che avrebbe potuto mettersi nella discussione di questo progetto di legge.

La questione pregiudiziale sarebbe stata la condizione in cui trovansi le nostre finanze; ma io credo per verità che quella questione pregiudiziale non avrebbe potuto, per veruna ragione, trovare luogo in questo progetto di legge; e credo anche di più: credo che quella questione pregiudiziale non potrebbe mettersi ogni qualvolta si trattasse di lavori che sono un dovere, una stretta giustizia da parte del Governo.

Di che cosa trattasi?

Trattasi forse di un soccorso che il Governo dà ai comuni ed alle provincie per il completamento di opere che sono già in corso di lavoro? Se si trattasse di questo, io comprenderei come potrebbe mettersi la questione pregiudiziale; ma invece trattasi dell'adempimento di un obbligo da parte del Governo, poichè la maggior parte, anzi tutti quei porti, essendo stati già classificati, il Governo ha l'obbligo di concorrere alla spesa per una data parte.

E badi la Camera che le spese dei lavori finora eseguiti, per alcuni di questi porti, sorpassano anche la cifra cui sarebbero stati obbligati di concorrere la provincia ed il comune. Quei lavori sono stati finora condotti avanti a spese della provincia e del comune; e se il Governo non pagasse adesso la sua parte (e neppure con questa legge il Governo si obbliga a pagar tutto nel corso dell'anno 1868), se non pagasse, dico, una parte della quota alla quale è chiamato per legge, quei lavori si arresterebbero ed evidentemente ne tornerebbe un gran danno ai comuni ed alle provincie che hanno lavorato finora coi mezzi propri.

E qui mi è forza di riscattare, per così dire, una parte delle provincie del regno da un'accusa che spesso ad esse si muove, l'accusa cioè che tutto da esse si pretende dal Governo. Ma, signori, io citerò solamente alcuni esempi per mostrare come quest'accusa sia infondata.

Io prendo la provincia di Salerno. Ebbene, se la Camera volesse guardare i lavori che dal 1860 in qua si sono operati nella provincia di Salerno vedrebbe che quei lavori si sono eseguiti a spese delle provincie, dei circondari e dei comuni, e che quell'iniziativa giustamente reclamata non è ivi mancata. Citerò altri esempi. Il comune di Castellammare ha intrapreso le opere del porto per iniziativa propria, ed il comune di Torre Annunziata ha pure iniziata l'opera del suo porto, probabilmente senza speranza di avere un aiuto dal Governo, perchè non ancora classificato. Io spero però che potrà esserlo in modo da avere il concorso del Go-



verno, ma è tuttavia per lo meno in dubbio. Se poi quando si ha un diritto e si ricorre al Governo si presentano delle considerazioni di finanza, pensate, o signori, che se i pesi sono eguali per tutti, se le imposte gravitano su tutti, i benefizi pure devono cadere egualmente su tutti.

L'onorevole Massari diceva: collocate i contribuenti in condizioni favorevoli. Io dirò di più: collocate i contribuenti a pari condizione fra essi. Ma siamo noi, delle provincie meridionali, a pari condizioni degli altri?

Fra poco, quando verrà in discussione il bilancio dei lavori pubblici, io avrò occasione di domandare al ministro dei lavori pubblici che cosa si è fatto al Ministero per dare esecuzione ad un ordine del giorno votato l'anno scorso, precisamente nel senso di mettere le provincie meridionali, non dirò nelle identiche, ma sulla via di arrivare gradatamente alle stesse condizioni delle altre provincie, non essendo noi adesso materialmente in condizioni tali da poter sopportare i pesi come le altre provincie.

Basta, o signori, riflettere alle comunicazioni che noi abbiamo da paese a paese; basta ricordare che ancora Napoli è divisa dal resto dell'Italia; che non ha una linea di strada ferrata che la congiunga col resto dell'Italia, basta ricordare che i lavori della stazione ferroviaria di Napoli, che avrebbero dovuto essere forniti da un gran pezzo, e che in altre città si sono fatti in un tempo assai minore di quello che avrebbe dovuto impiegarsi per la stazione suddetta, sono ancora in condizioni provvisorie: ma di questo tratteremo quando si discuterà il bilancio dei lavori pubblici; per ora mi limito alla questione dei porti, ed incomincerò dal Porto di Napoli, pel quale, lo dico sinceramente, trovo che lo stanziamento di lire 500,000 è poco.

**PRESIDENTE.** Perdoni, onorevole Nicotera, non crederebbe meglio di differire la discussione su questo argomento all'articolo 1?

**NICOTERA.** Credo che ora faremo più presto. Io non parlerò molto.

**PRESIDENTE.** Perché poi al primo articolo si rinverrà la stessa discussione.

**NICOTERA.** Io probabilmente non prenderò più la parola.

Diceva: con 500,000 lire, il Ministero e la Commissione credono che possano nel corso di quest'anno farsi tutti quei lavori per mettere il porto di Napoli in condizione da non soffrire un'altra volta i danni e le sventure che si soffrirono nell'anno scorso? Credo di no. E non sono io solo che lo credo, ma lo credono pure quelli che sono competentissimi nella materia.

Passo al porto di Salerno.

Il porto di Salerno ha sofferto dei danni, precisamente perchè il Governo ha ritardato di fare quei pagamenti ai quali è chiamato per legge; se si ritarda ancora di più, io non so quali altri danni potrebbero

nascere a quelle opere; ed io, non perchè abbia l'onore di rappresentare il collegio di Salerno, ma perchè è un debito di giustizia, non posso non tributare lodi a quell'egregio sindaco ed ai consiglieri che amministrano quel municipio, i quali nulla hanno trascurato per riparare sollecitamente ai danni avvenuti: sarebbe però nocivo e sconveniente se si ritardasse lo stanziamento della prima rata, perchè si badi, lo ripeto, che con questo progetto di legge non si concede che una rata sola; e così pure pel porto di Castellammare e per gli altri, che discuteremo agli appositi articoli.

Non posso non dire una parola sulla questione sollevata dall'onorevole Massari quanto al porto di Bari. E prima d'ogni altro dichiaro che le lodi, che egli ha fatto di quell'illustre città, sono sinceramente meritate.

Io ebbi la fortuna di starvi per un certo tempo nel 1866, in condizioni ed in tempi assai difficili, e non posso abbastanza lodare il patriottismo di quella città. È veramente poi urgente che quei lavori del porto non siano di più ritardati, poichè arrecherebbero un gravissimo danno non solo al commercio ed all'industria della città di Bari, ma di tutta la provincia, e della provincia di Lecce.

Io aspetterò se qualcuno sorga a combattere le proposte che io accetto tali quali sono, perchè ho paura che, allargandole un poco di più, non abbia a fare un male maggiore.

L'onorevole Massari diceva che il progetto Jacini era migliore di questo. Certamente se la Camera volesse adottare lo stanziamento delle somme quali si trovano nel progetto Jacini, io l'accetterei; ma sappiamo la sorte che quel progetto si ebbe; e se noi domandassimo quello per avere il più, correremmo il rischio di perdere il meno. È una necessità prendere le cose come Dio ce le manda, come si può; ed io, che non sono così facile a contentarmi in certe questioni, in questa accetto il progetto di legge tale quale sta.

Solo pregherei il Ministero e la Commissione ad esaminare se la somma di 500,000 lire stanziata per il porto di Napoli possa essere sufficiente a mettere quei lavori in condizione da non produrre quei danni che si sono verificati nell'anno passato.

**PRESIDENTE.** Spetta la parola all'onorevole Maiorana-Calatabiano.

**MAIORANA-CALATABIANO.** Se parecchi membri della Commissione, quando aveva la parola l'onorevole Biancheri ingegnere, non l'avessero anch'essi chiesta, io attenderei la discussione dell'articolo primo, sul quale, con molti miei amici, ho presentato un emendamento. Ma poichè è evidente che la discussione nel campo in cui fu condotta dall'onorevole Biancheri si connette essenzialmente al principio ed all'applicazione, e poichè prevedo che quegli onorevoli membri della Commissione che hanno chiesto la parola potranno emettere il loro giudizio in senso d'insistere o di modificare

la loro relazione, io mi permetto di fare alcune osservazioni generali, le quali però non potranno essere estranee a Catania, per cui sono in diritto e in dovere di propugnare la conservazione dell'inciso ministeriale sul primo articolo del progetto in ordine ai tre milioni di spese per quel molo.

Noterò anzitutto che il progetto di legge venuto prima in nome dell'onorevole ministro Jacini, e dopo in nome dell'onorevole ministro Giovanola, e adesso, a quel che pare, propugnato anche dall'attuale Ministero, non è attributivo di diritti a nessun paese per nessuna opera. Il diritto ad avere eseguite le opere a spese dell'erario dello Stato, o ad aversi un concorso di questo nella condotta dei lavori, è stato precedentemente stabilito colla classificazione dei porti. Ora si tratta di mettere in atto questo diritto.

Venendo all'attuazione, mi pare che l'assunto manifestato dalla Commissione a proposito di Catania, cioè che il fare delle osservazioni circa la convenienza o meno che Catania si abbia un porto, od un mediocre porto, mi pare che codesto assunto sia propriamente estraneo. Sarebbe stato materia acconcia in un esame di un'altra legge. Qui non si tratta di vedere se Catania debba cedere ad altri paesi vicini, se essa possa far a meno di avere un porto; ma si tratta solo che Catania ha un porto, che questo rientra nella categoria *A*, che lo Stato deve concorrere per la somma *B*, che occorre la spesa *D*, e che noi permettiamo di mettere in bilancio, non per il 1868, nè per il 1869, ma in quello del 1870 e anni successivi la somma residuale a quella che dovrà spendere il comune e la provincia per raccogliere in tutto una cifra fissata a 3 milioni.

Ora, posto che la questione consiste in tali termini, mi pare che la Commissione avrebbe potuto fare a meno di lanciare nella sua relazione quell'enunciativa che Catania è a 30 chilometri da Agosta, città che ha un importante porto, e a 50 chilometri da Siracusa, che ha pure un porto. Ma che cosa significa codesto? Vogliamo noi portare la spesa per la sistemazione del porto di Catania al porto di Agosta che non ne ha bisogno, o a quello di Siracusa? Vogliamo noi mettere in dubbio la giustizia relativamente a Catania, d'averne quandochessia ultimato il suo porto?

Cionondimeno quell'osservazione fu fatta, e fu rilevato il fine di concludere alla poca importanza, o, certo, al poco bisogno di un porto a Catania, molto più in vista dell'imminente sviluppo delle linee ferroviarie.

Laonde io, anche perchè si tratta di discussione generale, sono in debito di combattere quel giudizio non molto esatto.

Catania, mi duole il dirlo, non è generalmente conosciuta ed apprezzata per quello che è: certo non esagero l'amor di patria, allorquando dirò cose che nessuno può contrastare. Catania è un paese che, mal-

grado elementi fatalmente deprimenti che l'han sempre travagliata, e la travaglieranno ancora, Catania è un paese che visse, vive e vivrà; e, oso soggiungere, che progredirà sempre, malgrado, come io diceva, questi elementi deprimenti. Catania vi presenta commercialmente un fenomeno strano in Italia, cioè che dal 1829 al 1867 (si noti, il 1867, poichè appunto in quest'anno fu travagliata per tre mesi da terribile colèra), dal 1829 al 1867 il suo commercio è aumentato di sette volte; e Catania si ebbe decimata la sua popolazione più volte, il colèra del 1837, del 1854, del 1855, del 1866 e del 1867; Catania si ebbe incendi, distruzioni, saccheggi, dei quali in questo secolo nessuna città del continente italiano offrì lo spettacolo, nel 1849 e nel 1860; si ebbe danni diretti e indiretti dalle eruzioni dell'Etna.

E perchè Catania ha sempre progredito? Per potenza di natura, o tutto al più per isforzi della propria cittadinanza e del suo municipio, non già per concorso di altri paesi, e molto meno per concorso di Governi. Catania capiva che per la sua industria, elevatissima in alcuni rami, avendo sostenuto, in tempi a noi vicinissimi, la concorrenza colle primarie città manifatturiere della Francia, principalmente pei lavori in seta, Catania per la sua agricoltura, per la sua popolazione, per l'importanza geografica in rapporto al resto della Sicilia, aveva supremo bisogno di dare uno svolgimento continuo al commercio, atteso il progressivo aumento delle esportazioni e delle importazioni.

Per ovviare agl'inconvenienti che il difetto d'un porto sicuro e grandioso faceva sperimentare e che erano un grande ostacolo allo sviluppo dell'industria, allo sviluppo dell'agricoltura, Catania imprese l'opera colossale, superiore alle sue forze, di costruire a proprie esclusive spese un porto. Gli studi (e questo ricordo in appoggio dell'onorevole Biancheri) per l'esecuzione di quel porto risalgono al 1781. Per 30 anni si lavorò e si condusse a spese del municipio una buona parte dell'opera. Valenti ingegneri, il De Ferdinandi, e sopra tutto il sapiente matematico Zahra, non risparmiarono studi.

Se non che dopo il 1829 cominciarono a rilevarsi i difetti, e il Governo borbonico, se non altro, sovvenne la città di Catania di studi e d'ingegneri che vennero ad unirsi agli studi ed agl'ingegneri di cui Catania stessa non ebbe mai difetto.

Dopo studi ben lunghi, i due ingegneri inviati dal Governo borbonico, che erano due ufficiali di marina, emisero il loro parere intorno alla sistemazione del porto di Catania, e si venne nella sentenza per la quale l'insieme de' lavori sarebbero stati dell'indole e avrebbero apportato le spese già indicate dall'onorevole Biancheri.

Io non contesterò, avuto riguardo alle idee, agli esperimenti, ai bisogni del tempo, la ragionevolezza

della proposta di quei due ufficiali. Dirò solo che, se costoro vivessero tuttavia, riderebbero essi pure di quel che fecero allora; ma, signori, lo ripeto, in quel tempo nessuno poteva riderne, e molto meno gli autori, dappoichè nessuno avrebbe supposto che, a traverso d'uno stato di cose che immiseriva le popolazioni più fiorenti, d'un Governo che e le libertà deprimeva e le forze d'ogni maniera, Catania fosse destinata ad un progressivo notevole miglioramento. Oltre le difficoltà artistiche, le quali, e per lo stato della scienza, e per difetto di locale esperienza, naturalmente dovevano fare ostacolo a che completo e sotto ogni riguardo esattò si rivelasse il progetto, erano notevoli le angustie del municipio che ad una grandissima spesa non avrebbe potuto sopperire, e il bisogno del commercio, benchè riconosciuto progressivo, si ritenne in termini che furono dall'esperienza chiariti insufficientissimi.

Epperò è avvenuto che, mentre il municipio non retrocedette al bisogno d'ingenti spese perchè i progetti diversi si mettessero in atto, e i lavori furono continuati sempre con vedute limitate e incerte, e non si provvide bene nè alla sicurezza nè all'ampiezza indispensabili. L'esperienza parlò pur contro il progetto degli ufficiali incaricati dal Governo borbonico. Però si provò costantemente la mancanza di sicurezza del porto, e in secondo luogo la sua insufficienza.

Il progetto ministeriale dell'onorevole Jacini per una sola parte e per un solo anno mette in rilievo i danni conseguenti; parlo dell'anno 1859, quando parecchi legni furono fin dentro il porto perduti, ed altri andarono a perire sulle vicine coste.

Il municipio però e la provincia di Catania, che si erano sempre mai affaticati pel completamento e miglioramento del porto, e concludentissimi studi aveansi in proposito, Catania, che pur promosse e concorse cotanto alla redenzione ed unificazione della gran patria comune, mise in evidenza che cotesto non era lavoro d'interesse soltanto municipale, ma che era bensì un lavoro d'interesse italiano, e regolarmente si sarebbe dovuto sopportare il peso anche da quell'altra parte di cittadini dello Stato che fruivano dell'opera, chè pur essi vi avevano vantaggi in parte diretti, in parte indiretti.

Ebbene, il porto di Catania, malgrado che, importantissimo, cosicchè si è potuto pur notare come, secondo gli ultimi movimenti commerciali, venisse seguatò pel sesto non di Sicilia, ma d'Italia tutta, per quantità di affari, sventuratamente andò classificato tra i porti di terza classe. Catania non se ne dolse; anzi accettò, come un pegno di affetto per parte del resto d'Italia, questo lieve conforto; dico lieve, perchè Catania, per la sua popolazione e per l'importanza della sua industria e commercio, era in ben altre condizioni di quelle che la categoria di terza classe farebbe supporre.

Catania, che fu fatta inferiore a sue eguali, ed anche a sue minori città, che fu ragguagliata ad altre che hanno una vita quasi affatto locale, Catania benedisse la mano che quel sollievo le apportava, non mosse doglianze, ed attese, ma non ha veduto mai nulla.

Lo si noti, o signori, non solo non ha avuto nulla, ma Catania è stata messa nella impossibilità fin anco di far valere i propri suoi mezzi, che, se stremati dalle non prospere condizioni dei tempi, probabilmente avrebbe potuto raccogliere dal suo credito, anche in vista dell'urgenza e importanza dell'opera.

Supponete, infatti, che le condizioni economiche della città e provincia di Catania permettessero l'impiego d'una forte spesa, il completamento del molo; ma senza una legge che determini gli obblighi, l'impiego e i modi d'impiego di una somma, sarà impossibile a Catania di far nulla, non si avrà nemmeno approvato alcun piano d'arte.

Vedete adunque, o signori, quale posizione si fa a una grande e patriottica città. Catania, che nelle condizioni antiche, cioè senza il soccorso governativo, nell'opera del molo sarebbe stata nella possibilità, o almeno nel diritto di tentare di portare, non dirò a compimento, ma ad un progressivo svolgimento quell'opera importantissima, Catania è costretta a che cosa? È costretta a veder compiere il naufragio dei legni dinanzi al suo porto; è costretta a vedere respinti dal commercio i navigli; Catania non solo non è soccorsa, ma è impossibilitata, ancor quando ne avesse i mezzi, a soccorrere se stessa. Questo è lo stato di cose che si crea con una legge la quale tenderebbe a migliorare le condizioni d'un'illustre città, ma che rimane lettera morta!

Dopo queste osservazioni, io credo che la massima messa in rilievo dalla Commissione circa alla parsimonia ed all'urgenza che debbono avere le spese contemplate in questo progetto, io credo che questa massima non sia menomamente applicabile, nè debba par torire il rigetto della proposta ministeriale.

In primo luogo io fo tesoro della stessa osservazione della Commissione che, mentre accenna alla possibilità che con un altro progetto si potrebbe arrivare con 1,200,000 lire al compimento di tutti i lavori, non lascia di dire che è bene che si rimandino questi lavori a miglior tempo, e ciò in nome, dicesi, dell'interesse della cospicua città, quasi che volesse attendersi un tempo in che per lei si spenderebbero ben altro che i tre milioni.

Ma, signori, quando si tratta di venire al concreto, ci si dice che la spesa sarebbe troppo elevata; quando si tratta dell'avvenire non si tralascia di far balenare delle speranze che spese pur maggiori si potrebbero concedere.

Si è contestata l'urgenza di quest'opera. Ma dopo tutto quello che io ho già esposto, dopo tutti i danni che tutti noi abbiamo avuto occasione di rilevare,

quali sono quelli di vedere sommersi e distrutti dei legni; dopo tutti questi danni, dico io, si può credere che manchi quell'urgenza che il ministro Jacini, nel modo il più eloquente, non tralasciava di affermare specialmente per Catania? Sarà poco urgente un'opera attesa così lungamente, e indispensabile per la progrediente industria e pel commercio, molto più ora che nuovi mezzi di comunicazione a ruota e ferroviari vanno ad aprirsi? Vorremo adoperarci per far prendere una via artificiale e costosa al commercio, affinché dopo ne lo distorniamo con danno dei fattizi interessi che si creano, con danno pubblico e con solenne ingiustizia?

Signori, l'unica difficoltà che rimarrebbe è quella della bontà dei progetti tecnici. Ma per questa parte certamente non sarò io che verrò in suffragio dell'onorevole Biancheri, poichè me ne mancano gli studi e le cognizioni; peraltro io credo che non v'ha bisogno d'aggiungere verbo a quello che l'onorevole Biancheri ha già detto. Solamente noterò che fra gli studi e i lavori condotti in via d'esperimento dal 1781 a questa parte, ve ne hanno dei pregevoli non solo per parte della signoria caduta e di questo Governo, ma anche per parte dei privati, anche per loro iniziativa patriottica o per impulso delle rappresentanze cittadine. Tutti cotali progetti sono stati però concordi nell'idea che il lavoro del 1836 è insufficiente non solo, ma è stato sperimentato nocevolissimo se pienamente lo si volesse attuare.

Ora, allato di queste informazioni, allato di questi esperimenti, fra i quali per debito di giustizia debbo annoverare, oltre quello dell'egregio ingegnere Sciuto Patti, gli studi ancora de' miei amici Landolina e Destefani, egregi professori di quell'Università di cui mi onoro far parte, parmi sia esagerata troppo la pretesa di dare la preferenza ad un progetto del 1836, riconosciuto in tutti i modi inconcludente al fine.

D'altra parte, voler aggiornare ancora la determinazione dell'eseguimento dell'opera, fino a che altri studi, altri progetti tecnici sieno forniti, ciò non equivarrebbe che a dire a Catania: non solo non avrai eseguito alcun lavoro, o, meglio, non avrai promesso un concorso di spesa, ma sarai nell'impossibilità di avverti e concorso di spesa e molo, poichè quelli che sono competenti a dichiarare l'urgenza e la necessità di questi lavori, hanno già dichiarato che non sono eseguibili.

E di vero, se gli studi di poco meno di un secolo si credono insufficienti per venire a capo di quest'idea, che io reputo semplicissima; se ora che si ha un mirabile accordo di valenti professori dell'arte, di corpi supremi governativi, ora che il Governo afferma vano ogni altro studio, tutto pronto all'esecuzione, ora si sparge pur l'equivoco, il dubbio, converrà meglio e assolutamente rinunciare a qualunque altro studio, e dire a Catania che, nè con spese sue, nè con spese promesse, dovrà avere diritto al compimento, alla sistema-

zione del suo molo, comechè altamente reclamato dalla necessità della sua vita e prosperità, e dal bisogno generale di quanti hanno commercio con quella città.

Dopo queste osservazioni, che io credo fondatissime, prego la Camera e la Commissione di ammettere pure le spese pel porto di Catania. E prego tanto più perchè il sussidio dello Stato non avrà luogo in quest'anno, e, stando al progetto ministeriale, che invero parmi alquanto in ciò esagerato, non avrebbe luogo nemmeno nel 1869, ma nel 1870. Si tratta di opera alla quale pure sono legati interessi di altri comuni e città e provincie; di opera di solenne convenienza ed utilità pubblica. Io credo che non mi si può muovere rimprovero di pretendere cose meno che giuste. Prego la Commissione a non ostinarsi sopra un avviso che riuscirebbe, oltre la di lei intenzione, nocevolissimo, e spero che, se vi possono essere stati equivoci tra la Commissione e chi ha sostenuto il fatto del Consiglio dei lavori pubblici, si dilegueranno col progresso della discussione, e la Camera non vorrà far pagare lo scotto ad una povera città, e, io credo, a tutta Italia, perchè tutta Italia vi ha interesse. (*Bene! Bravo!*)

NISCO. Io ho dimandato di parlare allorchè il mio onorevole amico Massari, mosso da generosissima ira, era venuto a riformare la teoria del tutto o niente.

Egli ha ricordato alla Camera (e di ciò gli sono immensamente obbligato, e con me gli sarà la Camera intera) un principio della legge di contabilità, cioè che ogni spesa nuova deve portare un'entrata nuova, e che spese a vuoto in uno Stato bene ordinato non si fanno.

Questa teoria, ammessa al fine del secolo passato in Inghilterra, è consacrata in tutte le leggi di contabilità dell'Europa civile; ma disgraziatamente è stata mai in quasi nessuno Stato del continente mantenuta. Se l'onorevole Massari avesse fatto un appello alla Camera per dire che noi, votando oggi questa legge, ci imponevamo l'obbligo di votare colla maggior sollecitudine possibile le nuove imposte, e di dare assetto al nostro bilancio col renderlo in una condizione da mantenere la rispettabilità del paese che non deve spendere più di ciò che può spendere, sarei con lui; ma egli, al contrario, ha voluto sostenere la teoria, che, non provvedendosi pel porto di Bari, dovevano essere escluse le altre spese pei porti proposte dal Governo e accettate dalla Commissione.

Nè l'applicazione della teoria della legge di contabilità d'altra parte mi pare esatta, perciocchè nella legge di contabilità si parla di spese nuove, e qui non si tratta di spesa nuova, ma del complemento di quelle già in corso; ed in secondo luogo di spese per sussidiare opere di porti i quali sono stati incominciati dai comuni e dalle provincie, e che per legge hanno diritto al sussidio dello Stato.

Inoltre, se l'onorevole mio amico Massari avesse

preso a confutare i due concetti del Ministero, cioè di completare soltanto i lavori in corso e cominciati, e che si fanno in consorzio colle provincie ed i comuni, ed avesse dimostrato che bisognava anche aggiungere il porto di Bari, io certamente non sarei stato uno di coloro che avrei contrastato l'onorevole Massari, poichè io credo che uno dei porti più importanti dell'Italia meridionale sull'Adriatico sia quello di Bari. Un porto non si fa soltanto ove è il luogo opportuno, ma anche ove evvi una popolazione, ed una popolazione industriale, e senza dubbio nell'Italia meridionale non c'è una popolazione più industriale di quella di Bari. Mi ricordo che quel porto è stato incominciato prima che la dinastia dei Borboni fosse caduta, e l'ingegnere Giordano, che ne teneva la direzione, l'aveva condotto a buon punto. Quando il regno di Napoli venne congiunto al regno d'Italia, si sentì il bisogno di una più vasta opera, e quindi per volere il meglio, per volere il di più, quest'opera è stata disgraziatamente arrestata.

Non pertanto io ripeto che, se si fosse trattato di mettere anche il porto di Bari fra i porti che debbono essere sussidiati, avrei accettato la proposta, perchè io sono di quelli che hanno votate tutte le imposte, e mi glorio di dirlo, tutte le economie possibili. Sì, o signori, io non fo nessuna eccezione quando si tratta di leggi di finanza. E quando ho tenuto questa condotta nella Camera, lo confesso innanzi al paese, ho diritto di sostenere pure che i miei concittadini non sieno considerati soltanto come una miniera da espletare, ma come una massa di ricchezza da svolgere mercè strade, porti, ecc.

Per le quali cose io credo che la proposizione dell'onorevole Massari non debba essere ritenuta quanto alla parte pregiudiziale.

Ho inteso anche dire che noi non facciamo cosa veramente seria, approvando oggi una spesa di otto o nove milioni nelle nostre condizioni finanziarie. Io credo anzi che facciamo cosa seriissima, imperocchè gli uomini seri, i quali verranno ad esaminare le spese che noi votiamo, comprenderanno che sono spese le quali si devono fare proporzionatamente in diversi anni.

Ed io ricordo alla Camera che nel giugno dello scorso anno ebbi l'onore di fare una mozione per chiedere precisamente che fosse stanziata in bilancio una somma maggiore di lire 300,000 pel porto di Napoli, stantechè la somma proposta non era affatto sufficiente per le opere che si dovevano compiere; ed il presidente del Consiglio d'allora, l'onorevole Rattazzi, sostenne che non si poteva mettere questa spesa nel bilancio, appunto perchè mancava una legge, e che il bilancio non fa altro che notare nei diversi capitoli le spese che sono già stabilite per legge, ed io a tale eccezione dovei cedere, avendo contro di me la legge sulla contabilità.

Quindi è che, se noi non veniamo con questa legge a stabilire le somme che in diverse rate devono essere ripartite per queste opere, noi ci troveremo ora nella stessa condizione in cui ci siamo trovati nella discussione del bilancio del 1867; per conseguenza si verrebbe a far mancare i mezzi necessari onde condurre a termine un lavoro importantissimo.

E notate che questo lavoro non solo è importantissimo nell'interesse della città di Napoli, ma nell'interesse d'Italia. E basta por mente che per non essere completati i lavori, per non essere stati portati a quel punto a cui avrebbero dovuto essere stati portati prima che l'inverno arrivasse, l'anno scorso ne sono avvenuti gravi guasti al molo di San Vincenzo, ed il commercio ne risente danno gravissimo, e ne risente danno anche lo Stato a cagione delle devastazioni.

Per la qual cosa io voterò il progetto quale è stato proposto dal Ministero e sostenuto dalla Commissione, nè mi dilungo di più, perchè appunto voglio la legge.

**PRESIDENTE.** La parola spetta all'onorevole Cadolini.

**CADOLINI.** Parlando per primo in nome della Commissione, mi limiterò a rispondere alcune cose all'onorevole Biancheri, lasciando poi al relatore l'incarico di entrare nei particolari delle diverse questioni che furono dal preopinante sollevate.

Innanzitutto io debbo difendere la convenienza e l'opportunità che la Commissione parlamentare, la quale per fortuna conteneva uomini molto competenti in cose di mare, si occupasse in questa occasione delle questioni tecniche a cui il progetto di legge dava luogo.

L'onorevole deputato Biancheri in questa occasione non ha interamente dimenticato, entrando nella Camera, ciò che egli sia fuori della Camera. Il deputato si è ricordato innanzitutto di essere membro del Consiglio superiore dei lavori pubblici, ed ha sentito perciò il bisogno di fare le difese del corpo cui appartiene.

La Commissione essendo composta di membri del Parlamento, nessuno dei quali era legato al Consiglio superiore, ha creduto di potersi mettere al disopra del Consiglio stesso, e di prenderne in esame, per quanto era in grado, i lavori ed i progetti.

Essa ha presentata la sua relazione e i suoi giudizi, e la Camera e la pubblica opinione potranno giudicare sulla bontà dei medesimi.

Ma se l'onorevole preopinante ha creduto di dire che non era conveniente che questi giudizi fossero dalla Commissione pronunciati, bisogna supporre che il preopinante creda il Consiglio superiore dei lavori pubblici infallibile.

In verità, se io esaminassi la storia dei lavori pubblici in Italia, potrei dimostrare come questa infallibilità non si possa *a priori* ammettere. Mi basterebbe ricordare il fatto, accennato dall'onorevole La Porta, dei lavori del porto di Palermo, i quali erano stati iniziati certamente con l'approvazione del Consiglio su-

perire dei lavori pubblici, e che poi furono sospesi per rimetterne in esame i progetti.

Mi basterebbe accennare come nel porto di Napoli sia stata incominciata la costruzione di un molo a levante, naturalmente dopo l'approvazione del Consiglio dei lavori pubblici, e come poscia si sia dovuto sospendere quell'opera, perchè in luogo di giovare era funestissima alla sicurezza delle navi in quel porto, e si iniziò quindi la costruzione del molo di ponente.

Io non farò certamente un aspro rimprovero al Consiglio superiore dei lavori pubblici di non aver talvolta prevedute le conseguenze di certe opere, e che i progetti da esso approvati non abbiano sempre dato buoni risultati.

Io ammetto benissimo che nelle opere marittime, anche agli uomini più insigni e più esperti nella materia, può accadere di non prevedere tutte le conseguenze della costruzione di certe opere; ma se io ammetto, come la debbono ammettere tutti, la gran difficoltà di progettare con certezza di riuscita opere di questo genere, mi si dovrà però consentire che è assolutamente inaccettabile il principio dell'infallibilità del Consiglio dei lavori pubblici.

Io pertanto credo che gli esempi non manchino di leggi, le quali stabilivano la costruzione di opere pubbliche; di leggi le quali non poterono essere eseguite dal Governo, perchè al momento dell'approvazione i progetti o non erano mai stati fatti o non furono potersi approvati a cagione delle gravi difficoltà che realmente presentavano e della necessità di rinnovarne lo studio: si è di tal guisa che talvolta il Governo ha fallito alle speranze del paese. E quali furono le conseguenze dell'inesecuzione di queste leggi? Che il paese aspettava le opere pubbliche, e che il Governo non le poteva fare. Perchè? Perchè le questioni tecniche erano un argine che impediva l'esecuzione della legge.

Ora, per non trarre in illusioni il paese, per non far leggi le quali non sieno eseguite, per non stanziare fondi con la certezza che questi non sieno impiegati per il bene pubblico, la Commissione ha creduto opportuno che all'approvazione dei progetti di legge andasse contemporanea l'implicita approvazione, per parte della Camera, anche dei progetti da eseguirsi.

Ecco una delle ragioni per cui la Commissione ha proposto di sospendere per ora la deliberazione della Camera intorno al progetto del porto di Catania. Quando, come ammise lo stesso onorevole Biancheri, si tratta di un progetto nel quale mancano persino gli scandagli, come volete che la Commissione ammetta che la somma preventivata sia la somma che realmente occorrerà per la sua esecuzione? Come la Commissione può dirvi: sì, stabiliamo 3 milioni per quel porto, quando in essa è sorto il dubbio che invece di 3 milioni quell'opera possa richiedere di più? Perchè dobbiamo noi prendere fin d'ora un impegno assoluto per una spesa che deve stanziarsi non prima del 1870? Ma

nello stesso tempo che la Commissione vi faceva queste obiezioni, vi dichiarava come essa ammette la necessità di sistemare il porto di Catania.

Testè l'onorevole La Porta accennava come nel Mezzogiorno tutti lamentino che il Parlamento faccia le leggi, il Governo faccia le promesse, ma come le opere pubbliche in questi ultimi anni non abbiano punto colà progredito e corrisposto alle speranze destinate nelle popolazioni.

Non vi ricordate come dalla stessa relazione del Possenti, che fu pubblicata due anni fa, risulta chiaramente essere in parte colpa del Consiglio superiore se le opere non erano eseguite? Non vi ricordate come lo stesso onorevole Possenti, che fa parte del Consiglio dei lavori pubblici, non esitava a dichiarare che i progetti andavano al Consiglio superiore e là si smarrivano e scorreva molto tempo prima che i progetti fossero approvati? Ora, in buona parte, questi fatti sono una conseguenza del sistema fin qui tenuto di dettare leggi per opere pubbliche quando i progetti non sono ancora compilati. E a questo proposito voglio ricordare i bacini di carenaggio e specialmente quello di Messina. Il bacino di carenaggio di Messina fu oggetto di una legge votata dal Parlamento, se non erro, nel 1862. Ed ora in quale stato si trova quel bacino? Nulla voglio aggiungere per lasciare all'onorevole Biancheri la soddisfazione di narrare in quali condizioni si trovino i lavori di quel promesso, decretato, progettato e non mai compiuto bacino. Or bene, anche questo stato di cose proviene dall'aver approvata la legge senza che ci fosse il progetto.

Il paese s'illude, il paese spera e poi non ha che disinganni. Questo io ho detto per dimostrare quanto sia opportuno non solo, ma doveroso che la Commissione parlamentare, quando si tratta di affari di questa natura, prenda in esame anche i progetti tecnici. Ora, il Parlamento che è responsabile di tutte le spese che lo Stato fa, immaginiamo se doveva avere esitanza a mettersi al disopra di tutti i Consigli che dipendono dal Ministero. Se noi giudichiamo i ministri, non giudicheremo forse il corpo del genio civile ed il Consiglio superiore dei lavori pubblici? La Camera naturalmente, non essendo un corpo accademico, prenderà in esame questi giudizi in quel modo sommario che ad un corpo politico si addice; essa potrà da una parte porre sulla bilancia i voti di una Commissione parlamentare e dall'altra...

**RATTAZZI.** Domando la parola.

**CADOLINI.** apprezzare i giudizi di un corpo tecnico, per trarne argomento delle proprie deliberazioni.

Io non voglio estendermi di più, perchè desidero che, quanto riguarda i diversi articoli del progetto di legge e quanto riguarda le opere speciali a cui il progetto si riferisce, sia interamente riservato al relatore.

Solamente ho creduto opportuno di respingere le accuse ed i rimproveri che furono fatti dall'onorevole



Biancheri alla Commissione, rimproveri che io capisco benissimo che debbano partire da lui che è membro del Consiglio superiore dei lavori pubblici e che in questa occasione non se ne è dimenticato. Ma se egli crede che la Commissione abbia varcato il confine del suo mandato occupandosi di questa questione, io non posso a meno di ricordargli che forse spettava piuttosto a lui, che è membro del Consiglio dei lavori pubblici, a scordarsi nella Camera di questa sua qualità che ha fuori del Parlamento.

**PRESIDENTE.** Spetta la parola all'onorevole Breda.

**BREDA.** Dopo quanto ha detto l'onorevole Cadolini, siccome parlerei nello stesso senso, credo di rinunciare alla parola.

È evidente che la Commissione aveva l'obbligo di occuparsi dell'esame degli studi, e per parte mia dichiaro che il mandato speciale datomi dall'ufficio che ho l'onore di rappresentare fu quello di vedere la convenienza delle opere proposte ed esaminare se le somme fossero in relazione coi progetti. Io ed i miei colleghi abbiamo adempiuto al nostro dovere, e per conseguenza credo che la Camera approverà il nostro operato.

**D'AMICO.** Io non dirò che pochissime parole in giustificazione dell'operato della Commissione, lasciando poi al relatore di svolgerne la difesa completa.

A me preme esporre alla Camera l'origine della questione che ci occupa, onde essa possa apprezzare il suo andamento. In certo modo si può dire che io ne sono la causa; nè però mi pento, perchè credo d'aver adempiuto al mio dovere. Venuta la Commissione a discutere la parte di questo progetto che si riferisce al porto di Catania, noi cercammo al Ministero dei lavori pubblici tutti quei documenti che erano necessari ad illuminare i nostri studi. Egli è vero che abbiamo avuto certi progetti d'arte colle relative perizie; ma di tutti quegli altri documenti relativi allo studio del porto di Catania, che ci è venuto a citare nella Camera l'onorevole Biancheri, la Commissione non ha ricevuto comunicazione alcuna. Ed ognuno di noi, naturalmente, non è obbligato a conoscere gli studi che si sono fatti per tutti i porti del regno. Io, per esempio, relativamente al porto di Catania, non aveva altra conoscenza che di quel certo progetto che si è fatto nel 1836, e che ha tanto occupato la nostra attuale discussione.

Ebbene, avendo conoscenza di quel progetto, e conservando copia d'una memoria e di un piano relativo al medesimo, io mi sono creduto in dovere di presentarlo alla Commissione. Noi vedendo allora un progetto pel porto di Catania, il quale era più ristretto di quello ministeriale, e che raggiungeva lo scopo con una somma minore, non ci siamo eretti giudici, ma abbiamo detto di studiare il modo di restringere la spesa. Del resto a questa parte della questione risponderà il relatore.

Quanto a me credo di aver fatto il mio dovere nel ricordare alla Commissione l'esistenza di questo progetto. Credo poi che la Commissione ha fatto benissimo a prenderlo in considerazione, e che se il nostro parere non sarà stato esatto, come pretende l'onorevole Biancheri, egli è perchè a noi mancavano tutti quegli altri documenti, tutti quegli altri studi che sono venuti a giudicare il progetto del 1836.

Io non voglio tediare la Camera con la difesa di questo progetto, non la voglio tediare per parecchie ragioni; in primo luogo perchè non sono completamente competente; in secondo luogo perchè la Camera non è certo un Comitato tecnico; in terzo luogo perchè mi manca appunto quel tale piano (come oggi manca alla Commissione) che ho sottoposto al suo esame.

Dopo che presentammo la nostra relazione, essendo tornate le carte al Ministero, compresi i documenti da me esibiti, questo piano non si è più trovato. Quindi io non potrei confutare le osservazioni tecniche dell'onorevole Biancheri, non avendo innanzi a me il disegno del progetto.

Ma farò qualche breve osservazione.

Una delle critiche che ha fatto l'onorevole Biancheri, è che una parte dell'antemurale del progetto del 1836 non sia necessaria, perchè coperta dal Capo di Santa Croce. Ora, io faccio osservare alla Camera che il Capo di Santa Croce è distante da Catania quindici miglia, e che a questa distanza non può difendere del tutto il porto dalle tempeste di mare.

Un altro appunto tecnico, al quale mi corre l'obbligo di rispondere è quello che col progetto di quell'antemurale, essendoci due bocche di 200 metri ciascuna, l'entrata e l'uscita dei bastimenti sarebbe molto difficile.

Ora, signori, quanti porti noi abbiamo, che hanno un'entrata altrettanto ristretta, eppure vi si entra! Basti citare il Pireo, Maone, Siracusa, ecc.

Questa è una questione troppo tecnica per venirla qui a discutere. Dirò che non basta tener conto solo della larghezza dell'entrata, quando si tratta di esaminare se un bastimento può entrare facilmente o meno in un porto, ma bisogna guardare la disposizione di questa bocca, rispetto ai venti dominanti ed ai venti pericolosi, rispetto alle coste, rispetto ai pericoli straccidinari, come scogli, bassi fondi, ecc.

Inoltre, bisogna pur tener presente certe altre considerazioni: così, per esempio, la grandezza dei bastimenti che si presumono dover entrare in quel porto. Se si tratta d'un porto d'armata, o di un porto di rifugio, una bocca più larga può essere conveniente per la manovra delle navi.

Noi non abbiamo detto doversi eseguire precisamente il progetto del 1836, il quale è stato fatto in epoca in cui il commercio si esercitava con bastimenti di portata molto inferiore a quelli che si usa oggi-



giorno; noi abbiamo detto che si studiasse, e per noi il punto principale è la convenienza di spendere meno; ma, lo ripeto, a queste questioni risponderà il relatore.

Si è detto che il progetto del 1836 è stato la causa della rovina di molte delle opere che si sono fatte da quell'epoca in poi, e che si è speso più del necessario.

Mi permetto di far osservare all'onorevole Maiorana che s'egli consulterà i documenti che stanno al Ministero dei lavori pubblici, vedrà che le opere le quali si sono ordinate dal Governo dopo il progetto del 1836 non sono state condotte secondo in esso veniva indicato. Non dico che i danni si sarebbero di certo evitati se le opere fossero state condotte come gli autori del progetto del 1836 avevano stabilito. Lo ripeto, non sono in ciò giudice competente, ma dico che quelle opere non sono state condotte nel modo prescritto.

La prima operazione sulla quale il progetto del 1836 basa la sicurezza dell'esecuzione, è la riduzione a spiaggia d'una certa rôcca a picco.

Ora quest'opera non è stata eseguita, e gli autori di quel progetto dicevano appunto che senza l'esecuzione di quell'opera sarebbe succeduto ciò che è di fatto succeduto.

Non ho altro da aggiungere, se non che a me pare che la Commissione ha adempito al suo dovere perchè, come ha dimostrato l'onorevole Cadolini, se le Commissioni parlamentari non si debbono trasformare in Consigli tecnici, hanno però il dovere di prendere in esame le considerazioni tecniche dei progetti, per decidere sulla maggiore o minore entità e convenienza delle spese che richiedono.

**PETRONE.** Io non abuserò dell'attenzione della Camera; sarò brevissimo.

Volendo seguire l'onorevole Massari nelle sue parole dette in difesa della nobile città di Bari, e della necessità della costruzione di un porto in quella città, dirò del bisogno di tutelare e garantire la navigazione sull'Adriatico nelle lunghe coste garganiche.

Ed invero, o signori, chi si fa a percorrere il lungo cammino che da Manfredonia conduce sino ad Ancona, sia dal lato occidentale che dal lato orientale del Gargano fino a' monti anconitani, vedrà che le barche che trafficano coll'Adriatico, in tempo burrascoso non hanno la minima difesa, il minimo ricovero. E in ciò me ne appello all'onorevole ministro della marina, che meglio di me deve sapere queste cose. •

Altamente propugnata la necessità di aversi un porto a Manfredonia, sino dai tempi della mala dinastia dei Borboni, i cittadini tutti delle nostre provincie meridionali, quelli pur anche delle coste della Dalmazia, ed ancora i navigatori della lontana Sicilia, vedendo il bisogno assoluto di doversi garantire dai tempi burra-

scosi, cercavano con ripetuti reclami la costruzione di un porto in Manfredonia.

Come voi ben sapete, la dinastia passata, male sopportando chi reclamava alle leggi del patriottismo e dell'umanità, deluse sempre le speranze e i voti che si facevano per quest'opera di necessità.

Ora però che i tempi sono mutati, e che noi siamo sotto un Governo giusto e patriottico, io credo che la Camera, parte del Governo stesso, debba per assoluta necessità provvedere a questo grande bisogno.

Ora specialmente che la propizia occasione ci porge il destro di svolgere una così grave questione; e vedendo che l'onorevole Massari si è fatto strenuo propugnatore per la costruzione del porto della città di Bari, io mi faccio premuroso difensore per tutelare la vita e gl'interessi di tutti i navigatori dell'Adriatico; e domando che, dovendosi dalla Camera prendere delle risoluzioni nella costruzione di nuovi porti, si dia commissione per vedere la positiva necessità di provvedere di porto la città di Manfredonia; e s'inviti l'onorevole ministro dei lavori pubblici a formolare un progetto di legge su questo riguardo.

**BRUNETTI.** L'onorevole Massari nel suo discorso, parlando di Bari, indirettamente, ed anche, direi, cortesemente eccitava in certo modo degli altri deputati a difendere ciascuno quell'opera che va inclusa nel progetto di legge dell'onorevole Jacini, e che è stata omissa nel progetto attuale.

Io, per verità, ammiro il patriottismo e lo zelo dell'onorevole Massari per quella terra dove egli ebbe nascita, e, come disse, la sua culla elettorale.

Io, deputato di Brindisi, non mi porrò affatto nella sua via. Io dico quello che sempre mi è sembrato, cioè che l'amministrazione Jacini spesso lussureggiava nei progetti di legge, senza tener poi conto dei mezzi che erano in cassa, e così naturalmente procedeva lenta, magra, direi anche stecchita nell'attuazione delle opere.

Questo si osserva in tutti i rami delle opere pubbliche sotto la passata amministrazione Jacini. A me pare invece che ad uno Stato bene ordinato si convenga di condensare dapprima i mezzi su quelle opere che sono più urgentemente richieste, e che esprimono i principalissimi bisogni della nazione, per venire poi man mano e gradatamente a quelle opere che sono affatto secondarie, o almeno di minore necessità.

Io, deputato di Brindisi, non chieggo, e perdoni l'onorevole Massari se dissento dalla sua idea, non chieggo i due milioni e mezzo che l'onorevole Jacini scriveva nel suo progetto di legge pel bacino di carenaggio. Io dico che, quando il Ministero crederà opportuno di fare un bacino di carenaggio, troverà anche un fondo in que' sei milioni che furono votati pel porto di Brindisi colla legge del 1864. Non chiedo dunque i due milioni e mezzo; mi limito ad un modesto desiderio, e credo che l'onorevole ministro dei lavori pub-

blici consentirà. Non domando altro se non che quelle spese le quali s'inscrivono in bilancio si spendano, e si spendano bene; e mi si permetta che lo dica, che per Brindisi quello che si mette in bilancio o non si spende, o si spende male. Io non deploro le condizioni del porto di Brindisi, trovo che quelle opere sono avanzate; sebbene potrei ripetere quello che altra volta largamente dimostrarai, che non si è fatto neppure un terzo di quello che si sarebbe dovuto e potuto fare. Soggiungerò anzi che fui a visitare quei lavori due mesi fa, e vidi che due soli cavafanghi erano armati, gli altri tutti disarmati.

Io vorrei vedere nelle spese di escavazione, che sono la parte sostanziale dei porti, che i lavori procedessero assai più alacramente di quello che procedono. Che se l'onorevole ministro vuol risalire all'origine di questo male, troverà che il materiale di escavazione è meschino rispetto ai bisogni d'Italia. Io non sono mai stato al Ministero, non avrei mai il coraggio di dire: togliete un cavafango ad Ancona, a Livorno, a Genova per mandarlo a Brindisi; ma invece ho detto sempre ai diversi ministri che si sono succeduti, l'ho detto al segretario generale, a parecchi capi di divisione e di sezione, a parecchi consiglieri del Consiglio superiore dei lavori pubblici, che il materiale di escavazione pel regno d'Italia è meschinissimo. E quindi che cosa ne viene?

Ne viene una lotta miserabile, schifosa, perchè chi ha interesse per un porto dirà: si tolga il cavafango da quell'altro, e così da Genova per darlo ad Ancona, da Brindisi per darlo ad un altro porto.

Io vorrei vedere l'unificazione del sentimento nazionale non solo nelle questioni politiche, ma anche nelle ultime questioni di dettaglio, d'amministrazione interna e di lavori pubblici.

Io quindi prego l'onorevole ministro di trovar modo perchè non solo le opere di escavazione procedessero alacramente nel porto di Brindisi, città della quale sono deputato, ma in tutti i porti d'Italia, aumentando il materiale di escavazione. Intanto io gli fo un'altra preghiera e mi riservo di parlarne quando verrà in discussione il bilancio dei lavori pubblici.

Quando era al potere il ministro Giovanola, disse più volte a me, e me l'hanno poi ripetuto vari impiegati, che l'appalto dell'escavazione non si farebbe in un unico appalto in modo da allontanare tutti i concorrenti, ma a piccoli lotti secondo i porti.

Ebbene io ho veduto invece che si fa un solo lotto per tutti i porti da Lecce, niente meno, sino ad Ortona.

Questo, non ho mestieri di dirlo, ognuno lo comprende da sè, allontana la concorrenza della piccola industria, e quindi siamo obbligati a dare l'escavazione a grandi società forestiere, le quali non fanno che monopolizzare la produzione d'Italia.

Dico poi all'onorevole Massari, dico alla Camera

che, quando si volesse portare una spesa pel porto di Bari, io per me consentirei o non consentirei, secondo che quella spesa venisse associata a quella degli altri porti; ed io non ho difficoltà che si riproduca, quante volte la Camera voglia consentire che si riproducano tutte le opere che erano nel progetto Jacini e che furono soppresse nel progetto Giovanola.

Io vorrei vedere il porto di Bari in floridissime condizioni, ma non so perchè non si accordino queste spese a Brindisi, ai porti della Sardegna, e via discorrendo.

Io sono Pugliese come gli altri Pugliesi, ma non so spiegarmi come la Sardegna abbia minori bisogni di quelli che abbiano le Puglie; non lo comprendo. Non credo già che l'onorevole Massari od altri siano ispirati da sentimenti municipali, io mi sono guardato sempre, parlando alla Camera, dal fare osservazioni menomamente offensive a qualunque deputato, ma nella mia coscienza, e come rappresentante della nazione e come cittadino italiano, io credo che dobbiamo essere giusti con tutti; se noi vogliamo che progredisca le Puglie, dobbiamo volere che progredisca eziandio la Sardegna e che siano rinnovate tutte le opere dei porti secondo il progetto Jacini.

Non ho altro ad aggiungere.

**PRESIDENTE.** La parola spetta al deputato Maldini.

**MALDINI.** Dopo le osservazioni degli onorevoli Cadolini e D'Amico, rinuncio alla parola.

**PRESIDENTE.** La parola spetta allora al deputato Corte.

**CORTE.** Io sono obbligato di far notare alla Camera che l'anno scorso, all'epoca in cui si discuteva il bilancio dei lavori pubblici, io fui il solo, o quasi il solo, fra i deputati delle antiche provincie che votasse contro la proposta di spesa per la strada ferrata di Savona.

Io aveva bisogno di premettere queste alle poche parole che devo ora pronunziare.

Nel progetto di legge che era stato presentato dall'onorevole Jacini per i lavori marittimi, si parlava di lavori da farsi al porto di Savona. Nel progetto presentato poi dal ministro Giovanola e che noi ora discutiamo, non si fece più menzione dei lavori medesimi.

Ora, siccome la società della ferrovia ligure è obbligata di fare una spesa di due milioni per creare a Savona una specie di stabilimento marittimo, e siccome mi si assicura che nel porto di Savona le sabbie che sono spinte da levante verso ponente vengono ad ingombrare il porto stesso per modo da renderne difficilissimo l'accesso ai bastimenti, per queste ragioni, senza proporre nessuna spesa, perchè io credo che noi dobbiamo essere molto parchi nello spendere, per quanto i lavori possano a prima giunta sembrare necessari ed indispensabili, io desidererei per altro di sapere dall'onorevole ministro dei lavori pubblici se egli non crede che una piccola somma spesa pel porto

di Savona per modo da togliere l'inconveniente, a cui io testè alludeva, delle zatte, se questa piccola spesa, dico, non tornerebbe vantaggiosa al traffico di quel porto, e non avrebbe un compenso nella diminuzione di cui verrebbe a fruire il Governo nella sovvenzione ch'egli è obbligato di dare alla ferrovia di Savona.

Io, ripeto, sarei andato molto lento nel votare tante strade ferrate, sarei andato lentissimo nel garantire delle sovvenzioni chilometriche; ma adesso, poichè queste strade ferrate sono state votate, queste sovvenzioni chilometriche sono state garantite, e non si può recedere da queste premesse, io mi credo autorizzato a muovere all'onorevole signor ministro la suesposta domanda.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Rattazzi ha facoltà di parlare.

**RATTAZZI.** Io ho chiesto di parlare, non tanto per entrare nel merito della questione, quanto per respingere la teoria messa innanzi dall'onorevole Cadolini, e che mi parve pure propugnata dall'onorevole D'Amico.

Io comprendo che la Camera esamini, discuta e decida, se un'opera che ci viene proposta, come quella del porto di Catania, od un'altra qualsiasi indicata nel progetto del Ministero e della Commissione, sia o no conveniente, necessaria dal lato politico ed economico, avuto riguardo alle condizioni finanziarie nelle quali ci troviamo; se il paese debba o no sottostare alla spesa richiesta per l'esecuzione di quell'opera: ma, o signori, una volta assentito che l'opera può essere dal lato politico ed economico conveniente, una volta ammesso che, malgrado le strettezze dell'erario, si debba tuttavia por mano a quest'opera, non mi pare opportuno che la Camera voglia essa stessa farsi giudice del modo con cui queste opere, tecnicamente e senza nessuna considerazione politica, si debbono eseguire.

Siamo noi forse, o signori, un corpo tecnico? No, certamente. Io domando come noi potremo entrare nell'esame tecnico dei vari progetti, quando, generalmente parlando, manchiamo delle cognizioni necessarie?

L'onorevole deputato Cadolini ci diceva esservi fortunatamente nella Commissione uomini che avevano cognizioni tecniche, e che quindi potevano portare un giudizio sopra i progetti presentati dal Ministero.

Ma, signori, se per caso non si fossero trovati presenti questi uomini, e che pure la Commissione avesse avuto a giudicare, allora potrebbe questa essere indotta facilmente in errore: ciò prova che noi non dobbiamo per nulla addentrarci nel merito tecnico dei progetti, ma dobbiamo unicamente considerare la proposta dal lato politico-amministrativo e dal lato finanziario, perchè manchiamo di dati sufficienti per potere tecnicamente dare un giudizio.

L'onorevole Cadolini ci diceva: ma è forse inappel-

labile il Consiglio superiore dei lavori pubblici? No, perchè fra le altre cose ci ha dimostrato come i suoi giudizi fossero soggetti a gravissimi errori. Ora io so bene che non vi è nessun corpo, che possa chiamarsi infallibile, e perciò inappellabile.

Ma io domando all'onorevole Cadolini: crede egli che la Commissione sia anch'essa infallibile, quando ci viene a proporre un altro progetto? Crede egli che il nuovo corpo a cui si commetterà di fare un altro esame sopra questo progetto, sia esso infallibile? Ma evidentemente, o signori, se noi andiamo in queste ipotesi, se noi vogliamo aspettare il giudizio inappellabile di questo corpo, non arriveremo giammai all'esecuzione di qualsiasi opera.

Ma noi, appunto perchè da un canto non possiamo avere un giudizio inappellabile, dall'altro non siamo giudici competenti.

Se ciascuno di noi non è in grado di dire che tecnicamente un'opera debba piuttosto in un modo che in un altro eseguirsi, io domando se noi dovremo rifiutare il giudizio di altri, ovvero vietarci di approvare qualunque opera. Ed anche quando si dovesse stare al giudizio della Camera, dovremo noi piuttosto deferire al giudizio dell'onorevole Cadolini e dell'onorevole D'Amico, o attenerci piuttosto a quello dell'onorevole Biancheri? Essi sono fra loro in opposizione; sono tutti ingegneri distintissimi, dunque non avendo noi altri criteri tranne quello offertoci da quel corpo a cui la legge dichiara che si debba in questi casi deferire, quando vi è un giudizio di quel corpo designato dalla legge, noi non possiamo che riportarci al medesimo. Il giudizio del corpo del Consiglio superiore dei lavori pubblici è pronunciato appunto in un senso; ora a noi non rimane in questa parte senonchè conformarci.

Io dunque conchiudo: se la Camera vuole che l'opera proposta per il porto di Catania non sia finita, se crede che nella strettezza dell'erario non si debba procedere a quei lavori, perchè è più grande e più stringente la necessità di provvedere all'erario, io non ho nulla da opporre; ma se invece, malgrado queste considerazioni, essa stima che l'opera si debba eseguire, noi non possiamo arrestarci alle osservazioni che vennero poste innanzi dalla Commissione, ma dobbiamo necessariamente deferire al giudizio di quel corpo a cui è dalla legge commesso di esprimere il suo avviso a questo riguardo. Se così non si operasse, non si approverebbe un'opera, e non si farebbe che infliggere un voto di biasimo immeritato al corpo stesso che è dalla legge costituito, cosa che credo non possa essere nè opportuna nè conveniente, poichè allora varrebbe meglio con una legge speciale far sì che venissero questi corpi tolti di mezzo, e che la Camera, ogni volta che si presenta un progetto di legge, andasse essa stessa studiando e indagando il modo tecnico col quale vorrebbe eseguiti questi lavori.

**CADOLINI.** Io debbo far notare alla Camera come l'onorevole preopinante non abbia forse ben compreso quello che io ho sostenuto a nome della Commissione.

Io non ho mai sostenuto che le Commissioni parlamentari e la Camera dovessero giudicare in modo positivo intorno ad un progetto tecnico.

Io credo che, quando una Commissione ha occasione di giudicare, ha elementi in sé per poter riconoscere che non è utile l'adozione di un progetto; la Commissione ha il dovere di dirlo, e quindi ha il dovere di proporre la sospensione di quell'opera, perchè si passi ad ulteriori studi.

Io non ho mai detto, e respingo la supposizione che io abbia detto che la Camera debba scegliere e determinare i progetti da eseguirsi; non l'ho mai detto assolutamente, e non lo potrei dire, perchè sarebbe un'opinione, quasi direi, insensata che un corpo politico debba trasformarsi in corpo tecnico per determinare i progetti che sono da preferirsi in confronto di quelli proposti dai Consiglieri d'arte.

**MICHELINI.** Domando la parola.

**CADOLINI.** Ma la Commissione ha il diritto, anzi il dovere, quando è composta di elementi tecnici competenti, come in questo caso, di dare il suo voto. E qui bisogna che per incidente faccia osservare che, trattandosi di lavori marittimi, non si offende punto il Consiglio dei lavori pubblici se si crede di dare prevalente valore all'opinione degli uomini di mare.

Io ho fatto osservare come nella Commissione ci sieno tre uomini competentissimi in cose di mare; essi hanno navigato, essi sanno cosa vuol dire entrare in un porto, mentre i signori membri del Consiglio superiore, in questa parte non hanno, mi permetto di dire, quell'esperienza che possono avere acquistato i navigatori, i quali sono in vero i più e i soli autorevoli in ciò che concerne il tracciato dei porti. Io credo che in ciò nessuno mi potrà contraddire. Ora io ho sostenuto e sostengo che la Camera è sovrana ed è libera di fare in tutte le occasioni quello che crede. Verranno tante occasioni in cui essa voterà opere pubbliche senza parlare di progetti; verrà poi la centunesima in cui il progetto esaminato dalla Commissione solleverà delle osservazioni assai gravi, ed allora la Camera potrà e dovrà giudicare sulla convenienza di sospendere la decretazione dell'opera.

Del resto, io faccio osservare altresì che, quando si tratta di un porto come quello di Catania, il quale ha fatto meditare per un secolo gli uomini tecnici, non si reca offesa ad un corpo tecnico se si crede di sollevare obiezioni sopra il progetto che egli ha approvato.

Aggiungerò ancora, in risposta alle parole dell'onorevole Rattazzi, che la proposta relativa a Catania non implicava uno stanziamento immediato, bensì uno stanziamento rimandato sino al 1870.

Ora io vi domando: perchè dobbiamo deliberare

oggi su questo progetto, quando non si deve fare immediatamente lo stanziamento?

Il differire quindi una risoluzione a questo riguardo, non implicava punto la reiezione delle opere per il porto di Catania; non era altro che una cautela che aveva per intendimento di assicurare che a Catania non si decretasse un porto se non quando il Governo si trovasse assolutamente in grado di costruirlo, e quando fossero sciolte le difficoltà tecniche che potrebbero in avvenire essere di ostacolo all'esecuzione della legge.

Ecco ciò che io dovevo rispondere all'onorevole Rattazzi, il quale a me sembra avesse spostato e travisato il senso delle parole che ho pronunziate a nome della Commissione.

**PRESIDENTE.** Do lettura di un voto motivato che l'onorevole Cavallini ha mandato al banco della Presidenza:

« La Camera, convinta della necessità suprema di provvedere con ogni sforzo e coi più gravi sacrifici al riparo delle nostre finanze, rimanda la discussione degli articoli del presente progetto di legge in fino a che non siasi ottenuto l'assetto del bilancio. » (*Movimenti generali*)

La parola spetta all'onorevole Cavallini.

**NICOTERA ed altri.** Domando la parola.

**CAVALLINI.** Mi duole di dover portare la questione sul punto che fu toccato dall'onorevole Rattazzi al principio delle sue osservazioni, cioè, non sulla questione tecnica, ma sulla questione politica e finanziaria; me ne spiace tanto più perchè debbo rendermi opposto ad opere che qui ci si dicono di un'utilità incontestata, di una necessità evidente e della massima urgenza; me ne spiace infine perchè queste opere concernono provincie che hanno diritto a tutta la nostra simpatia, a tutta la nostra attenzione, a tutti i nostri riguardi, e vi prego a ritenere che vi parlo con lealtà e schiettezza.

Ma, o signori, consentitemi che vi faccia presente che tutti i vantaggi, tutti i bisogni, tutte le necessità sono relative, e che le une possono essere immensamente più urgenti delle altre.

Io domando francamente a voi se sia o no vero che noi nelle 24 ore del giorno, dal mattino alla sera, non siamo costantemente preoccupati della miserrima condizione delle nostre finanze; se la nostra coscienza, se il paese intero col suo buon senso non ci dice, non ci grida incessantemente e senza posa di porvi ogni nostro studio, ogni nostro impegno, ogni nostra fatica esclusiva, per ripararci dall'abisso finanziario che spaventoso ci si para innanzi e ci minaccia!

Io mi rammento come sino dal principio della nostra vita parlamentare, 10, 15 anni or sono, un distintissimo nostro collega ci avvertiva che, se vi era un lato, un lato solo, dal quale avessimo da temere per le nostre istituzioni, questo era quello delle finanze.

Quella dichiarazione a me fece la più grave impres-

sione, e la mia condotta alla Camera, i miei suffragi io procurai di coordinare sempre ad un sistema della più prudente economia, mentre dall'altro canto io mi sono veduto forzato a votare tutte le leggi di finanza.

Ma d'allora in poi, se le sorti politiche d'Italia volsero sempre al meglio, sgraziatamente eguale non fu la fortuna delle nostre finanze. Tutte le provincie, tutti i comuni, i concittadini nostri, gli stranieri, hanno tutti gli occhi rivolti sopra di noi, e ad una sola voce ne chiedono di non darci altro pensiero che del ristauero delle finanze. Non vi pare che la necessità delle finanze vinca di gran lunga tutte le altre, per urgenti ed imperiose pure che siano, e che ad essa dobbiamo dare la preferenza? L'assetto finanziario pronto, prontissimo è altamente reclamato anche dallo stato nostro economico, e non ammette altra dilazione; è questione di vita o di morte, ed io voglio vivere appunto per potere anche fare meglio e compiutamente la vostra opera. Io dunque faccio appello alla vostra carità di patria, e vi prego per quanto so e posso di approvare la mia proposta, siccome quella che non potrà non tornare al paese di buonissimo augurio e della più grata soddisfazione, ed a noi sarà di stimolo e di norma a compiere innanzi tutto il più grave degli obblighi nostri indeclinabili.

**MAZZIOTTI.** Domando la parola.

**PRESIDENTE.** La parola spetta all'onorevole Michellini.

**MICHELINI.** Ci rinunzio, perchè non intendo di parlare sulla proposta del deputato Cavallini.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Monti ha facoltà di parlare.

**MONTI C., relatore.** Io ho chiesto la parola prima di sapere che l'onorevole Cavallini proponeva una questione sospensiva, ed io l'aveva chiesta in qualità di relatore per riassumere la questione dal lato tecnico e positivo, secondo i termini della legge. In conseguenza io terrei questo compito, che mi pare più necessario, anche per la convenienza della Commissione, tanto più dopo le parole dell'onorevole Rattazzi, parole di un'entità la quale non era in rapporto nè dei termini nè delle intenzioni della Commissione. Ma, vedendo sollevata ora un'altra questione sospensiva, e vedendola appoggiata alla discussione degli articoli, crederei opportuno che si chiudesse la discussione generale, dando la parola al relatore. Per conseguenza io farei una mozione d'ordine su questo riguardo.

**PRESIDENTE.** Quanto a me, credo non esservi difficoltà che il relatore sia l'ultimo a parlare, dopochè sarà esaurita la discussione generale.

**MONTI C., relatore.** Ma si entra in un campo speciale.

**PRESIDENTE.** Vuol dire che risponderà all'uno ed all'altro argomento che sono in questione, cioè risponderà prima di tutto, se lo crede, all'onorevole Cavallini, poi alle obiezioni fatte al progetto di legge.

**MONTI C., relatore.** Mi pare che la mozione dell'ono-

revole Cavallini venga in conseguenza della chiusura della discussione generale, appunto riferendosi alla votazione degli articoli.

**PRESIDENTE.** Quest'argomento si riferisce alla discussione generale. Soltanto quando si tratterà di passare alla discussione degli articoli, si metterà prima ai voti l'ordine del giorno dell'onorevole Cavallini, il quale, naturalmente, se sarà accolto, troncherà la discussione della legge; e, se sarà respinto, darà luogo immediatamente alla discussione degli articoli.

**MONTI C., relatore.** Appunto nel caso che prevede l'onorevole presidente nasce l'inconveniente che la Commissione, dopo tutti gli appunti mossi al progetto di legge, non può riassumere la questione nel giusto punto in cui si è affacciata a tutti i membri della Commissione.

**PRESIDENTE.** Non vi sarebbe difficoltà, se parlasse adesso tanto sull'uno che sull'altro argomento.

**DI SAN DONATO.** Domando la parola per una mozione d'ordine.

**CANTELLI, ministro pei lavori pubblici.** Domando la parola.

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare.

**CANTELLI, ministro pei lavori pubblici.** Non entrerò per ora a parlare delle diverse questioni che si sono sollevate intorno a questo progetto di legge; ciò farò nel caso che la discussione debba continuare. Perciò mi limiterò a dire soltanto poche parole per apprezzare la proposta che ha fatta l'onorevole Cavallini.

Il principio, a cui è informata la legge, come fu presentata dall'onorevole mio predecessore il senatore Giovanola, lo ricordi bene la Camera, è questo: di limitare i lavori a quei porti il cui interrompimento poteva essere dannoso, ed a quei lavori pei quali il concorso dei corpi morali era assicurato in modo che nella misura stabilita dalla legge lo Stato non abbia a fare alcuna anticipazione e non abbia a stanziare verun'altra somma oltre la sua quota di concorso in questi medesimi lavori.

Tanto è vero questo, che il mio predecessore si limitò a proporre opere per soli sette porti dello Stato, mentre la legge proposta dall'onorevole Jacini ne comprendeva un numero molto maggiore.

Stabilita così nei veri suoi termini la questione, mi pare che la proposta dell'onorevole Cavallini sarebbe veramente intempestiva. Io lo prego infatti a ricordare che nel porto di Napoli si sta ora prolungando il molo orientale, la cui efficacia sulla sicurezza della navigazione è stata generalmente riconosciuta come grandissima. Il sospendere questi lavori, mentre se ne riconosce da tutti l'immensa utilità, sarebbe cosa dannosa assai.

Vi sono poi dei porti, come sono quelli di Salerno, di Castellammare di Stabia, di Catania, di Gallipoli e di Viareggio, pei quali le provincie ed i comuni hanno già disponibili le somme occorrenti per la loro quota,

destinate appunto ai lavori più urgenti per migliorare i porti stessi, e lo Stato non può rifiutarsi di concorrere in queste spese. Non guardi l'onorevole Cavallini soltanto il primo articolo della legge, il quale, esaminato da solo, potrebbe far credere che si voglia porre a carico del bilancio dello Stato una somma ingente, ma guardi invece all'articolo 4, il quale porta sul bilancio del 1868 la somma di lire 705,000. Se si vuole perciò limitare la portata di questa legge all'articolo 4, lasciando intatta la questione intorno alla convenienza di continuare questi lavori in altro momento, se si vuole cioè ordinare soltanto lo stanziamento, nel bilancio del 1868, della somma di lire 500,000 per il porto di Napoli, di lire 125,000 per quello di Salerno, e di lire 80,000 per lo sbarcatoio di Licata...

**CAVALLINI.** Chiedo di parlare.

**CANTELLI,** *ministro pei lavori pubblici.* il Governo vi acconsente, perchè allora non saranno sospesi i lavori del porto di Napoli, che è importantissimo proseguire; e non sarà tolto...

**DI RORÀ.** Chiedo di parlare.

**CANTELLI,** *ministro pei lavori pubblici...* di continuare le importanti opere di completamento e di conservazione per il porto di Salerno.

Ma se si volesse, ripeto, riservare ad epoca migliore la discussione sulla continuazione di questi lavori, per non aggravare le finanze dello Stato in quella misura che l'articolo 1 farebbe supporre, e se l'onorevole Cavallini acconsente a limitare in questo senso il suo ordine del giorno, il Governo è disposto ad accettarlo.

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Di San Donato per una mozione d'ordine.

**DI SAN DONATO.** Adesso non è più tempo.

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Nicotera.

**NICOTERA.** Mi è veramente doloroso di dover rispondere all'onorevole Cavallini ch'io stimo molto e giustamente, e mi è più doloroso ancora il vedere che la proposta di rimandare alle calende greche la continuazione dei lavori di cui è oggetto questo progetto di legge, viene da un deputato che appartiene a provincie che si trovano già ben fornite di strade e di ogni sorta di mezzi di comunicazione. (*Bisbiglio*) Ma, signori, parliamoci chiaro e franco, l'unità d'Italia non si mantiene in questo modo!

**CAVALLINI.** Votate le imposte!

**NICOTERA.** E io domanderò al deputato Cavallini se le provincie meridionali hanno come le altre i mezzi di comunicazione, se il prezzo dei prodotti nelle provincie a cui egli appartiene è eguale a quello dei prodotti delle provincie meridionali. Quando si vuol fare il confronto, allora, diremo noi, finchè non ci date le strade, voi che già avete mezzi di comunicazione e tutte le maggiori facilitazioni, voi pagherete le imposte per due, e noi per uno; ma noi le paghiamo come voi,

ed a noi soli rimangono i guai. Non mi pare che in questo ci sia molta giustizia.

Faccio punto, perchè non credo questo il momento di aggiungere legna al fuoco. In gran parte il malcontento, e non giova il dissimularlo, delle provincie meridionali, dipende precisamente dall'aver veduto che per sette anni di seguito certi lavori sono stati trascurati; dipende dall'aver veduto che vi sono due sorta di trattamenti. (*Mormorio*) Io non faccio misteri, parlo come sento, dico quello che penso; il trattamento è in due modi: quando si deve spendere per certe provincie non si incontrano difficoltà, quando poi si domanda di spendere per altre si incontrano tutti gli ostacoli. (*Segni negativi dal banco dei ministri*)

**DI SAN DONATO.** Perfettamente!

*Voci.* Non è vero!

**NICOTERA.** Mi basta accennare la cosa, potrei citare i fatti, ma non voglio lasciarmi trascinare su questo terreno. Dirò solo che abbiamo votato dei milioni, e si sono spesi, senza che a nessuno di noi venisse in mente di fare delle proposte come quella dell'onorevole Cavallini.

Nel caso presente poi, o signori, si tratta di opere già incominciate, si tratta di non lasciar perdere un danaro già speso; ve lo ha detto anche il ministro: se voi lasciate incompiute le opere del porto di Napoli, le opere del porto di Salerno può accadere che una tempesta le devasti se non in tutto, nella massima parte, come si è già avverato l'anno decorso.

Per queste ragioni io pregherei l'onorevole deputato Cavallini a non insistere nel suo ordine del giorno.

Debbo poi dichiarare che non accetto neppure la proposta del signor ministro, il quale in certo modo dice di non accettare la proposta Cavallini, ma poi colla propria non ne muta gli effetti.

Se noi ci limitassimo solamente ad approvare la cifra pel 1868, senza stabilire cioè il principio che il Governo deve concorrere per tutta l'intera somma alla quale è chiamato per legge, salvo poi a dividerla nei successivi bilanci, ogni anno dovremmo ripetere questa stessa questione. Ma allora come volete che le provincie ed i comuni si avventurino a spendere, se non sono sicuri che negli anni consecutivi avranno dal Governo quel pagamento che loro spetta?

Io trovo che vi sono diverse questioni: vi è una questione legale, perchè quando il Governo in forza di una legge è obbligato a concorrere in un'opera, non c'è pretesto che possa esonerarlo; è spesa obbligatoria: sarebbe lo stesso come se i comuni, che sono obbligati a concorrere in certe spese, dichiarassero che non le vogliono fare; il Governo li costringerebbe a farle.

Vi è poi una questione di giustizia e d'equità, e dirò anche di più, vi è una questione politica; poichè, francamente, se il Parlamento non pensa sul serio alle condizioni miserrime in cui versano le provincie meridionali, certi pericoli, esagerati talvolta, di cui parlava il



presidente del Consiglio quando si ripresentò alla Camera, potrebbero divenire qualche cosa di serio, e per lo meno voi incontrerete delle giustissime e delle giustificabili difficoltà quando vorrete applicare talune imposte, che io dichiaro di non votare tal quali sono state presentate. (*Bisbiglio*)

Quindi pregherei, sebbene non confidi molto nell'efficacia della mia preghiera, l'onorevole Cavallini e l'onorevole ministro a lasciar le cose come sono state proposte dalla Commissione.

CANTELLI, *ministro pei lavori pubblici*. Desidero soltanto di dare alcuni schiarimenti all'onorevole Nicotera.

Il progetto di legge presentato dal Ministero contempla tre stanziamenti di spesa pel 1868: 500,000 lire pel porto di Napoli, 125,000 per quello di Salerno e 80,000 per lo sbarcatoio di Licata.

Che cosa si tratta di fare nel porto di Napoli? Si tratta di prolungare il molo orientale, il quale, mediante le somme già stanziare nei bilanci precedenti, venne prolungato di 268 metri. Ora, per portare il molo al punto a cui dovrebbe arrivare secondo i progetti tecnici, per prolungarlo cioè di altri 500 metri, e per completarlo in tutte le sue parti, non basterebbero ancora i 3 milioni che sarebbero assegnati con questa legge. Siccome poi, secondo i calcoli fatti, non sarebbe possibile spendere nel corrente anno per tale lavoro una somma maggiore di 500 mila lire, ne viene che con questa somma, e coi fondi rimasti ancora disponibili negli stanziamenti dei precedenti bilanci, si può essere certi che i lavori per prolungamento di quel molo non saranno interrotti per tutto quest'anno. Resterà poi tempo alla Camera di vedere, in occasione della discussione del bilancio e dopo, se si vogliono fissare altre somme per gli anni venturi; ma intanto importa che venga assicurata la continuazione dei lavori per il corrente anno.

Quanto al porto di Salerno la somma totale prevista nei progetti è di 850,000 lire, della quale la metà, cioè 425 mila lire, deve stare a carico dei corpi morali e l'altra a carico dello Stato. Ora colla presente legge si stabilisce che su queste 425,000 lire lo Stato ne disponga fin da quest'anno di 125,000 lire le quali aggiunte alle 125,000 lire che devono pagare i corpi morali formano la somma di 250,000, somma abbastanza rilevante per poter porre mano anche nel porto di Salerno ai lavori più urgenti. Non avrebbe quindi più fondamento il timore, a cui alludeva l'onorevole Nicotera, che i corpi morali, quando non abbiano la certezza che lo Stato concorre per tutta la spesa, non vogliono concorrere essi stessi.

Non parlo dello sbarcatoio di Licata perchè si tratta di una piccola spesa, e la relazione, che precede il progetto di legge, dice già come sia essa stata giudicata necessaria dal Ministero per provvedere ai bisogni del commercio, ai quali certamente oggi non basta l'attuale sbarcatoio.

A me pare perciò che, seguendo il concetto dell'onorevole Cavallini, che è quello di non aggravare soverchiamente i bilanci dello Stato, per diversi esercizi consecutivi, e senza allontanarmi dal principio che già informa questo progetto, si abbia a portare nel bilancio dell'anno corrente soltanto la somma per quei lavori che sono dichiarati più urgenti, e la cui interruzione sarebbe più dannosa, e per i quali i corpi morali sono disposti a concorrere, riservando ogni esame sulla convenienza di continuare i medesimi sugli esercizi successivi. Se la Camera entrasse in questa opinione, si potrebbe a questo scopo limitarne, quanto agli stanziamenti, lo schema di legge all'articolo 4 del progetto del Ministero.

LA PORTA. È un fenomeno che si produce nel paese ed in questa Camera: coloro che maggiormente mostrano preoccuparsi della questione finanziaria sono quelli che hanno governato per sette anni. Si preoccupano, ed a ragione, poichè in questa preoccupazione ci può essere qualche cosa che sa di rimorso, se non di pentimento.

Io dirò al deputato Cavallini: avete dato il vostro voto alle leggi di finanza; e sono queste leggi che in gran parte hanno condotto il paese nello stato in cui si trova; avete dato il vostro voto ai trattati di commercio, che hanno rovinato le industrie nazionali a profitto della industria straniera; avete dato il vostro voto ai partiti che hanno aggravato coi loro annui interessi il bilancio dello Stato di un peso enorme che divora la massima parte delle nostre entrate ordinarie. Sì; andate superbo e tranquillo del vostro voto, onorevole deputato Cavallini, voi avete votato colla maggioranza e coi ministri che hanno governato!

Permettete che queste parole io le dica francamente, e fors'anco duramente, perchè vedo il movimento, la corrente che si produce nella pubblica opinione.

Io so delle petizioni che s'indirizzano al Parlamento, e so il linguaggio ardito che si solleva sino a noi, dicendo: non più questioni politiche; guardate alla catastrofe finanziaria, e provvedete.

Ma è bene che il paese sappia le condizioni in cui ci troviamo, e sappia i rimedi che ci sono possibili.

Io ho detto sul principio della presente tornata: ritenete che la catastrofe finanziaria non si evita quando si sconoscono, si trascurano le condizioni economiche.

I paesi non sono macchine che danno danari per quanto i Parlamenti ne decretano; e per le imposte vi ha un limite che nessun legislatore può oltrepassare, ed è quello delle condizioni economiche dei contribuenti.

Rilevare la produzione è contemporaneamente cercare di ovviare la catastrofe finanziaria; rilevare la produzione, se no qualunque imposta non potrà gettare alcuna rendita nelle casse dello Stato.

Voi, al contrario, quando si parlava di riforme avete



votate le imposte, ed i risparmi promessi al paese non li avete attuati.

Ieri appunto si parlava di una legge organica sull'amministrazione della marina nazionale. Non bastava un mese o due ai signori ministri, bisogna tutto il corso dell'anno per fare una legge organica, e voi lo consentiste; ecco i vostri voti.

E questa proposta dell'onorevole Cavallini è forse nuova? No; il deputato Cancellieri ed io la proponemmo l'anno scorso.

Ebbene, si trattava di vari progetti di legge di nuove spese; si discusse nella Camera la nostra mozione per sospenderli; non fu approvata, e quindi passarono; e passarono alacremenente spese per continuare il carcere di Torino in lire 1,300,000, spese per il porto di Ravenna ed altre; allora io non ho sentito l'eloquente parola e l'opportuna proposta dell'onorevole Cavallini a fermare nel bilancio delle spese il corso progressivo.

Ora venne questa parola, e venne per poche centinaia di migliaia di lire, e venne per lavori i quali potranno mettere, dopo qualche anno, i paesi nei quali si eseguono in condizione di pagare quelle imposte che loro si domandano; sono spese più produttive di quelle che sia la spesa di un carcere, che è spesa d'utilità, ma che non produce economicamente quei vantaggi che noi dobbiamo promuovere nell'interesse dei contribuenti e delle finanze nazionali.

Io non so comprendere come il ministro dei lavori pubblici, impressionato anche da questa proposta che venne in fine di una discussione, mentre me l'aspettava in principio, abbia voluto scansarla, dicendo che accetta che per quest'anno vi sia lo stanziamento, salvo poi a vedere l'anno venturo se debba continuare o no. Egli ha voluto giustificare questa sua transazione asserendo che quelle opere che si cominciano nel 1868 si possono senza inconveniente sospendere nel 1869.

Ma io non so persuadermi come si possano cominciare opere, massime trattandosi di opere idrauliche, e poi non seguirle; anzichè illudere il paese con uno stanziamento incompleto e precario, val meglio non farlo.

Io vedo poi all'articolo secondo, e prego l'onorevole Cavallini di notarlo, che sino al 1870 queste spese sono a carico dei comuni e delle provincie, e non è che da quell'epoca che incomincerà lo stanziamento sul bilancio dello Stato.

In quell'epoca noi avremo potuto provvedere all'assetto delle nostre finanze.

In quanto alla legge che si propone, io prego la Camera di voler passare alla discussione degli articoli, votando prima la proposta dell'onorevole Cavallini, che io credo non possa essere accettata. Altre ragioni ha dette l'onorevole Nicotera; io sto però nella questione come la posò l'onorevole Cavallini.

Io non credo che i bilanci dello Stato non possano

sopportare queste modestissime spese in vantaggio del commercio nazionale; io non credo che le condizioni delle nostre finanze impongano di non dar corso alla produzione, di continuare quello che abbiamo fatto per sette anni, spremere dai contribuenti, e niente fare perchè essi possano pagare le imposte.

Io credeva che l'onorevole Cavallini fosse venuto a parlarci piuttosto dirigendosi al ministro dei lavori pubblici, e dicendo: fate che venga in discussione la legge sulle strade comunali e vicinali, che sono le vene per le quali la ricchezza si può muovere e sviluppare, e così restituire alle finanze dello Stato i sacrifici dell'oggi, e rendere quel valido aiuto che il Governo deve chiedergli; fate che venga in discussione quella legge che la Commissione d'inchiesta parlamentare sulle cose di Palermo ci ha presentato per disseminare in mezzo ai produttori una vasta rete di strade comunali e vicinali.

Parlo di quel progetto di legge che impone l'obbligo ai comuni per quelle costruzioni, e dà loro due elementi per compierle, quello della tassa degli utenti, e quello delle prestazioni personali, per cui si tratta di obbligare i municipi, gli utenti, i cittadini a fare delle strade comunali; le strade comunali senza le quali non renderanno le ferrovie, a cui credo non sia mancato il voto dell'onorevole Cavallini, e che tanto danaro hanno tolto allo Stato, e tanto poco rendono alle finanze pubbliche, perchè l'onorevole Cavallini sa in quale condizione siano le nostre ferrovie, come i sussidi dello Stato in larga misura le alimentino, e come esse non possano produrre, perchè mancano le vene che debbono gettare il sangue in queste arterie. Io mi aspettava da lui queste proposte, le uniche che possano rendere tollerabili i sacrifici che voi sin d'ora dovete domandare al paese, le uniche che lo possano sollevare dalla prostrazione in cui è caduto. Parliamoci francamente, perchè il paese sappia quali sieno le cose che noi possiamo fare, perchè il paese vegga quale deve essere il mezzo del riparo, e come esso non possa venire dagli uomini che per sette anni hanno portato il male: il rimedio non verrà da loro, perchè essi, per amore forse di questo rimedio, vanno sino a quell'esagerazione di cui l'onorevole Cavallini ci ha dato l'esempio. (Bene! a sinistra)

**PRESIDENTE.** L'onorevole Cavallini ha facoltà di parlare.

**CAVALLINI.** Per verità io non mi attendeva dall'onorevole deputato La Porta il gravissimo rimprovero da lui lanciato contro di me. Mi permetta che gli dica subito che le sue accuse non possono in niun modo rivolgersi al mio indirizzo, e che esse non sono giuste.

Io appartengo a quella schiera di veterani ormai troppo impicciolita, i quali, dal 1848 in poi, lavorarono indefessi nell'Aula parlamentare per la ricostituzione della nazionalità italiana. Sono venti anni che in mezzo a tante spine, a tante disillusioni, mi sono

sempre tenuto fermo al mio posto colla consolante fiducia di potere giungere al compimento del più colossale lavoro dell'età nostra anche col concorso delle mie deboli mani; sono venti anni che vivo nelle ultime file dei più umili soldati, e, geloso della mia indipendenza, mi sto solo, isolato, allo scopo preconcetto, unico, di potere colla massima libertà votare in ogni e singolo caso, e qualunque siano le persone che seggono al potere, colle norme, coi dettami, cogli impulsi della mia mente e di mia coscienza informata soltanto all'interesse generale dello Stato; e con questa condotta pubblica, palese a tutti, io era ben lontano dal pensare che potessi essere tacciato come uomo ligio ai ministri, o complice degli errori altrui!

Sapeva benissimo come un uomo politico nulla possa da sè solo, e niun successo possa ripromettersi; ma io era sempre tranquillo e soddisfatto tuttavolta che i miei voti erano conformi alle convinzioni dell'anima mia; io non mi era prefisso mai altro compito. Lo spirito, il sentimento d'indipendenza in me fu sempre sì vivo e prepotente, che non mi sono lasciato trascinare mai a collegarmi strettamente con questo o con quel partito.

Che se un deputato, il quale si comporti in cotale maniera, ed ogni giorno vota o pro o contro qualunque Ministero e qualunque ministro, sia amico del cuore, o nol sia, secondo che gli atti ed i progetti di questo gli si appalesino conformi o no al pubblico bene, esclusa ogni altra mira, io non mi attendeva al certo che l'amico La Porta venisse a dirmi: siete voi che colla vostra condotta avete concorso a ridurre il paese nelle tristi condizioni in cui si trova!

Le palle nere che, in materia amministrativa, io ho deposte in tutti gli anni addietro sono molto più numerose di quante il La Porta non creda, e non ne ho fatto mistero giammai; e come non ho il rimorso di non avere accettate tutte le economie, così ho molto meno quello di avere ammessa la maggior parte delle più grosse spese che ogni giorno si venivano proponendo. Da lunga pezza mi era formato il mio piano, il mio criterio, ed in pubblico ed in segreto non approvava che le somme strettamente necessarie per l'andamento della cosa pubblica, salvo che si trattasse, o della dignità della nazione, o de' suoi più sacri diritti...

**MICHELINI.** Domando la parola.

**CAVALLINI.** Ho sempre procurato, ed ho la convinzione di non essermi mai, in alcuna contingenza, dipartito da questo sistema, perchè la questione economica e politica fosse strettamente annessa colla finanziaria; e se così è, come è verissimo, credo che niuno più di me aveva diritto di formulare la proposta che ho deposto sul banco della Presidenza.

Non aspirai però mai alla prerogativa di infallibilità, e forse avrò errato co' miei colleghi più di quanto non

possa credere; ma gli errori furono certamente involontari sempre, e nell'intento di preparare, costituire, compiere l'unità italiana, diedi voti ora cauti, ora prudenti, ora arditi, secondo le contingenze diverse del paese, ma non tali mai da autorizzare l'onorevole La Porta ad apostrofarmi avanti questo Consesso in modo sì vivace, e meno conforme ai fatti.

Egli si è lasciato trascinare dal sentimento e si è lasciato spingere ad esporre con vivissime tinte un quadro che non rappresenta per nulla il mio ritratto; nè io lo vorrò seguire a discutere sulle condizioni economiche de' paesi meridionali e sulle gravezze delle tasse, perchè non posso entrare nella questione nè politica nè economica, ed il mio compito è assai più limitato.

Gli uomini politici, gli uomini che seggono sopra questi scanni, debbono lasciarsi guidare dalla fredda ragione anzichè dal cuore. Guai a noi, se ci lasciasimo condurre dai palpiti del cuore o dalla passione! (*Bene!*)

Una parola al signor ministro dei lavori pubblici, un'altra all'onorevole Nicotera.

Il signor ministro dei lavori pubblici ha invitato me a leggere le disposizioni dell'articolo primo e dell'articolo quarto. Le ho lette.

Io parlo rarissime volte in questa Camera; ma la accerto che ogni qualvolta io porto qui la mia debole voce, questa mi sorge dalla più profonda convinzione, e dopo di aver fatto tutto il mio dovere.

So bene che i 9 milioni devono ripartirsi in parecchi anni, come so che per il 1867 e 1868 non si tratterebbe di spendere se non se un milione e mezzo all'incirca; ma so anche un'altra cosa, che le nostre leggi di contabilità, che sgraziatamente da molti anni non si osservarono giammai, non permettono che si venga a proporre e si voti una spesa straordinaria nuova, senza che contemporaneamente si indichino e si ammettano i provvedimenti con cui farvi fronte! Se questa legge di contabilità, la quale è la sola garanzia che noi abbiamo saputo sin qui imporci, fosse stata osservata dai signori ministri e dalla Camera, noi non ci troveremmo nelle miserabili condizioni nelle quali versiamo.

I signori ministri, prima degli altri, avrebbero dovuto e dovrebbero sempre in ogni caso attenersi scrupolosamente al savio disposto di quella legge, perchè su essi più che non su noi pesa la più grave responsabilità, e fa meraviglia che non se ne curino punto.

E qui non posso astenermi dal manifestare il vivissimo rammarico che provai allorchè, discutendosi nei giorni scorsi i bilanci, i ministri stessi o chiedevano stanziamenti maggiori di quelli ammessi dalla Commissione, od accettavano con dolce compiacenza pressochè tutte le domande d'aumento che da questi o da quegli altri banchi venivano proponendosi, mentre

essi per i primi, che conoscono in quali terribili contingenze versa il pubblico erario, avrebbero dovuto risolutamente ed energicamente respingerle.

E così, dopo tanto lavoro compiuto con sì grande sollecitudine, la Commissione del bilancio fu quasi sempre soccombente. (*Bene!*)

Ora vengo al deputato Nicotera, ed anzitutto lo ringrazio delle benevoli parole che ha voluto esprimere a mio riguardo e che io gli ricambio col più grato animo. Anch'egli ha portato la questione su d'un terreno sul quale io non posso scendere.

Qui si tratta di una questione materiale di spesa, ed invece la si vuole dipingere siccome questione politica. Se si attribuiscono al progetto di legge in discussione caratteri che per sè non ha, comprendo bene che così si possono avere armi per combattermi.

Però la natura e l'indole del progetto è chiara: perchè può spiacere alle popolazioni più direttamente interessate se ne viene differita l'ammissione, non ne consegue che esso non implichi essenzialmente una questione di spesa.

Del resto, non facciamo confronti, auguriamoci il momento di recare un'efficace prosperità a tutti i paesi, ed affrettiamoci coi nostri lavori e specialmente col fare scomparire dal bilancio il gravissimo squilibrio.

La questione finanziaria è pure questione politica, se vuoi, e provvedendo a quella, noi facciamo fronte a questa; infatti i soli nostri acerrimi ed implacabili nemici sono quelli che sperano a causa del nostro dissesto finanziario.

Sappiamo benissimo che le provincie del mezzogiorno non hanno strade, non hanno ponti, non hanno quella amministrazione che abbiamo noi; sappiamo che hanno bisogno dell'appoggio, del più vivo interessamento della Camera. Noi vi ammettiamo tutte le vostre domande, e vi dichiariamo che ve le soddisferemo con tutta la benevolenza che dovete da noi aspettarvi; ma appunto perchè i voti vostri, i nostri desiderii siano soddisfatti, aspettate, aiutateci a vivere più oltre ed a porci in grado di potere realmente sopperire ai vostri bisogni, lo che oggi non ci è permesso.

Quando il credito pubblico, all'interno e all'estero, sarà risorto, quando al dissesto delle nostre finanze sarà riparato, voi avrete a mille doppi quello che, a mio avviso non vi possiamo accordare ora.

*Voci.* Ai voti! ai voti!

**PRESIDENTE.** L'onorevole Nicotera ha la parola.

*Voci.* La chiusura!

**NISCO.** Ho una cosa da fare osservare.

*Voci.* Ai voti! La chiusura!

**NISCO.** Mi permetto di fare osservare...

*Voci.* Ai voti! ai voti!

**NISCO.** Ripeto per la terza volta: mi permetto di fare osservare al signor ministro un antecedente che mi pare che egli abbia dimenticato. Allorchè nella discussione dei bilanci del passato anno, nel mese di

giugno, si discuteva appunto il bilancio dei lavori pubblici, io feci la domanda di portare la somma di lire 200,000 a 500,000 pel porto di Napoli, poichè mi sembrava impossibile che con 200,000 lire si potessero fare quei lavori necessari affinchè le opere già esistenti non fossero state distrutte; ed in quella circostanza il presidente del Consiglio d'allora, l'onorevole Rattazzi, fece osservare, colla legge della contabilità alla mano, che non si poteva iscrivere nel bilancio una somma quando non vi era una legge che l'autorizzasse, cosicchè il Ministero prese l'impegno di presentare appunto una legge per la quale le somme necessarie pel molo di San Vincenzo, o Militare, fossero stabilite, onde annualmente sulla base di questa legge le somme fossero stanziare nei bilanci successivi. Adunque, per queste ragioni, lo schema di una tale legge fu presentato, anzi mi ricordo di più che il Ministero assunse l'obbligo di presentarlo fra otto o dieci giorni, e l'obbligo suo compì esattamente.

Ora io domando all'onorevole signor ministro dei lavori pubblici: se la sua proposta venisse accettata dalla Camera, quale ne sarebbe il risultato? Il risultato sarebbe precisamente, che quando fra poco tempo, e spero prestissimo, verremo a discutere il bilancio del 1869, allora il signor ministro dirà di non potere mettere in bilancio alcuna somma pel porto di Napoli, per non dire d'altri, perchè non c'è una legge che l'autorizzi a stanziare una simile somma; sicchè allora saremo da capo a domandare al potere esecutivo di presentarci una legge, e faremo una nuova discussione.

Ora io concludo: se la Camera ha ritenuto questo principio che il Governo dovesse presentare uno schema di legge a forma di quello che il Governo stesso domandava, a me pare che logicamente e parlamentariamente non si possa ritornare a sostenere il contrario. Io mi sono permesso di ricordare queste cose al signor ministro dei lavori pubblici, e prego il Governo e la Camera ad essere conseguenti alle proprie determinazioni.

**CATELLI, ministro per i lavori pubblici.** Non è il Ministero, bensì la legge della contabilità che ha stabilito non potersi portare in bilancio alcuna nuova spesa straordinaria eccedente le lire 30,000, quando prima non sia stata votata una apposita legge. Qui si potrebbe eccepire che la spesa non sia nuova, giacchè il prolungamento del molo di Napoli non si potrebbe forse rigorosamente chiamare una spesa nuova, essendo esso la continuazione di un lavoro a cui si attende da alcuni anni. Ma, anche qualora lo si voglia considerare come una spesa nuova, la legge che ora stiamo discutendo, e che io proporrei fosse ridotta all'articolo 4, sarebbe appunto quella che darebbe facoltà al Governo di portare in bilancio le 500,000 lire che occorrono per continuare in quest'anno i lavori del molo orientale. Io non so quindi intendere come l'onorevole Nisco pretenda che il Ministero sarebbe nell'impossibilità di

portare in bilancio queste 500,000 lire, quando appunto la legge che io propongo di votare oggi autorizza il Ministero a fare questa spesa.

**NISCO.** Domando la parola.

**CANTELLI**, ministro *pei lavori pubblici*. Quanto poi alla somma che può occorrere per rendere bastantemente sicuri i lavori già eseguiti, noto che già si provvede coi residui degli stanziamenti anteriori.

I lavori ora in corso, affidati all'impresa che assunse il contratto in base alla precedente legge, mirano appunto a consolidare quel tratto di molo già compiuto. Essi saranno terminati nel giugno venturo, e mercè di essi si otterrà il consolidamento della testa di molo onde non abbia a soffrire danno, quand'anche ne venga interrotta la continuazione. Colla somma invece che ora si stanzierebbe in bilancio si farebbe un nuovo prolungamento; e sarebbe essa sufficiente, come già dissi, per condurre avanti i lavori per tutto l'anno corrente, per modo che la Camera avrebbe tempo per provvedere, prima dell'esercizio del 1869, per la continuazione di essi in quella misura che reputasse più conveniente.

**PRESIDENTE.** La parola spetta all'onorevole Cortese.

*Voci.* Ai voti! ai voti!

**PRESIDENTE.** Essendo domandata la chiusura, chiedo se sia appoggiata.

(È appoggiata.)

**CORTESE.** Domando la parola contro la chiusura.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Cortese ha la parola contro la chiusura.

**CORTESE.** Se il presidente non si fosse degnato di concedermi la parola, io credo che la Camera avrebbe potuto benissimo domandare la chiusura. La può domandare anche adesso, nè certo io contrasto che lo possa; ma mi parrebbe poco regolare il decretarla dopo che il presidente mi ha concessa la parola, e nel momento in cui io stava per usare di questo mio diritto.

Io quindi prego la Camera di permettermi di dire pochissime cose.

*Voci.* Parli! parli!

**PRESIDENTE.** L'osservazione fatta dall'onorevole Cortese mi sembra giusta; quindi se non ci sono opposizioni, ha facoltà di parlare.

*Voci.* A domani! a domani!

*Molte voci.* Parli! parli!

**CORTESE.** Sarò brevissimo, e per esserlo non entrero nella questione di vedere se i mali presenti delle nostre finanze sieno derivati piuttosto da questa che da quella parte; i mali ci sono, e quando ci sono, ogni uomo onesto, ogni italiano che ami la patria se ne deve preoccupare; ma ora non si tratta di questo; ora si tratta di talune spese le quali se non sono fatte adesso, ne fanno perdere moltissime altre che sono state fatte precedentemente.

Quanto al porto di Napoli, fino dall'anno 1861

aveva un piccolo porto ma sicuro; a Napoli si chiesero dei sacrifici, ed essa li fece; era donna di province; le si disse: dovete cessare di esserlo, e cessò. Allora, quasi a compenso, le si fece intravedere un grande avvenire commerciale, le si ripetè che bisognava rivolgere al commercio l'attività del paese, epperò le si promise e le si decretò un gran porto.

Si fecero dei progetti, si cominciò a mettere la prima pietra in un'occasione solenne, e dalla prima naturalmente si dovette passare alla seconda e così via via. Ma queste pietre che furono messe nel porto di Napoli per quel tal molo orientale di cui si è parlato, produssero il tristissimo effetto che, mentre prima ci entravano forse soli cento legni nel vecchio porto di Napoli, ma vi stavano sicuri, dopo quelle pietre, cento non vi stavano più sicuri; poichè le onde che prima andavano tranquillamente sulle spiagge del mare, fatto quel molo, urtando contro di esso si riversavano violentemente nell'antico porto, e dove prima era la tranquillità, si trovò la tempesta, dove prima i legni erano sicuri, cozzavano fra loro, tanto che ci sono stati dei naufragi nel porto di Napoli, cosa di cui per l'addietro non c'era stato nè esempio, nè memoria.

Ora a rimediare a questo gravissimo inconveniente, che Napoli non avea fatto a sè stessa, ma che era una conseguenza della cattiva scelta dei progetti eseguiti dal Governo, il Governo volle provvedere, ed allora si cominciò a prolungare il così detto molo di San Vincenzo, il quale impediva che le onde andassero ad urtare nel molo orientale; ed è necessario che il prolungamento di questo molo si continui, perchè se esso non si continua, non solo Napoli non avrà il nuovo porto, ma avrà il danno di veder distrutto o per lo meno reso pressochè inutile quello che aveva.

Quindi, io imploro dalla giustizia della Camera che voglia decretare questa spesa; però se crede necessario farlo solo per la rata che si deve spendere quest'anno, lo faccia pure, salvo a deliberare nell'anno venturo, se si debbono proseguire i lavori. Spero che allora, aumentate le risorse del paese, sarà stanziata la somma necessaria per continuarli, poichè se ne riconoscerà la necessità, e si riconoscerà che nel porto di Napoli, mentre prima delle nuove opere c'era la calma, non ci debb'essere ora la tempesta, per un fatto che non dipese dai Napoletani, ma bensì dall'inconsulta scelta del progetto che fece il Governo.

Io quindi nutro fiducia, che respingendo l'ordine del giorno dell'onorevole Cavallini, la Camera vorrà accettare l'articolo quarto della proposta di legge.

**PRESIDENTE.** Metto ai voti la chiusura della discussione generale.

**MONTI CORIOLANO**, *relatore*. Colla riserva della parola al relatore.

**PRESIDENTE.** Colla riserva, ben inteso, che la parola spetterà al relatore prima che si proceda alla votazione degli articoli.

**MONTI CORIOLANO**, *relatore*. Avrà la parola anche sull'ordine del giorno Cavallini?

**PRESIDENTE**. Su tutto: il relatore avrà la parola per fare il solito riassunto, prima che si proceda alla votazione dei singoli articoli, come si è sempre fatto.

Metto ai voti la chiusura della discussione generale.

**DI SAN DONATO**. Perdoni, onorevole presidente, vorrei parlare sul modo di votazione.

Il mettere a partito la chiusura della discussione generale, lasciando al relatore la facoltà di parlare, non mi par cosa regolare. Il relatore può anch'egli rimandare il suo discorso al momento in cui si porranno in discussione gli articoli. Ora la questione che ci preoccupa è la proposta dell'onorevole Cavallini. Su questa si deve, per prima cosa, votare.

Non credo che l'onorevole relatore voglia parlare sulla medesima, ma suppongo che intenda rispondere alle obiezioni fatte da diversi oratori agli articoli del progetto.

Quindi pregherei l'onorevole relatore di permettere che si voti prima di tutto sulla proposta Cavallini, che è stata, mi pare, abbastanza discussa. All'onorevole Cavallini molti oratori hanno risposto; egli ha parlato di nuovo, ha replicato il signor ministro. Quindi prego l'onorevole relatore di riservarsi a parlare in occasione della discussione degli articoli, e non insistere per fare un discorso che si riferisca alla discussione generale.

**MONTI C.**, *relatore*. Se la proposta del deputato Cavallini fosse accettata, il relatore non avrebbe più motivo di parlare.

**DI SAN DONATO**. Cadrebbe tutto.

**MONTI C.**, *relatore*. Del resto, al punto in cui è giunta la questione, considerando le fasi che ha subito, e, stante l'ora tarda, mi pare ci sia tolto di finire oggi la questione, e credo che sia meglio rimandare la votazione a domani.

**LEARDI**. Io credo che, stante l'ora tarda e lo scarso numero dei deputati presenti, sia inutile lo insistere, ma che si debba aggiornare la discussione. (*Conversazioni animate*)

**PRESIDENTE**. Io debbo osservare soltanto all'onorevole Di San Donato esservi precedenti ripetuti in più anni, in cui si è stabilito che si votasse la chiusura della discussione, riservando la parola al relatore; ora non si tratta d'altro che di seguire questi precedenti. Se la Camera vuole diversamente, io sono ai suoi ordini.

*Voci*. No! no! Avanti! Ai voti!

**PRESIDENTE**. Alla proposta che si continui domani, io fo osservare che per domani l'ordine del giorno è già stabilito per la continuazione della discussione del bilancio della marina; aggiungo che a questo progetto di legge fu destinata una seduta straordinaria, per cui

non potrebbe esserne continuata che per seduta straordinaria la discussione.

Se non c'è altra opposizione, pongo ai voti la chiusura, colla riserva della parola al relatore.

(La discussione generale è chiusa.)

Annuncio che due dei nostri colleghi, Guerrieri e Berti, hanno presentato una proposta relativa a cambiamenti a farsi a qualche articolo del nostro regolamento.

Sarà trasmessa agli uffici perchè ne sia autorizzata la lettura.

L'onorevole Petrone ha mandato al banco della Presidenza la seguente proposta:

« Il sottoscritto propone che la Camera deliberi per la nomina di una Commissione, la quale faccia studi sulla necessità di provvedersi di porto la spiaggia di Manfredonia, dopo di che l'onorevole ministro dei lavori pubblici ne possa presentare il relativo progetto di legge. »

**BERTEA**. Io vorrei far notare che la proposta degli onorevoli Guerrieri e Berti contiene...

**PRESIDENTE**. Scusi, ora non si deve nemmeno sapere di che si tratta.

A norma del regolamento, quando è fatta una proposta estranea alla discussione, essa dev'essere senz'altro inviata agli uffici.

**BERTEA**. Faccio osservare che, quando si presenta una proposta la quale si riferisce ad un argomento che forma già oggetto degli studi d'una Commissione, è cosa naturale che essa sia rimessa a questa Commissione.

Qui si tratta d'una proposta che si riferisce al regolamento interno della Camera, e per quest'argomento esiste già una Commissione la quale appunto si occupa delle modificazioni al regolamento interno.

**PRESIDENTE**. Se per parte degli onorevoli proponenti non ci è difficoltà, questa proposta sarà inviata alla Commissione incaricata della revisione del regolamento della Camera.

**CADOLINI**. Domando di parlare.

**PRESIDENTE**. Il deputato Cadolini ha facoltà di parlare.

**CADOLINI**. Siccome questa Commissione esiste da due anni, e non ha mai fatto niente, domando io perchè dobbiamo rinviare ad essa la iniziata proposta? Mi pare che sarebbe meglio mandarla agli uffici.

**PRESIDENTE**. Domanderò agli stessi proponenti se credono che questa loro proposta debba essere inviata alla Commissione già nominata per la revisione del regolamento interno della Camera, oppure se desiderano che essa sia trasmessa agli uffici onde ne autorizzino, se credono, la lettura.

**GUERRIERI-GONZAGA**. Domando di parlare.

**DI SAN DONATO**. Io credo che ciò ha nulla a fare col l'argomento che attualmente è in discussione.

**GUERZONI.** Io chieggo che si proceda nella discussione che ha avuto luogo sinora.

**PRESIDENTE.** Essendo l'ora tarda, io credeva che s'intendesse rimandare.

*Molte voci a sinistra.* No! no! Finiamo!

**PRESIDENTE.** Il deputato Guerrieri ha facoltà di parlare.

**GUERRIERI-GONZAGA.** Io vorrei rispondere alla domanda che mi ha fatto l'onorevole presidente.

**DI SAN DONATO.** Non ha nulla a che fare.

**GUERRIERI-GONZAGA.** Dal momento che s'è incominciata questa discussione, mi pare che sia molto meglio l'esaurirla.

Qualora la Commissione, incaricata della revisione del regolamento interno della Camera, dichiarasse che intende riferire particolarmente su questa speciale domanda, ne accetterei il rinvio alla Commissione stessa; ma se si dovesse aspettare fino a che essa avesse terminato i suoi lavori, e venisse a presentarci la sua relazione, in tal caso io non potrei accettare. (*Rumori e movimenti in vario senso*)

**PRESIDENTE.** L'onorevole Berteza non insiste nella sua proposta, per cui la proposta Guerrieri-Berti sarà mandata agli uffici.

Ora domando alla Camera se vuol continuare...

*Voci a sinistra.* Sì! sì!

*Voci a destra.* No! no! (*Rumori*)

**TOSCANELLI.** Non siamo in numero. (*Rumori a sinistra*)

**DI SAN DONATO.** Chiedo si prenda atto della dichiarazione dell'onorevole Toscanelli che in questa seduta festiva non siamo in numero. (*Rumori*)

**NICOTERA.** Chiedo di parlare.

**TOSCANELLI.** Prenda atto di ciò che vuole, io credo di valermi del mio diritto. (*Interruzioni a sinistra*)

**PRESIDENTE.** Perdoni, non può parlare. Debbo accordarla prima al deputato Nicotera.

**DI SAN DONATO.** Non siamo mai stati in numero, mi piace di constatarlo. (*Movimenti in senso diverso*)

**PRESIDENTE.** L'onorevole Nicotera ha facoltà di parlare.

**NICOTERA.** Io non constaterò da chi è stato dichiarato che la Camera non trovasi in numero, farò solamente osservare che se questa domanda fosse stata ripetuta tutti i giorni, noi non avremmo discusso alcun bilancio. (*Bravo! a sinistra*)

Io non osserverò neppure la convenienza di questa domanda, pregherò solamente la Camera, se non vuole continuare la discussione, di non sciogliersi senza stabilire un'altra tornata straordinaria per decidere questa questione. Con questo mi pare di dare prova di moderazione a quelli che si sono affrettati a constatare che la Camera non è in numero. Prego anche la Camera a volere stabilire questo, per l'effetto che produrrebbe fuori di quest'Aula il rimandare questa que-

stione a tempo indeterminato o lontano, ed anche per non perdere la discussione che si è fatta oggi.

Prima dunque di constatare se la Camera sia in numero, prego a volere stabilire un'altra tornata straordinaria per definire questa questione.

*Voci.* Sì! sì!

**TOSCANELLI.** Domando la parola per un fatto personale.

**PRESIDENTE.** Ha la parola.

**TOSCANELLI.** L'osservazione che la Camera non era in numero non è stata fatta da me solamente, ma da molti deputati, perchè, trattandosi di una questione molto importante, dovendo parlare il relatore della Commissione, dovendo discutersi gli articoli ed essendo le ore sei, era assolutamente impossibile che la Camera venisse ad una conclusione pratica in questa tornata.

La questione una volta sollevata, l'ha detto l'onorevole Nicotera, è necessario si esaurisca. Io però non insisto perchè si verifichi se la Camera è in numero, ma mi associo alla proposta di fissare fin d'ora un giorno onde esaurire questa discussione. Io proporrei, per esempio, domenica ventura a tale scopo. Così l'onorevole Nicotera e gli altri deputati vedranno che io non voglio porre in pericolo l'esito dell'odierna discussione.

**PRESIDENTE.** Mi pare oramai non resti più a deliberarsi che sul punto, se la Camera voglia fissare la discussione del progetto di legge che ci occupa, per domenica ventura o per un altro giorno. (*Interruzioni*)

Sentirò se vi è qualche altra proposta.

**GUERZONI.** Io la farò subito. Mi spiace di non essere interamente d'accordo col mio amico Nicotera.

Da una parte e dall'altra i concetti sono chiariti sufficientemente sulla proposta sospensiva fatta dall'onorevole Cavallini, e quindi non vedo la ragione perchè noi non possiamo anche adesso votare sulla proposta medesima, salvo poi a rimettere ad altro giorno e, se si vuole, alla seduta straordinaria proposta dall'onorevole Nicotera, la discussione e votazione degli articoli.

**MONTI CORIOLANO, relatore.** Io prego la Camera di osservare a che ora siamo. (*Interruzioni e rumori a sinistra*)

A me pare che la proposta dell'onorevole Nicotera sia equa. Per nulla pregiudicare alla questione, e vista la piega che ha presa la discussione (mi sia permesso il dirlo), per cui si tenderebbe a far comparire insufficiente quanto fu chiesto dal Ministero e dalla Commissione, e per gl'incidenti sopra incidenti che sono nati, la Commissione deve avere facoltà di esporre le sue idee e di rispondere ai vari appunti, anche nell'interesse dell'argomento di che si tratta.

Se si continua ora, non si sarà che prolungata la seduta a disagio di tutti e senz'alcun costrutto.

Quindi, poichè l'onorevole Nicotera stesso propone la dilazione a domenica, io non vedo il perchè non si possa accettare. (*Movimenti*)

**CADOLINI.** Io voglio far riflettere che la proposta dell'onorevole Cavallini è troppo grave perchè sia votata prima che il relatore, che è incaricato di riassumere tutte le considerazioni della Commissione riguardo al progetto di legge, non abbia fatto il suo discorso.

Credo quindi opportunissima la proposta dell'onorevole Nicotera di rinviare questa discussione ad un'altra seduta straordinaria; e tanto più insisto su ciò perchè la Camera è in iscarso numero, e certo dal canto mio non potrei approvare che si prendesse a risolvere una questione così grave quando una maggioranza accidentale potrebbe pregiudicare il voto della maggioranza reale della Camera. Vi esorto dunque a differire ad un'altra tornata ogni deliberazione.

**NICOTERA.** Non ho insistito per far continuare la seduta, parendomi veramente sconveniente che dopo che si era domandato di verificare se la Camera era in numero, si volesse continuare a discutere non solo, ma a votare; sarebbe sembrato che fosse nato in noi, oppositori della proposta Cavallini, il dubbio che la Camera, trovandosi più numerosa, potesse approvare la proposta stessa.

Io ho fede, e lo dico francamente, che la maggioranza della Camera respingerà questa proposta, la quale sarebbe una ingiustizia, ed una grave ingiustizia che si commetterebbe verso alcune provincie.

Per questa ragione ho pregato la Camera che stabilisse una tornata straordinaria, ed insisto in questa proposta; solamente io non posso accettare la proposta di rinviare la discussione ad otto giorni, perchè non è mai accaduto che dopo una lunga discussione di sei ore, sopra un progetto di legge, si rimandasse la continuazione della discussione e la votazione ad otto giorni, ciò non mi sembrerebbe molto conveniente; quindi, se la Camera lo credesse, io proporrei che la continuazione di questa discussione fosse messa all'ordine del giorno subito dopo la discussione del bilancio della marina. (*Si! sì! — Bene!*) Mi pare che in questo modo non sarebbe interrotta la discussione del bilancio, e non si lamenterebbe la sconvenienza che una discussione incominciata sopra un progetto di legge, dopo aver prese sì vaste proporzioni, sia rimandata ad otto giorni.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Minghetti ha la parola.

**MINGHETTI.** Io non veggio qui altri membri della Commissione del bilancio.

*Voci.* Sì: ve ne sono!

**MINGHETTI.** Ad ogni modo credo di essere loro interprete pregando la Camera a voler riservare le tornate straordinarie per queste discussioni, e non interrompere la discussione dei bilanci. Risulta così chiaro dalle deliberazioni precedenti della Camera voler essa

continuare nella discussione dei bilanci, che io veramente supplico la Camera a consentire che questa importante questione sia continuata domenica. (*No! no!*)

Nessuno la vuol evitare; solo non vorremmo interrompere i bilanci.

**PRESIDENTE.** La parola spetta all'onorevole Nicotera.

**NICOTERA.** Io non intendo d'interrompere la discussione dei bilanci, ma dico chiaro, ho veduto oggi che cosa significa una seduta di domenica. Questa non è la domenica più clamorosa di carnevale, eppure molti dei nostri colleghi hanno preferito il passeggio o l'andare a Venezia, a Torino od a Milano; dispero quindi che domenica prossima la Camera si possa trovare in un numero conveniente per votare. Ecco la ragione principale per la quale io non accetto la proposta di domenica. Però credo di proporre un mezzo conciliativo. Giacchè non si vuole interrompere la discussione dei bilanci, spero che per lo meno si vorrà fare il sacrificio, tanto più quando questo è compensato dalla domenica di carnevale, di qualche ora del mattino; e propongo una seduta straordinaria per martedì mattina dalle 8 alle 12.

*Voci.* Alle 9!

**NICOTERA.** Bene, sia dalle 9 alle 12.

**BREDA.** Martedì vi sono gli uffici. Propongo mercoledì. (*Rumori incessanti*)

**PRESIDENTE.** Silenzio! L'onorevole Rattazzi ha la parola.

**RATTAZZI.** Sentendo anch'io la necessità di votare al più presto possibile i bilanci, e vedendo che non è molto conveniente che un progetto di legge, la cui discussione si cominciò quest'oggi, debba rimandarsi a domenica ventura, tanto più lasciando indecisa una questione pregiudiziale, quale è quella che venne presentata, io volevo fare una proposta conforme a quella fatta testè dall'onorevole Nicotera, cioè che si fissi una tornata straordinaria per martedì od al mattino od alla sera...

*Voci.* Al mattino!

**RATTAZZI...** al mattino dalle 9 sino al tocco. Propongo martedì piuttosto che domani perchè bisognerebbe darne avviso ai deputati che non sono presenti e non vi sarebbe tempo bastante.

**BREDA.** Martedì è impossibile, perchè vi sono gli uffici. Piuttosto mercoledì.

**PRESIDENTE.** Alcuno osserva che martedì vi sono gli uffici per cui sarebbe meglio fissare mercoledì.

*Molte voci.* Sì! sì!

**PRESIDENTE.** Dunque se non c'è opposizione s'intende che la discussione di questo progetto di legge continuerà mercoledì mattina alle 9 ore.

(La Camera approva.)

La seduta è sciolta alle ore 6 1/4.



*Ordine del giorno per la tornata di domani:*

1° Seguito della discussione del bilancio passivo del Ministero della marina;

2° Discussione del bilancio passivo del Ministero della guerra.

Discussione dei progetti di legge:

3° Ordinamento del credito agrario;

4° Affrancamento delle decime feudali nelle provincie napoletane;

5° Riordinamento ed ampliamento dell'arsenale di Venezia;

6° Approvazione della convenzione col municipio di Comacchio relativa al possesso e all'amministrazione di quelle valli ritornate al comune.