

## 2<sup>a</sup> TORNATA DEL 20 GENNAIO 1873

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE AVVOCATO GIUSEPPE BIANCHERI.

**SOMMARIO.** *Svolgimento di una proposta del deputato Ghinosi per un'inchiesta sull'arginamento del basso Po e sulle cause delle ultime rotte — Cenno del deputato Giani — Dichiarazioni e adesione del ministro per i lavori pubblici — È presa in considerazione. — Annuncio d'interrogazione del deputato Siccardi. — Presentazione delle relazioni sugli schemi di legge per l'abrogazione delle disposizioni stabilite sull'anzianità e pensione degli allievi del terzo corso dell'Accademia militare, e per il pagamento delle imposte dirette in cedole del debito pubblico. — Deliberazione sull'ordine del giorno. — Seguito della discussione dello stato di prima previsione per i lavori pubblici — Osservazioni ed eccitamenti dei deputati D'Amico, Farina Luigi, Negrotto, Ricci, Malenchini, Tamaio, Nicotera, Manzella, Paternostro Paolo, Musolino per lavori ai porti di Ancona, Genova, Livorno, Messina, Napoli, Palermo, Salerno e Santa Venere — Risposte del ministro e del relatore Depretis — Istanza del deputato De Caro sui fari, e presentazione di un progetto di legge fatta dal ministro sulla loro costruzione — Sollecitazioni del deputato Angeloni sulla escavazione del porto di Manfredonia, e dichiarazione del ministro — Osservazione e riserva del deputato Asproni — Istanza del deputato Ricci sui porti di quarta classe, e risposta del ministro — Sono approvati i capitoli fino al 173*

La seduta è aperta alle 2 3/4.

**PRESIDENTE.** Il deputato Rasponi Achille domanda un congedo di un mese per affari privati; il deputato Acquaviva chiede per lo stesso motivo un congedo di quindici giorni, e il deputato Dalla Rosa, per leggera indisposizione di salute, un congedo di dodici giorni.

(Questi congedi sono accordati.)

### **SVOLGIMENTO DI UNA PROPOSTA DEL DEPUTATO GHINOSI PER UNA INCHIESTA.**

(V. Stampato n° 180)

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca per prima cosa lo svolgimento della proposta del deputato Ghinosi per una inchiesta sullo stato delle arginature del basso Po e sulle cause delle ultime rotte.

La rileggo: « La Camera, davanti alla enormità dei danni cagionati dalle inondazioni, delibera una inchiesta sullo stato delle arginature del basso Po, e sulle cause che produssero le ultime rotte. »

L'onorevole Ghinosi ha facoltà di parlare.

**GHINOSI.** Prima di entrare in materia, io sento il bisogno di fare una dichiarazione alla Camera, ed è che dal mio pensiero è lontana ogni idea di recriminazione intorno al passato, lontana ogni idea di opposizione politica, e che, chiedendo agli onorevoli miei colleghi di voler votare una inchiesta parlamentare sulle condizioni dell'arginatura del basso Po e sulle cause delle

ultime rotte, io non ho altro scopo tranne quello di far conoscere alla Camera, quale rappresentanza di tutto il paese, lo stato anormale in cui si trovano quelle regioni, e metterla quindi in condizione di provvedere, nel miglior modo possibile, ai danni passati, e di scongiurare nuovi e futuri disastri.

Questa dichiarazione ho creduto debito mio di premettere alle poche cose che aggiungerò, perchè in noi pur troppo è venuto facendosi, quasi direi, costante il mal vezzo di giudicare le proposte che vengono fatte, non tanto dalla loro bontà, o meno, intrinseca, quanto dalla persona che le fa, o dal posto che questa persona occupa nell'Assemblea.

Ciò premesso, dirò brevemente quali siano state le ragioni che mi indussero ad insistere affinchè la mia proposta venisse presentata oggi alla Camera ed io avessi facoltà di svolgerla, per quindi chiedere agli onorevoli miei colleghi di prenderla in considerazione.

Anzitutto mi corre obbligo di fare una distinzione per non incappare nel seguito del mio discorso in opposizioni che io non sono preparato a respingere, e che io, fin d'ora, declino per incompetenza personale, non sentendomi di poterle nemmeno discutere. Intendo dire che colla mia proposta non voglio sostituire la Camera al potere esecutivo, nè voglio usurpare il compito che spetta a quest'ultimo, di fare cioè uno studio accurato e profondo intorno alle cause remote del costante accrescimento del livello massimo del fiume

Po, in occasione di piene; intorno a quelle cause che molti cercarono o rinvennero sotto una triplice forma, e cioè, diboscamento eccessivo delle Alpi e degli Appennini; conseguente rialzo del letto del fiume; ed ostacoli che il fiume stesso trova alla propria foce, nel punto preciso in cui si scarica in mare. Questo esame, affatto tecnico, non lo potrebbe fare una Commissione della Camera; e spetta specialmente all'onorevole ministro dei lavori pubblici il portarvi tutta la sua attenzione, col sussidio degli idraulici più rinomati del nostro paese.

Ciò che io desidero sia fatto dalla Camera è semplicemente questo.

Sono avvenute delle inondazioni nell'ottobre scorso a causa della non sufficiente resistenza ed altezza degli argini; questi o han dovuto cedere all'impeto delle onde, o vennero soverchiati, e vi furono più che 100,000 ettari di suolo italiano inondati, più di 70 od 80,000 abitanti privati di casa, di vitto, di armenti e di tutto.

Davanti a questa sventura, che non ha l'eguale nemmeno nei ricordi delle rotte del 1839, e neppure in quella del 1807, io mi domando: l'organizzazione della difesa, il sistema di riattamento delle arginature rispondono ai nuovi bisogni? Può il Parlamento, davanti a questa immensa sventura, novello Olimpo, rimanersi, sto per dire, indifferente? Può esso credere di avere adempiuto al debito suo, votando 300,000 lire di sussidi e 9 milioni per opere straordinarie? In una parola, siamo noi qui unicamente per riparare ai danni in Italia avvenuti, o abbiamo noi altresì il debito strettissimo di fare ogni possibile opera per prevenirli?

A tale domanda io rispondo, senza esitare, che quest'ultimo debito noi l'abbiamo, e preciso, indeclinabile, e la Camera non ha altro modo di solverlo all'infuori di uno, consentito dalle abitudini costituzionali, e consiste nel nominare una Commissione la quale, sollecita solo della verità, investighi lo stato reale delle cose e riferisca.

Nè con questa proposta intendo di menomare o togliere la responsabilità che spetta al potere esecutivo; intendo semplicemente dividerla, e in questo desiderio spero di avere consenziente l'onorevole ministro dei lavori pubblici, il quale, una volta che rifletta tranquillamente alla sua posizione rimpetto a tanta massa di interessi rovinati, rimpetto a popolazioni due volte l'anno minacciate da simile disastro, si accorgerà che, solo, egli non può, non deve assumere l'intera responsabilità di una futura catastrofe, molto più che questa responsabilità, all'indomani di una rotta, perde ogni significato e rimane una vuota parola. La responsabilità ministeriale non può nè ridare la vita ad un annegato, nè rialzare una casa crollata, nè rendere fertili delle pianure, devastate prima dalle acque e poi isterilite dalle sabbie.

L'inchiesta, io dissi, dovrebbe anzitutto avere per iscopo lo studio dello stato delle arginature.

L'onorevole ministro dei lavori pubblici, rispondendo, non ricordo bene se a me o ad altri che lo interpellava su questa materia, ha esposto alla Camera una specie di programma dei lavori che si dovevano e si dovranno fare.

In quel programma, io, che sono nato nella bassa valle del Po, ho dovuto, senza volerlo, riscontrare delle importantissime lacune. Egli ci ha parlato di rialzi eseguiti e da eseguirsi, quasi in via provvisoria, rialzi che produrranno una spesa ingente all'erario e non rimetteranno punto gli argini in quella condizione di robustezza che gli stessi tecnici hanno dichiarato indispensabili. Ma soprattutto mi ha colpito un'ommissione, ed è che, mentre egli insisteva, e con ragione, sulla necessità di rialzare gli argini, non ha poi fatto parola di un bisogno almeno altrettanto urgente, come è quello di rinforzarli. Gli argini del basso Po non hanno, in buona parte, contrafforti o li hanno insufficienti; lasciandoli come sono, non creando dove mancano, non rafforzando dove deboli, le scarpe esterne, essi, è evidente, non potranno resistere alle acque, malgrado l'altezza a cui verranno portati. Questa mancanza di banche permette, con una costante filtrazione delle acque, l'aprirsi, a brevi distanze dal terrapieno, di sifoni pericolosissimi, e rende poi impossibile un lavoro di difesa efficace quando l'argine comincia crollare.

Un'altra ommissione si riscontra nel programma dell'onorevole ministro, ed è quella che riguarda i fabbricati costruiti in prossimità degli argini, contro il disposto dei regolamenti, e per uno di quegli abusi che soglionsi verificare sempre quando i regolamenti stessi hanno una data molto antica e sono caduti, sto per dire, in disuso.

Questo per ciò che riguarda le arginature.

A me pare che il Parlamento, senza essere corpo tecnico, quantunque fra noi siedano distintissimi tecnici, possa utilmente e per sè e pel Governo esaminare quale sia la condizione delle opere idrauliche in discorso, esaminarla cogli occhi propri, esaminarla anche cogli occhi delle persone che attualmente si trovano preposte alla manutenzione e difesa degli argini, esaminarla finalmente cogli occhi non meno veggenti di coloro i quali, avendo passata la loro vita in quei luoghi, conoscono perfettamente la storia del fiume e possono dare utilissimi consigli.

Viene poi un'altra questione, quella dell'organizzazione della difesa.

Fino ad oggi la materia era regolata da un'ordinanza del 1810, ordinanza la quale prescriveva che i proprietari ed i corpi morali dovessero in caso di piena dare uomini ed oggetti allo scopo di mantenere intatti gli argini, allo scopo di premunirsi contro le in-

sidi del fiume e di riparare i danni delle corrosioni; ma è appunto per l'antichità di quest'ordinanza, è appunto perchè nei tempi posteriori vennero introdotte delle modificazioni nel sistema di sorveglianza, e specialmente questa, che il Governo assunse a tutte sue spese, la conservazione delle opere di difesa, tanto nelle piene ordinarie quanto nelle straordinarie, che le antiche consuetudini andarono di mano in mano scomparendo o profondamente alterandosi.

I proprietari, vedendosi sufficientemente premuniti contro danni gravi ed imminenti, cominciarono a fidare in altrui, e rimisero un poco della loro attività e solerzia: alla comune difesa non pensava il Governo?

A fianco delle disposizioni relative alla materia, dirò così, uomo, che occorre adoperare in misura enorme nei momenti di piena, sta un'altra materia, e questa di esclusiva competenza del Governo, intendo dire il personale tecnico e di sorveglianza.

Ho già mosso appunto al Governo per la eccessiva facilità con la quale egli rimosse ingegneri e custodi da un posto per sbalestrarli in un altro, e questo è malanno gravissimo e porta funeste conseguenze; ed è bene che la Camera sia posta in caso di giudicare se questi movimenti furono fatti in tempo debito, se con moderazione, se furono richiesti imperiosamente dalle necessità del servizio.

Così per ciò che riguarda i custodi, so che a custodi molto pratici e vecchi del sito, vennero sostituiti altri custodi, non solo non pratici, ma di altre parti dello Stato, i quali, solo quando arrivarono al posto che dovevano occupare, videro il Po per la prima volta.

Questi inconvenienti non appaiono nel corso normale dell'anno, ma quando ci accostiamo a primavera precoci, o ad autunni piovosi, allora si capisce quanto danno, in caso di piena, possa derivare alla difesa, dall'aver sul luogo del pericolo un personale non pratico del mestiere, e quasi nuovo fra quelle popolazioni.

Ma oltre agli studi che la Commissione di inchiesta avrà a fare, per conoscere con sufficiente precisione le condizioni del personale in quelle provincie, e l'organizzazione del servizio dipendente dall'onorevole ministro dei lavori pubblici, essa potrà, e dovrà pure, sotto l'aspetto economico, prendere in considerazione la difficile e tristissima sorte fatta alle popolazioni rivierasche dalle ripetute inondazioni.

Una sventura di questo genere passa i limiti dell'umana immaginazione; bisogna vederla per farsene un'idea. Io non intendo già che la Commissione venga alla Camera a proporci un aumento di sussidi. Nulla di tutto questo; la Commissione avrà, fra gli altri, il compito di fare conoscere alla Camera lo stato preciso, lo stato vero di quelle popolazioni, dalla triplice inondazione sofferta condotte, in parte almeno, alla estrema miseria. Tali nozioni, una volta fornite ai miei onorevoli colleghi, la Camera troverà ampiamente giu-

stificato un atto di cui si è resa benemerita, quello cioè di avere votato prima 300 mila lire di sussidi, e poi i 9 milioni chiesti dal ministro dei lavori pubblici per riparare ai guasti dell'arginatura.

C'è un altro ordine di considerazioni che persuaderà, io spero, la Camera ad assentire alla mia domanda. La provincia mantovana e la modenese, e specialmente la parte che venne ripetutamente inondata, è una vera ed intralciatissima rete di scoli i quali portano le acque interne al fiume, dopo avere fecondati migliaia di ettari; tutti questi scoli, tutti questi veicoli di ricchezza e di salubrità, oggi sono ridotti in uno stato inservibile. Per questi scoli il Governo avrebbe già potuto far molto, e nol fece; cercare le cause per cui non istituì i consorzi, e spingerlo, ove ne sia il caso, a decretarli.

Mentre parlo, essi sono ancora un desiderio, e un desiderio vivissimo di quei proprietari, i quali, isolati, non possono far nulla di buono e di bene; frattanto gli scoli deperiscono per la mancata manutenzione, ed oggi li abbiamo quasi ricolmi di sabbia in conseguenza dell'inondazione.

Ci sono poi ragioni morali che suffragano la mia proposta, e di queste toccherò molto leggermente per tema di urtare in qualche scoglio.

Noi siamo la rappresentanza della nazione; io credo che al prodursi in paese di ogni grande fatto, lieto o triste non monta, noi dobbiamo rivolgervi immediatamente la nostra attenzione, e dimostrare alle popolazioni che in noi è immanente il sentimento del nostro dovere; questo dovere poi cresce quando, per colpa di qualcuno, le intenzioni e gli atti stessi della rappresentanza nazionale sono posti in questione e travisati, e, nel caso concreto, quand'è accusata, come lo fu, di essere stata la causa prossima delle deplorate inondazioni. (*Interruzione del ministro dei lavori pubblici*)

Citerò il fatto.

L'indomani della rotta di Revere, nel giornale ufficiale della mia provincia, la *Gazzetta di Mantova*, comparve un articolo intitolato, se non erro, *Preavviso*, nel quale si leggevano presso a poco queste parole: « La responsabilità a cui tocca; questa responsabilità non può per intero addebitarsi al potere esecutivo, perchè il Parlamento, rifiutando in parte i fondi richiesti, gli tolse ogni modo di prevenire i disastri. » Cito a memoria.

Parve a me così assurda questa asserzione, così contraria alla verità (benchè pubblicata nel foglio ufficiale della provincia!), che io, membro dell'Opposizione, ho creduto debito mio, come deputato, di protestare in nome dell'intera Assemblea. Stampai infatti una lettera, poi una seconda, per provare al giornalista che egli aveva detto, forse col permesso dei superiori, cosa contraria al vero. Ma quell'accusa fu letta; ed è nella natura umana che, quando si soffre una sventura, se ne cerchi la cagione, e si ac-

colga la prima che ci viene susurrata, e questa cagione si personifichi. Ora fra quelle popolazioni è invalso il pregiudizio che poco o molto colla sua gretteria il Parlamento abbia contribuito a desolarle.

Questo è un fatto, un fatto che non ha fondamento di sorta, ma che sussiste, ed è buona arte di Governo, credo, tenere conto anche dei pregiudizi, e possibilmente sfatarli appena si presentano. Uno dei modi che io offro alla Camera per distruggere ad un tempo la stolidità accusa ed il pregiudizio che generò, è appunto l'inchiesta da me proposta.

Altre ragioni vi sono. Quella povera popolazione, oltre il danno, oltre la tema, forse peggiore dello stesso danno, di una sventura ancora più grande avvenire, agglomerata com'è su alcuni punti, è oggi desolata dal vaiuolo e dal tifo; dovrà ella dire che nessuno si cura di lei, che, a parte la carità che le abbiamo fatta, a parte le quasi riattate difese per rispetto all'avvenire, la rappresentanza nazionale non vuole, non crede utile, non crede doveroso di vedere da presso, coi propri occhi, le sue miserie e il suo squallore? Credo che farebbe un immenso bene a quegli infelici la presenza fra loro di una Commissione parlamentare, e che quelle popolazioni ci sarebbero molto grate vedendo la rappresentanza nazionale interessarsi direttamente alle cose loro, e andare cercando i modi di sollevarle da tanta iattura.

Altre e più gravi ragioni ci sono di uguale natura, ed io le riassumerò in una frase: il nostro dovere. A noi non basta il fare delle leggi, a noi non basta votare fondi perchè le leggi si eseguiscano; a noi spetta un altro compito ancora, ed è quello di vedere come le leggi stesse sono eseguite.

Pur troppo la nostra legge del 1865 non si potè applicare; molte parti della medesima rimasero necessariamente lettera morta, e il Parlamento tosto o tardi dovrà essere chiamato ad esaminare le modificazioni che la necessità delle cose ci impone. È utile che, fin d'ora, il Parlamento, per l'organo di una sua Commissione, sia informato dello stato in cui si trovano quelle regioni, e dei motivi che resero e rendono ivi inapplicabile la legge del 1865.

Non m'arrogò il diritto di dare consigli ad alcuno, e molto meno all'onorevole ministro per i lavori pubblici, ma confesso che trepiderei nell'oppormi ad una proposta, la quale potrebbe allontanare una nuova sventura. (Voglia il cielo non abbia mai più a ripetersi!) Trepiderei perchè mi parrebbe di avere respinto inconsultamente una mano soccorrevole, di non avere voluto tentare un ultimo sforzo, quand'anche avesse a rimanere infruttuoso, per liberare quelle popolazioni da ulteriori sventure, e per liberare me stesso dall'enorme peso d'avervi in qualche modo contribuito.

Potrei ora scendere a particolari e narrare molti fatti i quali verranno certo a cognizione della Commissione d'inchiesta, ove il Parlamento si risolva a

nominarla; ma io non desidero di rendere, sto per dire, aspro, lo svolgimento di questa mia proposta, e cominciando a parlare di errori o di colpe, potrebbe sfuggirmi dalla bocca qualche parola o qualche nome, e ciò andrebbe contro il mio scopo; lascio quindi da banda la maggior parte delle notizie a me comunicate, e procedo innanzi.

Due sole cose debbo però dire, e le dico poichè non riguardano singoli individui. La prima si riferisce ad un pregiudizio; ma anche dei pregiudizi, ripeto, bisogna tener conto. Dal 1807 in poi tutte le rotte accaddero sulla destra del Po. Certo le ragioni ci saranno, e i tecnici probabilmente le conoscono; ma non è meno vero che questa costante sventura, la quale affligge una sola parte delle provincie, ha fatto nascere in quelle popolazioni il sospetto che si usi parzialità nella difesa, e che mentre si difende con accanimento la sinistra del Po, dove si protegge la provincia di Mantova ed inoltre le provincie di Rovigo, di Padova, di Vicenza e di Verona, la destra si trascuri, e quasi quasi si desideri che la rotta vi accada in tempo di piena, per salvare più facilmente i territori prediletti. Ripeto che questo è un goffo pregiudizio, lo dico da qui ad alta voce, perchè sappiano i pochi o molti che fra quelle popolazioni dividono un simile errore, che essi si fanno apostoli d'ignoranza e fautori di divisioni funestissime; ma, detto ciò, non è meno vero che questo pregiudizio esiste, e sarà giovevole ed utile che il Parlamento lo dissipi nell'interesse stesso di quelle popolazioni.

La seconda riguarda l'autorità comunale, riguarda dei corpi morali e delle popolazioni intere, le quali, direttamente o indirettamente, vennero accusate di non essersi prestate colla debita premura alle domande dei tecnici e delle autorità governative.

Anche quest'accusa potrei provarla non sussistente; ma, ripeto, mi basta accennare i fatti, quei fatti su cui la Commissione dovrà fare la luce, mediante interrogatorii, ed esaminare e vedere se sussistono, in che forma, con quale e quanta gravità, e poi riferire alla Camera.

Io non aggiungerò altro; trattandosi di un semplice svolgimento di proposta, credo aver parlato anche troppo. Solo, rivolgendo un'ultima parola ai miei onorevoli colleghi della Camera, dirò loro che le istituzioni sono tanto più amate quanto maggiori sono i benefizi che arrecano; che tante volte, non potendo fare un diretto beneficio, anche la manifestazione indiretta delle buone intenzioni giova, e che non credo d'altronde il Parlamento italiano, seduto tanto alto al di sopra di ogni accusa e di ogni sospetto, e così ricco di popolarità e di prestigio, da potersi rifiutare, senza danno, al compimento di un atto, quanto nobile, altrettanto utile, atto che indubbiamente gli verrà ascritto ad onore.

PRESIDENTE. Onorevole Gianì, ella ha chiesto la pa-

rola, ma sono nella necessità di dichiararle che il regolamento non permette di parlare intorno allo svolgimento di una proposta di legge, salvochè s'intenda di parlare contro ad essa.

GIANI. Avevo domandata la parola per un fatto personale.

PRESIDENTE. Lo accenni.

Una voce. Parli! parli!

PRESIDENTE. Non è il caso di *parli, parli*, è il regolamento che prevale a tutti.

Accenni il fatto personale.

GIANI. Il fatto personale non riguarda la mia persona (*Viva ilarità*), ma riguarda uno dei comuni del mio collegio.

Il fatto è questo, che l'onorevole Ghinosi ha accennato ai discorsi che si fanno, ad accuse, a parole che riguardano un comune che rappresento, e quindi io, l'unico che possa parlare in loro favore, vengo a sostenere l'inchiesta.

PRESIDENTE. Il regolamento mi vieta di lasciarla proseguire se non parla contro la presa in considerazione.

GIANI. Voleva solo dire che al mio comune preme più che a qualunque altro che questa inchiesta si faccia, onde appurare i fatti che lo riguardano.

PRESIDENTE. Questo lo dirà nel Comitato.

DEVINCENZI, ministro per i lavori pubblici. Nella tornata del 15 gennaio ebbi l'onore di esporre alla Camera ciò che il Governo intendeva di fare per le difese non solo del Po, ma di tutti i suoi influenti, che corrono fra argini, o, per dire più precisamente, per la sistemazione idraulica della gran valle padana.

Vi diceva, o signori, come il Governo già molte opere e disposizioni avesse iniziate, come si fosse già risolto ad attuare immediatamente taluni provvedimenti più urgenti, ed altri ne maturasse di non minore importanza. Vi indicava pure come, fra i provvedimenti immediati ed a cui si attendeva con tutta energia, vi fosse non solo la chiusura delle rotte, ma altresì il rialzo degli argini ed il loro munimento. E, quando ragionava del rialzo e del munimento degli argini, io accennava appunto al loro robustamento o con ingrossamenti, o con banchine e sottobanchine, come alle riparazioni dei froldi, in tutti quei luoghi in cui fossero necessarie come parte importante della difesa.

Ebbene posso ora annunziare alla Camera, che al momento in cui parlo, soltanto per la rotta dei Ronchi e per la corrosione di Ostiglia, si sono approvati progetti di opere per circa tre milioni di lire; e di più che questa stessa mattina ho approvato l'esecuzione di imbasamenti e di rinforzi d'argini per circa 400 mila lire.

Si assicuri la Camera e si assicuri l'onorevole Ghinosi che noi pensiamo nel più largo senso a provvedere per il rialzamento ed il munimento degli argini.

Diceva egualmente alla Camera, che altri provvedimenti sarebbero presi urgentemente, e fra questi io

poneva lo stabilire nuove circoscrizioni idrauliche; il che, credo, accenni all'intendimento di togliere anche l'apparenza di ogni ragione a quei pregiudizi, per servirmi della parola dell'onorevole Ghinosi, che tuttora tormentano alcune popolazioni.

Finalmente aggiungeva che, siccome non solo vuoi provvedere ai bisogni del momento, ma fa mestieri benanco che si trovi modo di scongiurare, per quanto sia possibile, queste sventure nell'avvenire: così il Governo aveva risolto di nominare una Commissione, di cui chiamerebbe a far parte, come già ne li ha invitati, gli uomini i più eminenti per istudi e per esperienza nelle cose idrauliche in Italia. Questa Commissione deve vedere se qualche mutamento sia da introdurre, o nel presente sistema delle arginature, oppure in altre parti dell'ordinamento idraulico, affinchè le piene possano avere uno sfogo più sollecito, e riescano meno pericolose nell'avvenire, e nel frattempo restino meglio preservati i territori dai danni delle inondazioni.

Ragionai egualmente di ciò che già si stava disponendo, e che s'intendeva di fare per il personale di custodia e per organizzare il servizio nei casi di piene, ed esponeva molti altri propositi su questa materia, che ora non voglio ripetere, per non tediare la Camera.

Se questa volta l'onorevole Ghinosi viene a sussidiare dell'amministrazione, noi non possiamo che consigliare alla Camera di prenderne in considerazione la proposta, poichè riconosciamo che qualunque consiglio, qualunque aiuto ci venga, in questo difficile compito dell'amministrazione, da parte del Parlamento, esso non può che fortificare il potere esecutivo, non può che renderci meno ardui gli ostacoli, che giornalmente a noi si affacciano e che dobbiamo superare.

Ricorderà l'onorevole Ghinosi che, non solamente in queste ultime tornate, ma anche nel passato anno io diceva come in fatto di servizio idraulico, molto era da migliorarsi, molto eravi da correggere e da riformare. Una parte di queste riforme, e la Commissione del bilancio ne può far testimonianza, già si è attuata, e le altre siamo parati ad attuarle.

Nella tornata del 15 io stesso poi riconobbi il bisogno di meglio conformare l'amministrazione centrale ai bisogni del servizio delle varie opere pubbliche che, di rendere più efficace l'azione degli uffici locali, di provvedere energicamente al personale ed al materiale nel caso delle piene.

Quindi è che, senza dilungarmi maggiormente, prego la Camera di voler prendere in considerazione la proposta dell'onorevole Ghinosi, sicuro come sono che dalla Camera non ci verranno che degli aiuti nella difficile condizione in cui ci troviamo.

Nel Comitato per altro potremo meglio stabilire e precisare i punti sui quali l'inchiesta abbia da avere luogo. Per parte mia dichiaro, che il Governo seguirà a fare quello che si era proposto, cioè noi (ed anche in questa parte sono d'accordo coll'onorevole

Ghinosi) ci rivolgeremo alla scienza italiana per ottenere tutto quel concorso che ne possiamo attendere; e così procederemo anche nella riforma dell'amministrazione e nell'ordinamento dei servizi. Speriamo, anzi siamo certi che la Commissione, la quale sarà dalla Camera nominata, dopo essersi precisati i termini e gli argomenti su cui dovrà principalmente rivolgersi le sue indagini (la qual cosa appartiene al Comitato), porgerà un grande aiuto coi suoi studi al Governo stesso.

**GHINOSI.** Io ringrazio l'onorevole ministro dell'Interno appoggio che ha voluto accordare alla mia proposta. Io non ho chiesto di parlare che per aggiungere un argomento sfuggitomi nella improvvisazione, argomento il quale viene a conferma della opportunità della mia proposta. Giorni sono la deputazione provinciale di Modena insistette presso quella di Mantova e presso il prefetto per essere autorizzata a fare una specie d'inchiesta e degli studi sullo stato delle arginature del Po. Per una irregolarità di forma questa domanda non ebbe seguito.

Dunque vede l'onorevole ministro, vede il Ministero tutto che colla mia proposta io tendo a prevenire, dirò la parola, gli scandali che si sono verificati in seguito alla rotta di Guarda Ferrarese.

Non mi resta che a pregare la Camera di voler dichiarare la mia proposta d'urgenza.

**PRESIDENTE.** Rileggo la proposta dell'onorevole Ghinosi:

« La Camera, davanti all'enormità dei danni cagionati dall'inondazione, delibera un'inchiesta sullo stato dell'arginatura del basso Po e sulle cause che produssero le ultime rotte. »

L'onorevole ministro ha già dichiarato di accettare questa proposta.

Chi intende di prendere in considerazione la proposta dell'onorevole Ghinosi, è pregato di alzarsi.

(La proposta è presa in considerazione.)

Innanzi di passare alla discussione del bilancio, essendo presente il signor ministro per le finanze, do comunicazione alla Camera di una domanda d'interrogazione stata presentata dall'onorevole Siccardi:

« Il sottoscritto desidera d'interrogare il signor ministro delle finanze intorno alla repentina diminuzione degli sconti per parte della Banca Nazionale. »

Prego il signor ministro delle finanze a volere dichiarare se e quando intenda rispondere a questa interrogazione.

**SELLA, ministro per le finanze.** Siccome domani ho già da rispondere ad altre interpellanze ed interrogazioni, parmi che si potrebbe mettere questa dopo le altre.

**SICCARDI.** Accetto.

**PRESIDENTE.** Allora la sua interrogazione avrà luogo dopo le interpellanze dell'onorevole Sorrentino, dell'onorevole Cencelli ed altri.

#### PRESENTAZIONE DI DUE RELAZIONI.

**PRESIDENTE.** Invito l'onorevole Bosi a venire alla tribuna per presentare una relazione.

**BOSI, relatore.** Ho l'onore di presentare alla Camera la relazione sul progetto di legge, già approvato dal Senato, per l'abrogazione della legge 28 maggio 1871, relativa all'anzianità e pensione degli allievi del terzo anno dell'Accademia militare. (V. Stampato n° 160-A)

**MORPURGO, relatore.** Ho l'onore di presentare alla Camera la relazione sul progetto di legge per il pagamento delle imposte dirette con le cedole del debito pubblico consolidato. (V. Stampato n° 171-A)

Essendo generalmente riconosciuta l'importanza di questo progetto di legge, pregherei la Camera di accordarne l'urgenza.

**PRESIDENTE.** Queste relazioni saranno stampate e distribuite.

**MINISTRO PER LE FINANZE.** Io mi permetto di pregare la Camera a volermi concedere una piccola parentesi all'aprirsi della tornata di domani, acciò questo progetto sul pagamento in cedole, che io credo non darà luogo a discussione, possa essere votato nella stessa giornata.

**PRESIDENTE.** Io proporrei piuttosto di tenere una seduta straordinaria mercoledì mattina. Così si ha la certezza che potrà essere stampata e distribuita; domani non potrebbe esserlo.

**DEPRETIS.** Non c'è discussione.

**MINISTRO PER LE FINANZE.** Lo so; ma bisogna che sia distribuita.

**PRESIDENTE.** Domani c'è Comitato, e non si può tenere seduta al mattino.

**MINISTRO PER LE FINANZE.** Intendo perfettamente, ma la ragione dell'urgenza, a parer mio, è la seguente:

Domani siamo al 21, ed il progetto deve ancora passare all'altro ramo del Parlamento. Se si trattasse solo di uffici governativi, starei quasi per dire che mi basterebbe l'accoglienza unanime fatta dal Comitato, perchè io prendessi sulla mia responsabilità di ordinare di ricevere in pagamento le cedole. Ma, siccome qui si tratta d'imporre tale ricevimento agli esattori che sono speculatori privati, così evidentemente ricorre proprio quella estrema ragione di urgenza che può qualche volta indurre la Camera a prendere una deliberazione simile a quella che io propongo.

Quindi, siccome sento che la relazione è già in composizione, e che quindi domani certamente sarà distribuita, così io proporrei che all'aprirsi della seduta di domani si mettesse all'ordine del giorno questo progetto di legge.

**PRESIDENTE.** La relazione veramente è già composta e si ha la speranza che possa essere distribuita questa sera. Se dunque la Camera aderisce, domani in prin-

cipic di seduta, prima di cominciare l'ordine del giorno ordinario, si potrà mettere in discussione questo progetto di legge.

Se non ci sono osservazioni, questa proposta si intenderà approvata.

(E approvata.)

#### SEGUITO DELLA DISCUSSIONE DEL BILANCIO PREVENTIVO DEI LAVORI PUBBLICI PEL 1873.

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del bilancio di prima previsione del Ministero dei lavori pubblici per l'anno 1873.

La discussione è rimasta sospesa al capitolo 142 del titolo: *Porti, spiagge e fari.*

Capitolo 142. Porto d'Ancona di prima classe - Prolungamento del molo.

L'onorevole D'Amico ha facoltà di parlare.

**D'AMICO.** Ho bisogno di rivolgere al ministro dei lavori pubblici, a proposito di questo capitolo, due interrogazioni, e spero dalla sua cortesia di ricevere delle soddisfacenti risposte.

L'altro giorno l'onorevole deputato di Brindisi, parlando nella discussione generale del servizio dei porti, diceva che sull'Adriatico non abbiamo che due porti, Brindisi e Venezia. Egli aveva ragione di non accennare al porto d'Ancona, perchè, dopo le ingenti spese che vi sono state fatte, siamo riusciti ad ottenere, se non si completasse l'opera, un cattivo porto a vece di un mediocre ricovero ed una sicura rada.

Oggi l'onorevole relatore del bilancio dice che la somma iscritta per questo capitolo di lire 20,000 è un residuo di spese esaurite; ed infatti, secondo la legge relativa alle opere del porto d'Ancona, queste 20,000 lire rappresentano la residuale somma della spesa stabilita.

Il porto d'Ancona è stato riguardato dal Parlamento e dal Governo (quando queste leggi furono votate) dal punto di vista militare. Ora il porto di Ancona non serve più in un modo essenziale come porto militare, ed io credo che, dal punto di vista commerciale si sia trascurato.

Mi spiego.

Era stabilito che si facesse ad Ancona un braccio settentrionale per ricovero della piccola squadra, ma questo braccio settentrionale, oggi compiuto, ha prodotto principalmente quello che io poc'anzi diceva, cioè la distruzione di una buona rada per creare un porto che non sarà sicuro ed utilizzabile veramente per la navigazione, se non prolungasi il braccio meridionale.

Il ministro, nella sua relazione del 2 giugno, accenna alla necessità di questo prolungamento; giacchè la mancanza di esso fa sì che i bastimenti ricoverati nel porto d'Ancona si trovano molto esposti ai venti di

tramontana ed in balia a quella colluttazione delle acque interne derivante dalle opere stesse che nel porto d'Ancona si sono fatte.

Io quindi, in primo luogo, domando all'onorevole ministro dei lavori pubblici se egli intende presentare al più presto un progetto di legge per compiere quelle opere, che egli stesso riconosce necessarie nella relazione del 2 giugno, per il prolungamento del molo meridionale. In secondo luogo, quando il porto d'Ancona era considerato dal Governo e dal Parlamento come una necessità militare, erasi stabilito di scavarlo per la massima sua ampiezza alla profondità di 9 metri.

Oggi questi lavori di escavazione o, per meglio dire, le somme destinate a questi lavori d'escavazione sono esaurite, e l'opera è rimasta incompiuta. Se fosse continuata l'importanza militare di quel porto dell'Adriatico, noi già avremmo stanziati nuovi e maggiori fondi, ma siccome quest'importanza cessava, questi nuovi fondi per ora non sono stati provveduti, ed intanto il porto d'Ancona, che doveva nella massima parte della sua ampiezza essere scavato alla profondità di 9 metri, si va di mano in mano interrando.

E il fatto dell'interrimento del porto d'Ancona è disastroso per più riguardi. È dannoso perchè il solo luogo dove oggi possono approdare liberamente i grandi bastimenti è limitato a quella parte che, fintanto non si prolunghi il molo meridionale, non è garantita contro i temporali del nord; è dannoso quest'interrimento perchè rende inutile le forti spese fatte in Ancona per procurare a quel porto un largo sviluppo di banchine. Veramente oggi queste banchine sono quasi compiute (si può dire che in fatto di banchine Ancona è il porto meglio provveduto), ma ciò nulla giova al commercio, perchè i bastimenti non vi si possono avvicinare; anzi se continua l'attuale trascuranza dell'escavazione di quel porto, non solo i bastimenti, ma nè anche le *chiatte* troveranno un tratto di banchina al quale potersi avvicinare. Infine, per gli scoli che dalla città scaturiscono nel porto, questo interrimento delle banchine è in Ancona un fatto che compromette seriamente la pubblica igiene.

Da un'altra parte l'interrimento e la mancata escavazione del porto d'Ancona fa sì che i magazzini generali, che quella città ha iniziati, si può dire, per la prima in Italia, non possono rendere al suo commercio quell'utile che da siffatta istituzione essa sperava; e ciò perchè i bastimenti, non potendo avvicinare la calata dei magazzini generali, devono stare nella parte centrale, ove per le anzidette ragioni è spesso impossibile servirsi delle *chiatte*.

Detto ciò, rivolgo all'onorevole ministro una seconda interrogazione per sapere se egli intende provvedere urgentemente, come è richiesto dalle circostanze, ad una seria escavazione del porto d'Ancona.

Io qui non voglio prolungarmi al di là di quello che

è strettamente necessario per rilevare ed i sacrifici di quel paese e la importante missione di quel porto, tanto militare che marittimo e commerciale, ne faccio nota soltanto, sicuro che il ministro e la Camera ne sono quanto me edotti e persuasi.

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** Per evitare che l'ommissione, fatta dall'onorevole Dentice nel parlare degli scali dell'Adriatico, spinga qualche altro deputato a prendere la parola, dirò che, oltre Brindisi, Venezia ed Ancona, vi sono ben altri porti nell'Adriatico, ai quali il Governo s'interessa.

Rispondo poi all'onorevole D'Amico, che ho fatto esaminare attentamente le condizioni del porto di Ancona, e che, se vi ha qualche banchina impraticabile, colle escavazioni che vi si andranno facendo si renderà accostabile.

Se tutti i porti d'Italia si trovassero nelle condizioni di quello d'Ancona, noi avremmo a far ben poco per la loro sistemazione, dappoiché fortunatamente esso è fra i meglio provveduti di banchine.

Faccio presente all'onorevole D'Amico che vi è il porto di Napoli, il quale non ha un metro di banchina accostabile, mentre che in quello di Ancona ve ne sono oltre 2000 metri.

L'onorevole deputato D'Amico chiede se il ministro dei lavori pubblici intende di presentare un progetto di legge per il porto di Ancona. Ho già annunziato alla Commissione ed alla Camera che si sta studiando il modo di mettere tutti i principali porti italiani, fra i quali è quello di Ancona, in buone condizioni per rapporto al commercio.

Convengo coll'onorevole deputato D'Amico, che nei porti privi di banchine il commercio deve sostenere dannosissimi sacrifici per effettuare le operazioni di carico e scarico delle merci. Ma si ricordi egli, che questo è un male comune a tutti i porti d'Italia, ed al quale è urgente di rimediare.

Quando si discuterà la legge per la sistemazione dei principali porti nostri, sarà allora il caso di esaminare quanto convenga di fare per Ancona, e se gli studi e le proposte già preparate siano sufficienti.

Domanderei quindi all'onorevole deputato D'Amico di non insistere per ora ulteriormente su questo proposito.

**D'AMICO.** Dal momento che il ministro dei lavori pubblici annuncia la prossima presentazione di un progetto di legge riguardante i principali porti dello Stato, io non ho ragione di insistere per domandare una legge speciale relativa al porto di Ancona, giacchè io sono persuaso, come egli ha detto benissimo, che i bisogni relativi al servizio portuario non sono speciali al porto di Ancona, ma che tutti i porti nostri hanno chi più, chi meno, ingenti bisogni onde rendere agevole il commercio del paese.

Adunque, nel prendere atto delle dichiarazioni fatte dal ministro sulla prossima presentazione di questa legge generale, io prego di osservare che, quando egli

rispondendomi ha accennato alla grande estensione delle banchine di Ancona, non ha fatto che ripetere quello che io stesso aveva rilevato. Però io vorrei che l'onorevole ministro dei lavori pubblici non ritenesse che l'essersi spesi parecchi milioni nel porto d'Ancona, ed il trovarsi quel porto fornito di una estensione rispettabile di banchine, significhi che i bisogni di quel porto sono inferiori ai bisogni degli altri porti dello Stato, perchè io gli ripeto che le banchine del porto di Ancona non sono accessibili al commercio.

Ripeto e conchiudo che, se i fondi di manutenzione ordinari e per l'escavazione di quel porto si mantengono ancora per qualche tempo nei limiti in cui oggi sono, avremo in Ancona una nuova strada al di fuori delle banchine, perchè il fondo si comincia già a veder secco ed asciutto in lunghe parti di esso.

Questa è l'osservazione che a me restava di fare dopo la dichiarazione del signor ministro.

**PRESIDENTE.** Capitolo 142. Porto di Ancona di 1<sup>a</sup> classe - Prolungamento del molo (Spesa ripartita), lire 20,000.

Capitolo 143. Porto di Ancona di 1<sup>a</sup> classe - Ricostruzione dell'antico moletto della Sanità marittima (soppresso).

Capitolo 144. Porto d'Anzio - Proseguimento del carico della sottofondazione della banchina del molo occidentale, lire 1400.

Capitolo 145. Porto di Bari di 3<sup>a</sup> classe - Prima rata della quota di concorso dello Stato nella spesa per la costruzione del porto, lire 175,000.

Capitolo 146. Porto di Bosa di 3<sup>a</sup> classe - Costruzione del porto (Spesa ripartita), lire 100,000.

Capitolo 147. Porto di Catania di 3<sup>a</sup> classe - Prima quota di concorso dello Stato nella spesa per la sistemazione del porto, lire 125,000.

Capitolo 148. Porto di Castellammare di Stabia di 3<sup>a</sup> classe - Costruzione del molo di protezione (Spesa ripartita), lire 17,900.

Capitolo 149. Porto di Civitavecchia - Sistemazione del molo e della calata dello scalo di porta Livorno, lire 5000.

Capitolo 150. Porto Corsini di terza classe - Miglioramento del porto (Spesa ripartita), lire 30,000.

Capitolo 151. Porto di Gallipoli di terza classe - Costruzione delle opere di protezione del porto (Spesa ripartita), lire 175,000.

Capitolo 152. Porto di Genova di prima classe - Costruzione di banchine per la stazione ferroviaria delle merci (Spesa ripartita), lire 600,000.

La parola è all'onorevole Farina Luigi.

**FARINA LUIGI.** Io avrei creduto che l'onorevole ministro avesse fatto stanziare una somma assai più rilevante per i lavori da farsi nel porto di Genova, ed invece, con mia sorpresa, ho trovato che ne aveva proposta anche una minore di quella proposta dalla Commissione.



**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** Ma no.

**FARINA LUIGI.** Scusi, ella aveva proposto 550.000 lire e la Commissione ha portato la somma a 600.000 lire. Ciò mi fa credere che, o non sia stato presentato al signor ministro un rapporto della Camera di commercio in cui gli si narravano tutti i guai del porto di Genova, e gli si additavano tutti i bisogni urgenti per portarvi riparo, o che il signor ministro di questo rapporto non abbia avuto tempo d'occuparsi, poichè onesto com'è l'onorevole Devincenzi ed amante del pubblico bene, non avrebbe mancato al certo di tenerne strettissimo conto. Suppongo che nemmeno abbia potuto esaminare un rapporto di settecento armatori e capitani di Genova che accennavano anch'essi ad un numero di lavori da farsi con la massima sollecitudine.

Da quei rapporti, di cui io tengo una copia, trovo che avrebbe dovuto rilevare essere il porto di Genova mancante di rada necessaria onde la partenza ed arrivo dei bastimenti possano effettuarsi facilmente, senza pericoli propri e delle altre navi stazionate nel porto; avrebbe parimente dovuto rilevare che il porto di Genova manca di calate indispensabili onde ogni bastimento possa trovare tanto spazio quanto è necessario perchè possa accostarsi di fianco e rimanervi tanto da eseguire lo sbarco e l'imbarco, senza la spesa di chiatte la quale fa sì che i capitani aumentano il nolo per detta perdita di tempo. Avrebbe visto che manca di sistemazione, perchè impedisce ai bastimenti di avvicinarsi a quelle poche calate che vi sono, rendendo necessaria una spesa di chiatte che raddoppiano le spese di sbarco, oltre a che la merce posta sulle chiatte, dovendo talvolta restarvi qualche giorno, ne vengono gravemente pregiudicate. Che mancano infine molte altre cose, e, si dice persino, che manchino sufficienti impiegati della dogana, per cui le spedizioni delle merci non possono compiersi con la voluta rapidità.

Nel rapporto della Camera di commercio si dice che manchino anche i vagoni della ferrovia, e che l'amministrazione delle ferrovie dell'Alta Italia non sia abbastanza persuasa della necessità in cui è il commercio di far effettuare al più presto il trasporto delle sue merci.

Mi fa specie, lo ripeto, nell'onorevole Devincenzi di essere così restio a far spese in detto porto, perchè i denari che si spendono nei porti, e specialmente nel porto di Genova, profittano in larga misura allo Stato.

Io ho sempre dato il mio voto pel vantaggio di tutti i porti italiani onde agevolare il commercio in quei porti ove possa ancora mancare, ma devo poi assolutamente oppormi che si faccia in modo che lo stesso venga meno dove fiorisce, come avviene nel porto di Genova.

Mi consta, infatti, che questo porto e le dogane arrearono, l'anno scorso, al Governo tanto utile per oltre 28 milioni. Non so quindi il motivo per cui si

risparmino tante spese necessarie, mentre il denaro sarebbe così bene impiegato.

Se l'onorevole ministro non avesse fatto una dichiarazione all'onorevole mio amico D'Amico, di presentare al più presto una legge speciale sui porti, io avrei proposto la nomina d'una Commissione in cui dovesse primeggiare l'elemento commerciale unito ad uomini tecnici, la quale dovrebbe accertare colla scorta anche di detti rapporti della Camera di commercio, e capitani ed armatori, quali sono le opere di urgenza da eseguirsi nel porto di Genova e fissare approssimativamente la somma occorrente onde il Governo potesse farsi autorizzare e supplirvi affinchè non fossero protratti più quei lavori che debbono assicurare al porto di Genova ed all'Italia tutta il primato del commercio del Mediterraneo; ma siccome dietro tali proposte dell'onorevole ministro mi sento obbligato d'invitarlo a presentarla subito per poterla discutere, lo prego a non indugiare, poichè passerà certo qualche tempo prima che sia nominata la Commissione dal Parlamento che dovrà esaminarla e che questa possa avere compiuto il suo lavoro.

Sentirò dunque volentieri una risposta dall'onorevole ministro che mi conforti sopra i progetti di legge e sopra i provvedimenti solleciti relativi ai lavori del porto di Genova.

**NEGROTTI.** Io mi sarei astenuto dal prender parte a questa discussione, se avessi avuto fiducia che il ministro realmente attenderà a quanto ha dichiarato, non soltanto a me, ma a tutti i miei colleghi, perocchè riandando le passate discussioni io ho osservato che promesse di studi, di esami, di provvedimenti ne ha fatte molte, e francamente io non so se gli sarà poi consentito di attenderle tutte. Mi trovo d'altronde costretto a prender la parola, perocchè l'attuale ministro dei lavori pubblici, fino dal 1871, nella tornata del 21 dicembre, mi rispondeva, quando io, con una certa insistenza, chiedeva volesse provvedere agli urgenti bisogni del porto di Genova con i lavori di prolungamento del molo nuovo, o con quegli altri che saranno creduti più convenienti, mi rispondeva, dico, che il ministro studiava, che avrebbe esaminata la questione, e che poi avrebbe provveduto. Quel che abbia fatto e quel che abbia provveduto l'onorevole ministro lo vediamo adesso, inquantochè siamo entrati nella discussione del bilancio di prima previsione del 1873 e il progetto per l'ampliamento del porto di Genova, ancora non ha presentato.

So però che in una recente tornata ha ripetuto che presto lo presenterà.

Ora io chiederei all'onorevole ministro dei lavori pubblici: avete studiato realmente, o avete ancora da studiare; perchè, se avete studiato, allora io non vedo perchè in un anno e più non abbiate potuto presentare questo progetto di legge, o che almeno non ci promet-

tiate in modo positivo che lo presenterete prima della discussione del bilancio definitivo; perocchè, comprende la Camera che in caso diverso è evidente che nemmeno per quest'anno sarebbe provveduto a quei lavori che sono di una assoluta urgenza pel porto di Genova.

Se poi tali studi non sono stati fatti, allora io domanderei all'onorevole ministro dei lavori pubblici, se quanto ha promesso ai miei colleghi corrisponda a ciò che ha dichiarato in una delle passate sedute della Camera all'onorevole mio amico Ricci, assicurandolo che presto avrebbe presentato un progetto di legge al riguardo.

Quindi è che, di fronte a tali considerazioni, io ho creduto debito mio strettissimo di fare questa domanda, affine di avere dall'onorevole ministro una categorica risposta.

La Camera sa che questa questione che si riferisce al porto di Genova è importantissima, e tale da non potermi imputare a spirito di campanile, perocchè è questione che tanto interessa Genova, quanto l'intera nazione. E ciò è così vero, come anche testè vi diceva l'onorevole Farina Luigi, che la finanza nazionale ha introitato nel 1872 la somma di 28,000,000 di lire circa per la sola dogana di Genova.

Quando avete un porto di tale importanza, quando voi stessi calcolate che non sarà molto lontano il giorno in cui tutti speriamo sarà aperta la ferrovia del Gottardo, io domando se voi non dovete provvedere in tempo utile a che questo porto non solo corrisponda alle esigenze attuali del commercio che continuamente reclama la sua sicurezza, ma puranco che il progetto sia compilato in modo da renderne possibile la sua ampliamento di fronte ai maggiori bisogni del commercio per la seguita apertura dell'istmo di Suez e del Ceniso, non che per quella del Gottardo che presto sarà compiuta.

Di leggieri comprenderete, o signori, che quella linea essendo la più breve per accedere alla Germania, evidentemente il porto di Genova non potrà che acquistare uno sviluppo immenso.

È per me doloroso il dirlo, ed è cosa, la quale non si crederebbe, che tutti gli anni si abbia a chiedere la presentazione di un tale progetto e che mai non si abbia altro che la magra soddisfazione disentirci a ripetere il solito ritornello che si faranno degli studi e si provvederà. Nulla mai si è fatto, ed io chiedo all'onorevole ministro che mi dia finalmente una positiva risposta.

Un'altra importante domanda debbo rivolgergli.

È trascorso un anno dacchè la marina militare ha lasciata la darsena di Genova per essere trasferita alla Spezia, ed allorquando essa era a Genova, tutti i mezzi di cui disponeva per incendi o qualunque altro disastro potesse accadere nel porto di Genova, erano sempre a disposizione del commercio.

Or bene, lo credereste, o signori, non si è nemmeno provveduto ancora un battello-pompa che è la cosa più necessaria in un porto come Genova dove in caso d'incendio in giorno di forti venti, in poco d'ora, si vedrebbe tutto il porto in fiamme. Io vi domando se non sarebbe un atto di saggia previdenza per parte del Governo di dotare nel più breve termine possibile quel porto di battelli-pompa, in quel numero che sarà ravvisato necessario. Quindi anche su questo punto io richiamo l'attenzione del ministro.

L'attuale porto comincia ad essere ristretto per il cresciuto numero delle navi e per il maggiore loro tonnellaggio, per cui si sono fatti diversi progetti per la sua ampliamento. Vi ha chi vorrebbe un molo a levante per garantire il porto dal vento di mezzogiorno-scirocco; chi desidererebbe il prolungamento del molo a ponente (e questo lo vogliono tutti) per guarentire il porto dal libeccio; finalmente tutti sarebbero di pieno accordo ove si avesse ad adottare il progetto di un antemurale.

L'onorevole ministro della guerra potrebbe dirci se egli crede che per la difesa del porto di Genova possa essere migliore il sistema dell'antemurale, oppure quello del prolungamento del molo.

Ma su questo terreno io non metto la questione, perchè sarei incompetente a risolverla, solamente l'accenno e non a caso, perchè io spero che, nel progetto di legge che sarà presentato, dovrà esserci spiegata la ragione della presentazione di uno piuttosto che di altro progetto.

Non sarei d'altronde soddisfatto che venisse adottato il solo prolungamento del molo, anche mi si assicurasse che tale opera guarentisse i bastimenti nel porto e permettesse di potersi fare in qualunque tempo le operazioni commerciali; perocchè, trattandosi di un porto di città fortificata, sono persuaso che il Parlamento non si rifiuterebbe di concedere i fondi che fossero necessari quando venisse riconosciuto che, invece del prolungamento, fosse più utile l'eseguire l'antemurale.

A fronte di queste considerazioni io voglio sperare che l'onorevole ministro mi vorrà dare una risposta categorica su quest'argomento, e che quindi non mi sarà mestieri, quando verrà in discussione il bilancio definitivo, di ulteriormente rammentargli la fattami promessa.

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** Comincerò dal ringraziare l'onorevole Negrotto dei consigli dati al Governo per la presentazione di un progetto di legge pel miglioramento di uno dei porti principali, qual è quello di Genova.

Il Governo non disconosce senza dubbio l'importanza di quel porto, e la serietà delle proposte che occorre presentare alla discussione della Camera. Ed acciocchè l'onorevole Negrotto non abbia a rivolgermi nuove interrogazioni quando si discuterà il bilancio

definitivo, gli dichiarerò francamente, che il Governo non può ora prendere, nè prende, verun impegno di presentare in un termine determinato un progetto di legge.

**NEGROTTO.** Domando la parola.

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** La questione è troppo grave ed ardua, e la Camera può stare sicura che il Governo se ne occupa, e seriamente.

**MALDINI.** Non basta.

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** Se quando il Governo avrà presentato il suo progetto di legge, vi sarà qualche deputato, il quale creda non corrispondere ai bisogni le proposte del Governo, potrà di sua iniziativa presentare un altro progetto.

**MALDINI.** Domando la parola.

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** Il porto di Genova deve provvedere al commercio italiano ampiamente; soprattutto quando sarà aperto il valico del San Gottardo.

Se non si provvedesse al miglioramento del porto di Genova in guisa da porlo in condizione di bastare al grande movimento commerciale che verrà a svilupparsi in Italia, quando saranno aperti tutti i nostri passi alpini, non si promuoverebbe certo il bene e la prosperità del paese.

Il Governo si preoccupa seriamente del porto di Genova come di tutti gli altri porti; ma esso non può, nè deve prendere impegni a giorno fisso. E nol potrebbe, perchè la questione della sistemazione del porto di Genova e degli altri porti italiani è una questione gravissima.

Nè io intendo qui di discutere se convenga sì o no la costruzione di un antemurale, o l'ulteriore prolungamento del molo. È ben naturale che, quando sarà presentato alla Camera il progetto, vi saranno uniti tanto gli studi che da moltissimo tempo hanno fatto i nostri ingegneri, quanto quelli presentati da coloro che non appartengono al corpo del genio civile. Sarà allora il momento di decidere tale questione.

L'onorevole Negrotto poi censura il Governo perchè non abbia sostituito il battello-pompa, che la marina militare ha ritirato dal porto di Genova.

Ora io penso invece che a questi battelli-pompa, come a molte altre cose che servono ai bisogni del commercio, non deve provvedere il Governo, ma gli interessi locali rappresentati dai comuni e dalle Camere di commercio.

A tale proposito vi fu un lungo carteggio, come me lo rammentava testè il mio collega delle finanze, tra la Camera di commercio di Genova ed il Governo; ed è ben naturale che quella Camera, la quale ha così a cuore i bisogni di quel porto, provveda al battello-pompa.

L'onorevole mio amico, il deputato Farina, mi ricordava uno dei memoriali trasmessi da quella Camera di commercio, del quale ho una perfetta cognizione,

come delle altre istanze fatte dal comune di Genova. Gli risponderò che il Governo, negli studi che sta facendo, riconosce che molti dei bisogni rappresentati dalle Camere di commercio sono reali.

Infatti, il porto di Genova attualmente ha 3895 metri di banchine già costrutte od in corso di costruzione. Affinchè le navi che fanno operazioni di commercio in quel porto possono avvicinarsi alle banchine, cosa che si potrà fare quando il porto di Genova sarà sistemato, occorrono 6269 metri di banchine. Io accenno a questa cifra per far comprendere alla Camera che coloro, i quali sono stati preposti a questi studi, si sono penetrati dai veri bisogni del porto di Genova. Così dirò che di area per le operazioni d'ormeggio e di ancoraggio nel detto porto vi ha deficienza, e se l'onorevole Farina vuol sapere quale sia questa deficienza, dirò essere di 61 ettari circa.

Però ripeto, che non posso precisare quando presenterò il progetto di legge, perchè dovendosi contemporaneamente provvedere ai bisogni dei diversi principali porti del regno, la questione non è soltanto tecnica ma diventa anche finanziaria.

Molti, come tutti riconosciamo, sono i bisogni dei nostri porti, ma non vi possiamo provvedere, se non gradatamente ed in ragione altresì dello svolgimento della prosperità nazionale; crescendo questa per l'incremento dei commerci, aumenteranno poi in proporzione e non diminuiranno anche in avvenire le necessità di ampliare gli scali. Cosicchè per molto tempo ancora non potrà essere detta l'ultima parola e segnato l'ultimo termine cui debbano giungere le opere dei grandi porti di commercio.

Ma d'altra parte non si potrà neppur dire che allo stato attuale delle cose il bilancio dei lavori pubblici d'Italia sia meschino nè scarso. Io, ministro dei lavori pubblici, amerei bene, se lo potessi, di cedere, in unione ai miei colleghi, a tutti i desiderii che ci vengono manifestati, e di fare tutto quanto è necessario nel più breve tempo possibile; ma consideriamo bene, o signori, che, come attendiamo a promuovere i lavori pubblici, nello stesso tempo non dobbiamo dimenticare i bisogni essenziali dello Stato; ed io credo che non farebbe opera prudente quel ministro dei lavori pubblici che acconsentisse a spendere più di quello che le finanze dello Stato gli permettano. Se da una parte forse un tale eccesso di spesa tornerebbe di vantaggio al movimento del commercio, dall'altra parte sconterebbe la finanza dello Stato, ed in fin dei conti forse ritorcerebbe sullo stesso commercio il danno della mancata temperanza; poichè la soddisfazione dei bisogni deve essere sempre proporzionata ai mezzi che per tale soddisfazione si possono impiegare, se si vuole saviamente assicurare una reale e duratura prosperità del paese.

Io pure vorrei e desidererei fare quanto alcuni degli onorevoli deputati qui chiedono; ma ne sono frenato

da queste considerazioni, alle quali forse taluno di essi non attribuisce quella importanza e quel peso che io, come membro del Gabinetto, debbo a loro necessariamente dare.

NEGROTTI. Il fatto mi ha mostrato che non mi era punto ingannato quando io aveva chiesto la parola su questo argomento.

Io diceva all'onorevole ministro che tutte le promesse che egli aveva fatte a me da oltre un anno sarebbero state lettera morta. Ne ho ora avuta la certezza, e l'onorevole ministro mi ha messo in posizione ben diversa da quella di parecchi miei onorevoli colleghi, i quali almeno hanno potuto avere la soddisfazione di ringraziarlo delle promesse che loro faceva, mentre io, dopo la sua risposta, non solo non mi è dato di ringraziarlo, ma debbo deplorare che egli non voglia provvedere ad un'opera di somma urgenza ed importanza qual è questa.

L'onorevole ministro, rispondendo testè ad una istanza fatta dall'onorevole D'Amico per il porto di Ancona, prometteva che vi avrebbe prontamente provveduto. Ora io gli domando: perchè non tratta Genova colla stessa stregua di giustizia? Da tre o quattro anni non si fa che chiedere che si provveda a questo porto che è di un'importanza certamente maggiore di quello d'Ancona; eppure fin qui nulla si è fatto; e siccome a termini della legge di contabilità non si potrà stanziare alcuna somma in bilancio, se prima la medesima non sarà stata approvata per legge speciale, così tutto al più presto la somma necessaria per i lavori del porto di Genova potrà venir stanziata nel bilancio del 1874.

Io me ne appello alla Camera, se è in questo modo che si provvede ai bisogni più urgenti del commercio nazionale.

Rispondo poi all'onorevole ministro relativamente alla questione dei battelli-pompa. Io mi sarò male spiegato, od egli non mi avrà bene inteso. Non è che la marina militare abbia trasportato alla Spezia un battello-pompa; non vi sono mai stati battelli-pompa nel porto di Genova; ho detto che le pompe della marina militare erano naturalmente a disposizione del commercio in caso di bisogno; ed ora che il dipartimento della marina militare è stato colà trasferito, io pregava l'onorevole ministro dei lavori pubblici a provvedere alla sicurezza dei bastimenti, poichè, come è a carico del Governo l'obbligo di scavare il porto, deve anche essere a suo carico l'obbligo di provvedere alle pompe in caso d'incendio.

L'onorevole ministro asserisce che tale servizio deve essere fatto a spese della Camera di commercio, ed io nol credo; ma, siccome chi asserisce deve provare, se egli sa trovarmi un articolo di legge o di regolamento che obblighi il municipio o la Camera di commercio a provvedervi, non dubiti che essi sapranno adempiere al debito loro.

FARINA LUIGI. Bisogna che dichiaro che fui non poco sorpreso della risposta dell'onorevole ministro, il quale non ha voluto indicare quando presenterà il progetto di legge per il porto di Genova. Io credevo che lo trattasse almeno come quello di Ancona, e dal momento che, rispondendo all'onorevole D'Amico, gli asseriva che il progetto riguardante il porto di Ancona era alla vigilia di essere presentato, così io credevo di poter astenermi dal fare ulteriore istanza per quello di Genova.

Ma dal momento che vedo che il signor ministro dice che intorno quest'ultimo studio (e mi piace di avere un ministro studioso), io credo di dovergli suggerire gli elementi onde possa studiar meglio, cioè che tenesse calcolo dei rapporti della Camera di commercio di Genova, non che di un indirizzo che gli hanno presentato settecento e più fra capitani e armatori della piazza di Genova i quali divergono in qualche parte da quanto chiede la Camera di commercio.

Rinnuovo l'invito che nomini almeno una Commissione in cui l'elemento commerciale figuri accompagnato da persone tecniche capaci, di cui certamente non difettiamo, affinché gli studi sieno veramente utili al porto di Genova, e perchè da qui a qualche mese, quando saranno terminati quelli che si fanno per conto del Governo, non si ritornasse da capo, ove non corrispondessero ai bisogni del porto e commercio, e si perdesse un tempo prezioso.

L'onorevole ministro poi dice che egli di cuore contenterebbe tutti i deputati e farebbe dei lavori in tutti i porti, ma che le finanze vi si oppongono.

Io ammetto che un ministro deve regolarsi come un buon padre di famiglia, fare le spese secondo le entrate; mi pare però che prima si devono sempre fare le spese per i lavori più urgenti ed utili. Il suo ritardo resta troppo pernicioso, come nel caso attuale in cui si corre il pericolo che il commercio prenda altra direzione; ed ove al ministro manchino fondi, la Camera non si è mai ricusata a stanziarne per opere di così grande utilità; ma procedere col passo di lumaca nel provvedere ai più urgenti bisogni, è una cosa che non si può permettere.

In conseguenza, io prego l'onorevole ministro, di cui ho tutta la stima, sia per la sua onestà, sia per il bene che ci dichiara voler fare anche nel miglioramento ed amministrazione dei porti, a far sì che gli studi procedano solleciti e che si procuri i lumi delle persone che conoscono il porto e il commercio di Genova, affinché il frutto di detti studi sortisca quell'effetto che è da tutti desiderato pel bene di un porto tanto necessario alla prosperità del commercio italiano, insistendo sempre pel sollecito progetto di legge relativo a tali lavori.

RICCI. Io credo che converrebbe stabilire bene le condizioni in cui trovansi attualmente i porti di prima classe, rimpetto alle somme stanziare, essendo questi

realmente l'oggetto principale dello studio del signor ministro.

Esaminando il bilancio attuale si trova che col finire del presente esercizio cessa qualunque somma iscritta in bilancio per i porti di Messina, Napoli, Venezia, Ancona, Palermo, Brindisi: non parlo di Genova giacchè non c'era un soldo da cinque anni.

E per questo ultimo porto esaminiamo la relazione del ministro sulle leggi speciali emanate pei porti nel decennio 1860-1870 presentata alla Camera in giugno 1872. Ivi a pagina 75 così si esprime:

«Però non bisogna pensare che rimangano coi medesimi lavori soddisfatte le esigenze di quel porto, giacchè il fatto ha più d'una volta dimostrato che nei tempi fortunati una parte del bacino è talmente agitata che le navi che vi si trovano ancorate, non soltanto soffrono, ma non sono totalmente al sicuro.»

Quindi fra le opere urgenti ve ne sono delle urgentissime, e veramente come concepire un porto commerciale senza una rada, alla quale abbiano facile accesso le navi che entrano, e dove possano prepararsi facilmente alla partenza quelle che prendono il mare?

Or è da riflettersi che nel progetto di bilancio del Ministero dei lavori pubblici annunziato alla Camera il ministro vuole stanziare per spese ordinarie e per spese straordinarie la somma complessiva annua di otto milioni e mezzo circa, e che colla cessazione in principio del 1874 di tutti i lavori straordinari ai porti di prima classe, che ho accennato, si viene a fare una economia di quasi un milione e mezzo...

DEPRETIS, *relatore*. Molto di più.

RICCI. Forse di più come mi dice l'onorevole relatore. Se si tien calcolo della cessazione altresì di molti lavori ordinari veniamo ad ottenere una spesa all'incirca di cinque milioni e mezzo contro otto e mezzo che il signor ministro si proponeva di spendere giusta la sua dichiarazione. Secondo me qui sta la grave questione, che meriterebbe di essere sollevata a questione di principio senza spirito di parte.

Ma, ritornando ai progetti, se questi non sono presentati prontamente, egli è evidente che, prima che gli incumbenti per gli appalti possano essere fatti, passerà una gran parte del 1874.

Ora, se è vero che questi porti hanno tanto bisogno di lavori, come bene apparisce dalla succitata relazione, perchè non affrettiamo queste opere? Mi pare che sia una necessità di mantenere in certo qual modo quelle speranze, se non altro, che ormai da tre mesi il ministro ci ha dato.

Io confesso che proprio mi lusingava, dalle parole che mi ha fatto l'onore di rispondermi ieri l'altro il signor ministro, mi lusingava, dico, che fra breve, cioè prima della presentazione del bilancio di definitiva previsione, questi progetti sarebbero stati presentati alla Camera; invece ora riconosco, e me ne duole dichiararlo, che noi non faremo niente nè in

quest'anno nè probabilmente nel 1874. Io vorrei avere i mezzi e la potenza per trascinare il ministro a fare quanto si richiede, ma non l'ho questa potenza; quindi non posso far altro che dichiarargli come il paese aspetti la pronta costruzione dei lavori urgenti occorrenti nei porti di prima classe, pei quali gli studi sono già ultimati. (*Il ministro per i lavori pubblici fa cenno di no*) Se non sono compiuti, ci dica almeno in quanto tempo saranno portati a termine. Insomma la ragione del mio insistere è questa: il paese che paga ha il diritto di essere servito; ora, quando si tratta dei porti di prima classe di Messina, di Napoli, di Brindisi, di Venezia, di Cagliari, Palermo, Genova, Ancona, tutti paesi commerciali, è dovere del Ministero che non abbiano a rimanere un altro anno senza che sia provveduto ai loro supremi bisogni. Io lascio alla Camera il giudicare se sia un sistema lodevole il fare il contrario.

PRESIDENTE. Capitolo 152. Porto di Genova di prima classe - Costruzione di banchine per la stazione ferroviaria delle merci (Spesa ripartita), lire 600,000.

Capitolo 153. Porto di Girgenti di terza classe - Costruzione di un molo nuovo (Spesa ripartita), lire 225,000.

Capitolo 154. Porto di Livorno di prima classe - Costruzione del nuovo porto (Spesa ripartita), lire 200,000.

L'onorevole Malenchini ha facoltà di parlare.

MALENCHINI. Io mi limito ad una modesta raccomandazione all'onorevole ministro dei lavori pubblici, persuaso che col suo buon volere aiuterà la giustizia delle poche osservazioni che io gli faccio intorno al porto di Livorno. L'onorevole ministro ne conosce meglio di me la condizione. Il Governo toscano, fino dal 1852, accorgendosi della condizione in cui si trovava il porto Mediceo vedendo che per la pochissima profondità di quelle acque era affatto insufficiente ai bisogni commerciali, ordinò l'esecuzione d'una diga curvilinea innanzi ad esso, la quale assicurasse al commercio marittimo di Livorno quella profondità e tranquillità di acque di cui ha bisogno e che non aveva nell'antico porto Mediceo, il quale in alcuni punti non raggiunge che pochi piedi di profondità. Questo lavoro fu cominciato nel 1852, si prosegue da vent'anni, e non s'è ancora portato a compimento; e ciò con grave danno dell'interesse dello Stato, con grave sacrificio di quei riguardi finanziari che con tutta ragione e giustizia regolano le deliberazioni dell'onorevole ministro dei lavori pubblici nell'adempimento dei lavori reclamati dal commercio.

Voglia considerare l'onorevole ministro in quale condizione sia ora il porto di Livorno. Esso per la parte della diga esterna non è neanche compiuto perchè manca lo spezzaflutti che l'assicura mezzogiorno dalle tempeste che vengono da cotesto lato. Nella tempesta che recentemente avvenne, dei bastimenti che erano in questo nuovo porto alcuni furono grave-

mente danneggiati, altri poterono, credo, a stento ricoverarsi sotto le secche della Meloria. In quali condizioni adunque si trovano questi lavori? Da vent'anni sono cominciati e non compiuti ancora. Il porto Mediceo non ha profondità sufficiente e non s'è completato il nuovo porto, dove le acque non sono abbastanza tranquille e non v'è sicurezza bastante contro le tempeste.

Le evidenze logiche che si possono dedurre da questo stato di cose dovrebbero indurre l'onorevole ministro dei lavori pubblici a compiere i lavori d'altronde di poca spesa, che sono indispensabili ai bisogni commerciali di questo porto. Egli dovrebbe fare eseguire lo spezzafutti che può assicurarlo dalle tempeste di mezzogiorno e dovrebbe far procedere con risoluzione all'escavazione del porto Mediceo; per modo che, in un lasso di tempo giustificato e non con la lentezza con cui si è proceduto finora, questi lavori sieno compiuti e possano così i bastimenti ricovrarvisi con sicurezza, e con sicurezza e tranquillità compiersi le loro operazioni commerciali.

Veda attualmente che cosa accade, con grandissimo danno del commercio, e con gravissimo danno anche delle entrate doganali dello Stato: alcuni bastimenti devono cominciare il loro carico nelle acque tranquille del porto Mediceo, e sono poi necessitati ad andare nell'altro porto che non è ancora assicurato e che non ha ancora acque tranquille a completare il loro carico, moltiplicando spese inutili, con grave danno e del commercio e dello Stato. In queste condizioni, prolungandosi così lentamente il compimento di questi lavori, ben intende l'onorevole ministro e la Camera, come sieno sacrificati gl'interessi del porto di Livorno e gl'interessi delle finanze.

Per queste ragioni io pregherei l'onorevole ministro, e qui sta la mia raccomandazione, a volere con quella maggiore sollecitudine che potrà, tenuto conto di queste condizioni del commercio e del porto di Livorno, a voler provvedere con una legge alla più celere escavazione del porto Mediceo ed alla esecuzione dello spezzafutti, spesa che può considerarsi lieve per il grandissimo profitto che produrrebbe; senza dimenticare in questo progetto di legge di provvedere perchè sia rimosso, scavato il *fossone* che ingombra il nuovo porto dal lato di mezzogiorno, del quale avrà udito parlare tante volte, e che è stato cagione, non ha molto, dell'incaglio di una corvetta americana, con gravissimo danno del bastimento e con danno per la reputazione del porto.

A queste considerazioni poi voglio anche aggiungere che sono questi lavori essenziali, vitali all'esistenza di questo porto, e voglia anche riflettere come il municipio di Livorno, con un esempio ben raro, abbia concorso a queste spese. Il municipio di Livorno, nell'insieme delle spese che sono state fatte dallo Stato pel miglioramento di quel porto, ha concorso già con circa

un mezzo milione del proprio. Voglia tener conto anche delle condizioni speciali del porto di Livorno e di quel municipio che, nonostante tutti i larghi affidamenti dati nel 1835 per la sua prosperità, chiamandolo alle spese per l'ampliamento delle sue mura e del suo porto franco, in obbedienza alle leggi del paese e per non porsi in una condizione privilegiata rispetto agli altri contribuenti del regno d'Italia cessò e rinunziò al suo porto franco.

Per tutte queste considerazioni io spero che l'onorevole ministro, tenendone dovuto conto, provvederà con quella sollecitudine che meritano, dopo vent'anni di tolleranza e di aspettativa, a compiere i lavori del porto di Livorno in modo adeguato al suo commercio.

Se dalle spese fatte pel porto di Livorno ci si sottragge convenientemente tutto quello che non fu che una semplice restituzione, perchè ci fu tolto e demolito il cantiere per convenienze della guerra del 1859, talchè il cantiere nuovo e il bacino della darsena sono spese che hanno il carattere di una semplice restituzione, apparirà con evidenza, che il vero lavoro nuovo fatto in più che in una diecina d'anni dal Governo italiano, si residua a non molto, dirimpetto a quanto vi ebbe speso il Governo toscano nel corso di otto anni.

Ed avverta di più il signor ministro che su questa somma destinata al porto di Livorno furono fatte parecchie sottrazioni che non si convertirono in beneficio della città.

Fra le altre parlo di quella data al Ministero di guerra per locali distrutti nella demolizione della porta Murata, che somma a 123,000 lire; locali che dovevano riedificarsi, e dei quali, per quanto io so, nulla si è fatto finora per il servizio militare nella città.

Dirimpetto a tutte queste circostanze, io domando se le lentezze di questi lavori non siano proprio una cosa viziosa per l'interesse dello Stato.

Mi permetto ora di sottoporre all'autorevole giudizio del relatore della Commissione la seguente osservazione e preghiera.

La legge per questi fondi data dal 1862, ora siamo al 1873 e si spendono sempre i residui di quella somma stanziata fino dal 1862.

Poco esperto di tutto il meccanismo di cifre delle successive destinazioni di questo fondo negli anni diversi, domanderei se non sarebbe giusto e possibile che la maggior somma che resta pel porto di Livorno in seguito della legge del 1862 permettesse di aumentare dalle lire 200,000 a lire 400,000 lo stanziamento fissato nel bilancio di quest'anno. Parrebbe a me un utilissimo impiego per l'interesse dello Stato e per l'interesse del municipio.

Il complesso di queste circostanze, secondo me, deve persuadere l'onorevole ministro che i reclami che metto avanti sono giustificati, e, rammentando in ge-

nere i danni patiti per l'abolizione del porto franco e i nobili sforzi che ha fatto e fa questo povero paese per sortire da quella crisi e rilevarsi alla sua antica prosperità, io confido che apparirà evidente la giustizia di affrettare il compimento dei lavori del porto, con beneficio dello Stato e del municipio.

Facendo un semplice invito per la pronta presentazione di un progetto di legge che provveda a questo, e subordinatamente sottoponendo la proposta che si possa aumentare di altre 200 mila lire il fondo già stanziato in questo capitolo, portandolo cioè a 400 mila, chiudo e finisco le mie osservazioni.

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** Mi piacerebbe, rispondendo, di poter compiacere l'onorevole Malenchini, come vorrei compiacere tutti gli altri. Quanto ci dice l'onorevole deputato Malenchini pel porto di Livorno, potrebbero dirlo moltissimi deputati per altri porti. Non voglio però che resti una erronea impressione nella Camera, ed anche nello stesso animo dell'onorevole Malenchini, la cui attenzione reclamo.

L'onorevole Malenchini deve conoscere le spese che dal principio della costituzione del regno italiano si sono fatte nel porto di Livorno.

È ben vero che nei tempi anteriori si sono spese somme molto maggiori. Ma, perchè in un anno si è erogata una somma, non ne viene di conseguenza che altrettanto si debba spendere in tutti gli anni successivi.

Ora sappia la Camera, sappia l'onorevole Malenchini, che, fra tutti i porti italiani, quello in cui si sono spese maggiori somme durante il decennio 1861 al 1870, è stato il porto di Livorno...

**MALENCHINI.** Domando la parola.

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** Imperocchè, a meno che la contabilità dello Stato non sia errata, io trovo che pel porto di Livorno si è spesa la somma di lire 5,765,899 22. A questa cifra non arriva nessuna opera marittima dello Stato. Di maniera che, per questa parte, almeno pel passato, l'onorevole Malenchini non può non essere contento.

Quanto all'avvenire, io convengo che per il banco di roccia che generalmente ricopre il suo fondo, incontra grave ostacolo il movimento commerciale nel porto in discorso. Ma l'onorevole Malenchini ben sa quanta parte del porto Mediceo già si è resa accessibile alle navi; e credo che il principalissimo bisogno di quel porto sia di continuare quanto più alacramente si possa il suo affondamento.

Riconosco bene che coloro, i quali, pella prima volta hanno progettato la diga curvilinea, non hanno considerato che vi erano sempre alcuni venti che avrebbero molestata quella stazione. Ammetto quindi l'utilità di fare in appresso lo spezzaffutti alla Vecchiaia onde rendere più tranquillo l'avamposto. Ma intanto il principale bisogno è quello dell'approfondamento del porto Mediceo, ed a quest'opera attendiamo con costante cura.

**MALENCHINI.** Io debbo fare una rettificazione. Mi permetta l'onorevole ministro dei lavori pubblici, onde la Camera non resti sotto l'impressione della sua asserzione, che pel porto di Livorno si sia speso di più che per gli altri porti, mi permetta che io le dica che ella non ha valutato con precisione le cifre che figurano nel quadro che ha citato.

Decomponga queste cifre, e le decomponga con quella intelligenza e diligenza che costituisce uno dei meriti principali della sua amministrazione. Entro nei dettagli poichè mi ci spinge, ed avrà la Camera la tolleranza di sentirli, benchè appariscano una inutile ripetizione.

La spesa del bacino e del nuovo cantiere non ha che il carattere d'una semplice restituzione. Noi avevamo il nostro cantiere, il quale in altra epoca era stata una grandissima sorgente di prosperità del paese: ebbene, quando nel 1859 sono venuti i Francesi, lo hanno distrutto perchè per convenienze di guerra conveniva isolare il forte di Porta Murata. Ma la ricostruzione di quelle opere, l'onorevole signor ministro non deve contarla come un'opera nuova intesa a nuovo beneficio di quel porto. Quel cantiere fu rifatto come richiedevano la opportunità, e le nuove condizioni dei tempi, ma in ciò il Governo non ha fatto che adempiere il proprio dovere; nè in quell'opera il signor ministro dovrebbe riconoscere altro carattere, che quello d'una vera e semplice restituzione.

Dice il signor ministro che il Governo ha speso quella somma di cinque milioni e qualche cosa nel corso di un decennio. Questo mi porta a fare un confronto doloroso, ed è che il Governo toscano, in otto anni, aveva speso per le convenienze commerciali di quel porto da nove a dieci milioni.

Ed ora il signor ministro non mi verrà a vantare i sacrifici che ha fatto lo Stato, spendendo cinque milioni in tutto questo periodo di tempo.

E noti di più che in occasione di questa cifra il municipio di Livorno si è impegnato per un mezzo milione.

E permetta il signor ministro che io dica che il municipio, sobbarcandosi a quel sacrificio per aiutare quei lavori, ha agito con una generosità meritevole di elogio e di riguardi.

Io non mi trattengo di più in siffatta questione, che ha un carattere di poco interesse per la Camera; ma, accettando le buone intenzioni che il signor ministro ha espresse, e confidando che lealmente e seriamente adempirà le sue promesse, io non aggiungo altro. Solo pregherei l'onorevole relatore di dirmi se sia possibile, come spero, di portare almeno a lire 300,000 lo stanziamento per questi lavori in questo bilancio, poichè così permette la legge votata nel 1862.

**DEPRETIS, relatore.** Io non ho bisogno di dire che sono costretto ad associarmi a tutte le sollecitazioni che si fanno perchè l'onorevole ministro affretti la

presentazione del progetto di legge che provveda ai nostri porti principali, ma non voglio tornare su questo argomento, giacchè, nell'ultima seduta, mi sono spiegato abbastanza chiaramente. Mi limito dunque a dire una parola relativamente al porto di Livorno.

Prima di tutto io debbo pregare l'onorevole Malenchini a considerare che pel porto di Livorno le spese sono stanziare sopra due capitoli, dei quali uno figura nella parte ordinaria del bilancio, ma provvede ad un'opera straordinaria. Nella somma di 1,700,000 lire stanziare per lavori di ordinaria escavazione dei porti si comprendono 245,000 lire, e con questo fondo si provvede ad un bisogno urgente, giustamente indicato dall'onorevole Malenchini, che è l'escavazione del porto Mediceo. Per il resto dei lavori del porto di Livorno abbiamo quasi esaurito il fondo autorizzato dalle leggi vigenti, perchè non ci restano più che 303,000 lire. Nel progetto di bilancio di prima previsione il ministro aveva proposto 270,000 lire, ma nella nota di variazione ha diminuito questa somma di 70,000 lire e l'ha ridotta a 200,000.

Tuttavia questa diminuzione è innocua: le 103,000 lire che si propone di rimandare al bilancio del 1874 non impediranno nè punto nè poco che tutti i lavori corrispondenti all'intera spesa si compiano nel 1873, perchè le liquidazioni verranno in parte alla fine dell'anno corrente e una parte dei pagamenti si faranno nell'anno prossimo.

Ad ogni modo mi pare che questa questione sia meglio di riservarla al bilancio di definitiva previsione. Se il ministro vedrà che spingendo i lavori alacramente, potrà erogare le 303,000 lire invece delle lire 200,000 stanziare adesso nel bilancio, io sarò il primo a confortarlo perchè proponga lo stanziamento dell'intera somma, perchè, in fin dei conti, non si farà che anticipare di pochi mesi una spesa già autorizzata. In questo senso credo che potrà essere soddisfatto l'onorevole Malenchini.

Dico ora una parola sul resto delle opere necessarie al porto di Livorno.

Le osservazioni dell'onorevole Malenchini sono giustissime; bisogna fare la diga al faro della Vecchiaia; come bisogna pure levare il basso fondo che c'è nel mezzo del porto esterno e continuare con altre somme l'escavazione del porto Mediceo, lavoro difficile, il fondo essendo di roccia. Su questo punto io non posso che unirmi all'onorevole Malenchini (non essendovi proposta per parte sua, e limitandosi egli ad una raccomandazione e ad una preghiera); io mi unisco dunque alla sua raccomandazione ed alla sua preghiera; ma se ci fosse una proposta più concludente, io l'appoggierei anche più volentieri colla parola e col voto.

**PRESIDENTE.** Onorevole Malenchini, è soddisfatto?

**MALENCHINI.** Sì.

**PRESIDENTE.** Capitolo 154. Porto di Livorno di 1°

classe - Costruzione del nuovo porto (Spesa ripartita), lire 200,000.

**Capitolo 155.** Porto di Livorno di 1° classe - Prolungamento della via Vittorio Emanuele (Spesa ripartita), lire 35,000.

**Capitolo 156.** Porto di Messina di 1° classe - Compimento del bacino di carenaggio.

La parola spetta all'onorevole Tamaio.

**TAMAIO.** Mi rincresce che dopo tanti anni di belle promesse debba anch'io ripetere sempre la stessa raccomandazione per il bacino di Messina.

Io so che fortunatamente questo bacino ha progredito; però dopo quanto ho sentito dall'onorevole Ricci, poca speranza mi rimarrebbe per l'avvenire; perchè senza tutti quegli opifizi necessari ad un'opera di tanta importanza non si concluderebbe nulla.

Io domando quindi al signor ministro quando presenterà la legge perchè questo nostro bacino possa essere messo in esercizio dall'industria privata, come altre volte disse il ministro.

Io mi permetto, per non domandare nuovamente la parola, di fare una preghiera certamente non frequente alla Camera, di togliere cioè le 5000 lire per quel che riguarda la boa, perchè da tanti anni sempre vediamo iscritte in bilancio queste 5000 lire che non si spendono mai.

Si dicono tante belle cose in favore del porto di Messina, ma in fin dei conti finora non abbiamo ottenuto altro che promesse in risposta a quanto veniamo ogni giorno domandando.

Io ho finito, e spero che sarà fatta ragione alle mie giuste richieste.

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** Si conforti l'onorevole Tamaio, perchè l'onorevole Sandri, che siede in questa Camera, e che ne può fare testimonianza, è quegli stesso che ha portato la boa a Messina. Dimodochè non vedrà più riprodotta nei bilanci la somma per essa occorrente.

Quanto poi al bacino di carenaggio si assicuri l'onorevole Tamaio, e con lui la Camera, che appena sarà compiuto, e credo che lo sarà interamente nei primi mesi del venturo anno, il medesimo funzionerà.

Resta solo a decidersi, se i cantieri, le officine e le macchine necessarie per l'esercizio del bacino debbano essere fornite dal Governo o dal concessionario dell'esercizio medesimo.

Ma questa è questione, di cui ora non potrei certamente occupare la Camera.

**PRESIDENTE.** Capitolo 156. Porto di Messina di 1° classe - Compimento del bacino di carenaggio (Spesa ripartita), lire 180,000.

**Capitolo 157.** Porto di Messina di 1° classe - Costruzione e collocamento di una boa, lire 5000.

**Capitolo 158.** Porto di Messina di 1° classe - Ricostruzione di 40 metri di banchina, lire 18,000.



Capitolo 159. Porto di Napoli di 1<sup>a</sup> classe.

La parola spetta all'onorevole Nicotera.

**NICOTERA.** Le osservazioni dell'onorevole Ricci sono di una gravità tanto evidente che non hanno bisogno di una lunga dimostrazione per convincere la Camera e l'onorevole ministro dei lavori pubblici, che vi si deve portare la più accurata attenzione. Basta sapere, che nei porti di Napoli, Messina, Venezia, Ancona, Palermo e Brindisi le somme sono esaurite col bilancio del 1873; che nei porti di Cagliari e di Genova non era nulla stanziato nel bilancio precedente, e solo nel porto di Livorno vi è un'eccedenza di lire 100,000 sul bilancio del 1873.

Detto questo, risulta chiaro che l'onorevole ministro debba cercare di provvedere, quanto più presto gli è possibile, poichè diversamente per il 1874 tutti questi porti resterebbero senza veruno stanziamento nel bilancio.

Ma io mi fermo principalmente al porto di Napoli. Pel porto di Napoli è stanziata la somma di 80,000 lire; e, come fra poco dimostrerò, questa somma di lire 800,000 non basta neppure a provvedere ai danni cagionati dall'ultima tempesta del 4 dicembre.

La questione del porto di Napoli è divenuta serissima. Essa non deve essere considerata soltanto nei danni cagionati dalla tempesta del 4 dicembre 1872, ma anche per gli altri della tempesta del 1867; essendo utile ricordare che ciò che è avvenuto nel 1872 non è che la ripetizione di ciò che avvenne nel 1867.

Il commercio della città di Napoli è giustamente allarmato, si sta quasi perdendo la speranza che quella città possa avere veramente un porto sicuro, che vi attiri un serio movimento commerciale.

Molti hanno creduto, non so se per ignoranza o per altro, che i danni cagionati al porto di Napoli siano dipesi dalla terribile tempesta, invece la cagione vera, che ha prodotto quei danni tanto nel 1867 quanto nel 1872, fa d'uopo ricercarla nell'erroneo sistema di costruzione, e non già nella violenza e nell'azione irresistibile dei marosi.

Io ho voluto con ogni cura interrogare e consultare gli uomini competenti, per conoscere quale è veramente la cagione per la quale costantemente, ogniqualvolta accade una tempesta, si avverino quei terribili danni nel porto di Napoli, e tutti li attribuiscono a negligenza come furono condotti i lavori, al male applicato sistema di costruzione.

Infatti i guasti maggiori si veggono nei primi 300 metri del molo nuovo e del tronco verso l'antica testata, pel mancato completamento della scarpa esterna, e per la poca o nessuna manutenzione negli anni precedenti nel rifiorimento della scogliera, rendutasi debole ed assottigliata.

Si sono impiegati dei massi artificiali di piccola mole senza neppure lasciare rassodare la gitta per una stagione.

Spiego meglio questo concetto.

I massi artificiali si adoperano, come tutti sanno, o quando non si può disporre di blocchi naturali o quando questi non possono avervi del peso e qualità da resistere potentemente all'urto o dislivello del mare agitato, e sempre s'impiegano nella costruzione delle scogliere per funzionare da scogli annegandoli alla rinfusa, ma non mai sopra scogliera di massi naturali collocati per farli funzionare da parapetti o muri di difesa.

Moltissime altre osservazioni potrebbero farsi, ma io le tralascio per brevità, e per non addentrarmi troppo nelle questioni tecniche.

È bene però sapere che i massi artificiali adoperati in quella costruzione non erano che circa metri cubici due e mezzo ciascuno, del peso di cinque tonnellate, il cui insieme aveva uno spessore di quattro metri ed un'altezza di metri sei sul livello del mare.

Queste credo siano le dimensioni esatte; e quindi a fronte della potenza dei marosi il baluardo composto di massi slegati, di poca mole e peso, e senza fondazione, non poteva resistere alla violenza, all'impeto delle onde, e fu distrutto.

Le banchine poi, edificate sopra una scogliera non ben rassettata, adiacente al muro di difesa, con la sua limitata fondazione, formano col muro stesso un corpo separato e poco resistente.

Ora se non si adopera un rimedio radicale, se non si muta sistema, se non si aumentano le dimensioni dei massi artificiali, che accadrà? Accadrà che il lavoro che si farà in quest'anno, per riparare ai danni prodotti dalla tempesta e che richiede la spesa di un milione circa, saranno distrutti l'anno venturo, o quando avremo un'altra tempesta come quella del 1867 e 1872.

Di fronte adunque a questi pericoli di vedere rinnovarsi i danni, pericoli che per altro erano stati prevenuti da tutti gli uomini tecnici di Napoli, i quali consigliavano un altro sistema, che secondo il progetto di un distinto ingegnere consisteva in una solida diga, e che non fu seguito perchè forse prevalsero certe considerazioni di economia; di fronte a questi pericoli io mi permetto di raccomandare all'onorevole ministro dei lavori pubblici, che prima di adottare un nuovo sistema o di continuare il precedente voglia consultare gli uomini tecnici e marittimi della città di Napoli, ed affidare ad essi lo studio di questo importantissimo lavoro.

L'onorevole ministro mi consentirà gli dica che le persone adoperate nella direzione dei lavori del porto di Napoli, fra le quali si è cercato forse a bello studio di escludere tutte le capacità locali, che a quelle persone per quanto dotte, manca la pratica dei lavori di mare, e la conoscenza, che in questi lavori da molti è tenuta essenzialissima, la conoscenza speciale dei luoghi, e dell'effetto che le tempeste e le correnti producono sui lavori.

Quindi vorrei pregarlo che, prima di adottare un sistema definitivo, egli lo faccia studiar bene da una Commissione tecnica comprendendovi, per lo meno, gli uomini speciali, gli uomini tecnici del paese, poichè in questo solo modo si potrà sperare che non si rinnovano gli inconvenienti che per ben due volte si sono avverati.

Quando si avranno poi tutti gli studi allora cerchi di spingere i lavori di quel porto con un po' più di sollecitudine di quello che non si è fatto fino al presente; affinchè la lentezza dei lavori non contribuisca anche essa, come pel passato, ai disastri.

Io, sostenendo la questione del porto di Napoli, non credo di sostenere una questione locale, una questione di campanile. Spero tutti riconosceranno che l'importanza del porto di Napoli, come quella dei porti di Genova, di Palermo, di Venezia, di Messina, ecc., è tale che non si può localizzare, ma necessariamente appartiene ad un ordine molto più elevato, cioè ad un ordine generale.

Mosso quindi da queste considerazioni, io mi permetto di presentare il seguente ordine del giorno, che spero di veder accettato dall'onorevole ministro ed anche dalla maggioranza della Camera:

« La Camera, deplorando i danni avvenuti nella diga del porto di Napoli, confida che il ministro dei lavori pubblici farà studiare da una Commissione tecnica le cause che li hanno prodotti, e provvederà in modo conveniente affinchè non abbiano a ripetersi, e l'opera del porto sia condotta con un migliore sistema e portata a compimento nel più breve tempo possibile. »

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

**MANZELLA.** Io ignorava che l'onorevole Nicotera intendesse discorrere su questo capitolo; è per ciò che or ora mi sono fatto iscrivere per dire poche parole sul porto di Napoli, che è uno dei principalissimi fattori della prosperità, non solo della città e della provincia tutta, ma altresì delle provincie congiunte, e mi sarebbe sembrato sconveniente farlo passare senza una qualunque avvertenza; ma, dopo che ho ammirato le calde e sentite parole dell'onorevole preopinante, non mi impegno in altre considerazioni, e molto meno nell'argomento tecnico, perchè non è questo un luogo accademico, dove si discutono questioni scientifiche ed artistiche, per le quali dovrei chiamare in aiuto gli ultimi rinomati scrittori Eury e Cialdi, per definire i grandi effetti che producono le correnti sottomarine e le correnti superiori, riconoscendo essere ciò ufficio delle persone del mestiere deputate espressamente dal Governo, le quali certamente sapranno adempiere al debito loro, risolvendo le questioni sollevate dal preopinante.

Aggiunge solo che, fra le opere straordinarie cui si deve por mano, evvi il ripristinamento del molo colle

opere annesse distrutte dalle ultime tempeste; per tal ripristinazione non sono sufficienti nè le lire 800,000, e nè pure il doppio, quando si avrà la buona volontà di non far distruggere il resto, e perciò è una dolorosa ma suprema necessità di accrescere nella vera misura i sussidi, e con questi sussidi si potranno ripescare gli scogli i quali si trovano sbalzati nel bacino che l'ingombrano e lo mettono in condizioni di non potersi prestare al ricovero delle navi; e tali scogli saranno utilissimi per rifiorire in parte la scogliera danneggiata.

Fo quindi viva raccomandazione all'onorevole ministro dei lavori pubblici onde s'impegni a provvedere in modo straordinario alla reintegrazione del molo, e dico straordinario, dovendosi adottare gl'identici mezzi adottati per le devastazioni avvenute in altri luoghi d'Italia, e ciò sia il più presto; diversamente i mali si ingigantiranno col sopravvenire di altre forti commozioni del mare nella stagione che corre.

In quanto alla prolungazione del molo, si vedrà quale dovrà esserne la definitiva proporzione, onde il bacino sia garantito in modo da dare non solo un ricovero sicuro ai bastimenti, ma da offrire una difesa al porto vecchio ed ai docks che si costrurranno.

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** Avrei desiderato che l'onorevole Nicotera non avesse portato nella Camera una questione prettamente tecnica. Egli comprenderà benissimo, che quando si vuol fare un porto il progetto deve essere approvato dagli uomini tecnici, dal Consiglio superiore, ecc.; ed il Governo lo circonda per tal modo di tutte quelle guarentigie, che possono assicurarne la riuscita.

Avvenuti gli ultimi disastri nel porto di Napoli, ho domandato ai miei ingegneri idraulici più capaci, se mai si potesse per qualche verso attribuirne la causa a mala costruzione. Essi mi hanno fatto osservare che il molo di San Vincenzo era costruito solidamente per modo, che solo dinanzi ad una forza superiore ad ogni calcolo, straordinaria, imprevedibile aveva dovuto cedere, e questa eventualità si era verificata nel mese decorso.

Che la tempesta del dicembre fosse veramente eccezionale lo attestano i moli antichissimi e solidissimi della darsena militare, che resistono da secoli e che pur in questa circostanza subirono notevoli avarie, sebbene meno esposti degli altri.

Deve poi aver presente la Camera, che vi fu nel 1861 una Commissione autorevolissima d'ingegneri, parte locali e parte di altre provincie dello Stato, e che i primi, cioè quelli del luogo, stabilirono i profili che dovevano avere le nuove opere. Sui profili di esecuzione poi il Consiglio superiore dei lavori pubblici ha aumentate le dimensioni, e le ha aumentate di gran lunga, di maniera che non è a credere che, per mala costruzione, o per mancanza di consigli, o per provvedimenti non presi, siano avvenuti questi disastri.

Ma ad ogni modo comprenderà bene l'onorevole Ni-

cotera che questa è una questione puramente tecnica. Io non ho mancato di mandare sopra luogo un ispettore, e di consigliarmi coi membri più autorevoli del Consiglio superiore: ma nessuno mi ha potuto dire che vi fosse stata colpa, nella costruzione, né errore nel progetto delle opere.

Quanto poi alle riparazioni (ed in questa parte risponderò unitamente all'onorevole Nicotera ed all'onorevole Manzella) già si stanno compilando, dopo un progetto generale di massima, dei progetti di esecuzione, e le riparazioni spero saranno condotte colla massima celerità. Sarà da vedersi nel bilancio definitivo se vi sia bisogno di maggiori somme oltre quelle, che figurano attualmente iscritte nel bilancio per il prolungamento del molo. Attualmente l'amministrazione mi assicura che non sarebbe al caso di indicare al Parlamento l'aumento occorrente. E rispondendo all'uno e all'altro degli onorevoli deputati dirò, che siccome il molo di San Vincenzo è quasi al termine, così l'amministrazione ha già fatto fare gli studi pel molo orientale che deve completare il porto di Napoli, riconoscendosi da tutti che il principale difetto del porto di Napoli consiste nella mancanza di banchine per le operazioni commerciali; ora col complemento del nuovo molo, Napoli acquisterà una estensione di banchine sufficiente ai suoi commerci.

Pregherei infine l'onorevole Nicotera di voler ritirare il suo ordine del giorno, in quanto porterebbe a giudizi, su cui attualmente la Camera non potrebbe prendere risoluzione alcuna.

**NICOTERA.** Farò osservare all'onorevole ministro dei lavori pubblici che non ho avuto affatto in mente di portare qui alla Camera una questione tecnica, e veramente non lo potevo, non sentendome punto competente; ho voluto solamente accennare ad uno o due inconvenienti tecnici per convincere la Camera e l'onorevole ministro che erronea assolutamente è la credenza che i danni siano stati cagionati dalla tempesta, e non già dal modo come quei lavori sono stati condotti e dal materiale impiegato.

E mi convinco tanto più di questa necessità dopo udita la risposta dell'onorevole ministro, il quale continua ad affermare che i danni sono dipesi dalla tempesta e non dai materiali impiegati e non dal modo come i lavori sono stati eseguiti.

Creda l'onorevole ministro che questa opinione a Napoli è combattuta da tutti gli uomini tecnici, ed è doloroso che questa opinione di tutti gli uomini competenti di quella città si trovi in contraddizione colla opinione degli impiegati del Genio mandati colà e adoperati dal ministro a studiare le cause dei danni.

L'onorevole ministro ha detto che la tempesta è stata così violenta, così forte che ha distrutto anche parte della scogliera secolare che esisteva nel porto di Napoli. Lo so benissimo e l'ho pure accennato, ma vuole sapere onorevole ministro la ragione per la

quale è stata danneggiata anche quella vecchia scogliera.

La ragione è questa.

Quella scogliera è stata abbandonata per molti anni, non è stata rifornita mai, quindi a poco per volta le acque si sono infiltrate e l'hanno indebolita.

Osservi l'onorevole ministro che l'istessa tempesta è pure avvenuta al Granatello ed a Torre Annunziata.

Ebbene, le scogliere del porto di Granatello, che sono state rifornite di tratto in tratto, hanno resistito. Le opere del porto di Torre Annunziata, che sono state eseguite con tutte le regole che detta la scienza, e per le quali si sono adoperati dei massi artificiali di giuste dimensioni, nulla hanno sofferto; mentre invece la scogliera vecchia del porto di Napoli, perchè abbandonata, e la scogliera nuova, perchè vi si era costruito sopra prima che l'opera si rassodasse, sono state distrutte.

Io deploro sinceramente che le informazioni, che l'onorevole ministro ha dagli impiegati del genio, lo conducano a quell'erronea credenza che bisogna pur combattere.

Badi bene l'onorevole ministro che, se quella opinione fosse generale, se fosse attendibile, s'ingenererebbe nel commercio la peggiore delle convinzioni, cioè che Napoli non potrà mai avere un porto sicuro, un porto stabile, un porto che non vada incontro a quei grandi inconvenienti che tutti abbiamo deplorato. *(Segni di dissenso al banco dei ministri)*

Prego l'onorevole ministro di riflettere che questa è la seconda disgrazia avvenuta al porto di Napoli: è la ripetizione di quella del 1867.

Io non voglio sollevare, lo ripeto ancora una volta, una questione tecnica, non voglio indicare all'onorevole ministro quale sistema debba seguire: il mio ordine del giorno mi pare escluda questo. Io confido che l'onorevole ministro dei lavori pubblici farà studiare da uomini competenti la questione. E solamente nel discorso (mi sono guardato bene dal metterlo nell'ordine del giorno) l'ho pregato di consultare anche gli uomini tecnici di Napoli.

Egli sa meglio di me che Napoli ha degli ingegneri tecnici e marittimi i quali valgono per lo meno (e con questo non credo di recare ingiuria a chichessia) quanto gli ingegneri del genio civile che sono al Ministero; con questo di più che, cioè, essendo del paese, sanno gli effetti che le correnti e le tempeste producono nel luogo; conoscenza che manca agli ingegneri che attualmente sono adibiti alla direzione di quell'opera.

Quindi io, senza insistere (creda pure l'onorevole ministro che io non voglio fare questione di manutenzione o non manutenzione) sul mio ordine del giorno, sarei contentissimo che l'onorevole ministro mi dicesse che egli studierà la questione, che adopererà i migliori mezzi possibili onde prevenire i danni che possono av-

verarsi; ed allora io sarò lieto di ritirare il mio ordine del giorno, e di prendere atto delle sue dichiarazioni. Ma se egli continua ad insistere nelle dichiarazioni che ha fatte testè, allora, con dolore, sarò costretto a mantenere l'ordine del giorno.

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** Parmi veramente di essere stato franteso dall'onorevole Nicotera.

Ho detto che, avendo consultato gli ingegneri del genio civile, mi è risultato che non si possono per verun modo attribuire a colpa di alcuno i danni avvenuti: ed ho soggiunto che, dovendo eseguirsi nuove riparazioni, sarà mia cura di far studiare la cosa quanto più accuratamente si possa.

Il Ministero dei lavori pubblici si avvantaggia di tutte le persone pratiche e degli ingegneri di marina, ed ancora recentemente si è valso di essi, ed ha consultato anche ingegneri privati di Napoli, tenuti in moltissima stima.

**NICOTERA.** Io prendo atto delle dichiarazioni dell'onorevole ministro, certo che egli farà il meglio che si potrà onde persuadere il commercio e gli abitanti della città di Napoli e tutti gli Italiani che il porto di Napoli sarà costruito in modo da non incontrare più quegli inconvenienti che finora si sono avverati.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Nicotera ritira la sua proposta. Perciò il capitolo 159, *Porto di Napoli di prima classe — Prolungamento del molo militare* (spesa ripartita) si riterrà approvato in lire 800,000.

Capitolo 160. Porto di Ortona di 3<sup>a</sup> classe - Costruzione di un pennello, lire 15,000.

Capitolo 161. Porto di Palermo di 1<sup>a</sup> classe - Opera di difesa alla cala del porto (spesa ripartita), 360,000 lire.

L'onorevole Paternostro Paolo ha facoltà di parlare.

**PATERNOSTRO PAOLO.** Io non domanderò promesse all'onorevole ministro. Mi contenterò di pregarlo perchè colla sua solita cortesia voglia fare attenzione alla mia brevissima raccomandazione.

L'onorevole ministro sa che i lavori di difesa nella cala del porto di Palermo nel mese d'aprile, al più tardi, saranno terminati. La Commissione del bilancio ha accettata la cifra proposta pel 1873 ed io non la discuto. Pare che votando lire 360,000 pel 1873 ci sarà un residuo di fondi in lire 108,000 pel 1874. Io ignoro se l'onorevole ministro pagherà questi residui all'impresa terminata l'opera, forse in vista delle perdite sofferte per le ultime tempeste, o vorrà aspettare il 1874. Se debba proporre le lire 108,000 nel bilancio di definitiva previsione sarà cosa che vedrà il signor ministro. Quello che io gli voglio raccomandare è questo. Trovo che nella relazione si parla di opere straordinarie che debbono farsi in Palermo per difesa alla cala di quel porto; trovo nella relazione dell'onorevole ministro fatta nel 1872 la stessa dichiarazione.

L'onorevole ministro (e potrà riscontrare quel che dico a pagina 152 e seguenti) dichiara che una volta

ultimati i lavori attualmente in corso, sarebbe il caso di dover pensare ai fondi occorrenti per completare la intera opera di difesa della cala del porto di Palermo. Senza le nuove opere i lavori già fatti andrebbero sicuramente perduti. Ora, siccome ho già detto, nel mese di aprile saranno terminati i lavori in corso, e vi è urgente bisogno che siano continuati. Siccome le opere che ci vogliono, al dire degli stessi ingegneri governativi, sono di assoluta necessità, e si rischierebbe di perdere il già fatto, io voglio augurarmi (e questa è la mia raccomandazione) che il signor ministro, tenute presenti le sue stesse dichiarazioni, voglia al più presto possibile domandare i fondi necessari presentando un progetto di legge.

Io non vorrei una risposta che mi togliesse la speranza, come quella che ho udito dare a qualche altro collega, non vorrei che mi si dicesse che il Governo non s'impegna a niente. Io non domando impegni; solo domando che il signor ministro, nell'interesse della cosa pubblica, nell'interesse di quei lavori che vanno necessariamente continuati, conformemente alle sue stesse asserzioni, contenute nella relazione del 1872, voglia occuparsene, e presentare, al più presto, un progetto di legge. Qualunque perdita di tempo potrebbe costringere il ministro ad autorizzare la continuazione dei lavori sino alla concorrenza di un quinto di più; ma spero non si arriverà a questo, mercè la solerzia del signor ministro.

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** Sia sicuro l'onorevole Paternostro che si farà in modo che i fondi non difettino a quelle opere, essendosi già riconosciuta la necessità di chiedere alla Camera altre somme per la continuazione dei lavori nel porto di Palermo.

**PATERNOSTRO P.** Prendo atto di questa dichiarazione e non insisto di più.

**PRESIDENTE.** Capitolo 161. Porto di Palermo di prima classe - Opere di difesa alla cala del porto (Spesa ripartita), lire 360,000.

Capitolo 162. Porto-canale di Pesaro - Compenso a diversi proprietari per occupazione di terreni e danni arrecati in causa dei lavori eseguiti al porto-canale di Pesaro, lire 3000.

Capitolo 163. Porto di Reggio di 3<sup>a</sup> classe - Prima rata della quota di concorso dello Stato nella spesa per la costruzione del porto, lire 125,000

Capitolo 164. Porto di Rimini di 3<sup>a</sup> classe - Prolungamento del molo murato destro, lire 3000.

Capitolo 165. Porto di Salerno di 3<sup>a</sup> classe - Compiimento dell'antemurale (Spesa ripartita), lire 30,000.

L'onorevole Nicotera ha facoltà di parlare.

**NICOTERA.** Anche per il porto di Salerno debbo fare una raccomandazione al ministro.

Quel porto è condannato a vedere distrutti spesso i lavori che si fanno nel corso dell'anno precedente.

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** Questo no.

**NICOTERA.** Non tutti gli anni, ma quasi in tutti gli

anni accade un guasto nel porto di Salerno. Io non sollevo neppure in questo la questione tecnica. L'onorevole ministro però deve preoccuparsene. Egli dovrebbe fare esaminare quei lavori per vedere se vi è difetto di costruzione. Anche per quel porto si adoperano dei massi artificiali di piccola mole. Come si vede da quelli ammamiti sulla spiaggia, non sono più di tre metri cubici, quando per lo meno, a giudizio di uomini tecnici, non dovrebbero essere inferiori di metri sei cubici, rappresentanti un peso di dodici tonnellate. Vegga l'onorevole ministro se non convenga chiudere l'attuale bocca di levante. Arrestare l'antemurale nello stato presente. Spingere da terra dal lato di ponente un pennello in modo che ad una data altezza ripieghi verso scirocco da coprire il bacino del porto e l'attuale antemurale dalla traversia del golfo lasciando la bocca ad oriente come si trovava nell'antico porto. Così forse si toglierebbe la risacca e i bastimenti non sarebbero condannati a perire nel porto. Ma io non voglio ora sollevare questa questione tecnica e mi limito a pregare il ministro di due cose: la prima che faccia progredire con un poco più di sollecitudine i lavori, e la seconda che faccia studiare se bisogna mutare il sistema che pure è seguito per quel porto.

Sono così limitati i miei desiderii, che spero di vederli accettati dal signor ministro.

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** Veramente non mi consta che nel porto di Salerno ci siano stati guasti importanti; anzi, avendone domandato all'ufficio locale, ho saputo che i danni avvennero specialmente nell'allungamento delle scarpate esterne delle scogliere, la qual cosa suole avvenire in tutte le nuove costruzioni. Ma poichè l'onorevole Nicotera asseriva con tanta certezza, che i lavori hanno grandemente sofferto, io tornerò nuovamente ad informarmi, e provvederò a seconda del bisogno.

**NICOTERA.** Io prego l'onorevole ministro di ritenere che non solamente è avvenuto uno spostamento, come egli dice, ma qualche cosa di più. Se si lesiona il muro e le fondazioni, egli comprende che non è un semplice spostamento.

Ma oltre ai danni avvenuti alle opere, ve n'è un altro sul quale è bene richiamare l'attenzione dell'onorevole ministro, il quale dipende pure dalla non buona costruzione del porto. Cinque o sei bastimenti si sono perduti in quel porto per la risacca che, tenendo conturbate le acque, ha condannato i bastimenti ad un continuo rullio, e quindi o si sono affondati, o si sono rotti sugli scogli del pennello di levante, come è accaduto tanto nella tempesta del 1867 quanto nell'ultima del 1872.

Vede l'onorevole ministro che da parte mia non v'è stata punto esagerazione. Sono due i danni che sono avvenuti nel porto di Salerno: uno nelle opere, l'altro nei bastimenti. Secondo gli uomini tecnici, quel porto

non risponde ai bisogni, ed è fatto in modo che necessariamente dei danni dovranno sempre avverarsi.

**DEPRETIS, relatore.** Ho domandato la parola solamente per dare una spiegazione all'onorevole Nicotera sull'ultima sua osservazione. Egli ha detto che secondo l'opinione di alcuni uomini tecnici, il porto di Salerno era fatto in modo che le navi stesse non vi stavano in sicurezza. Ebbene, quello che dice l'onorevole Nicotera è vero. Coi venti del terzo quadrante le navi non vi stanno sicure. Io però gli farò osservare che i lavori del porto di Salerno non sono finiti; che si deve fare un prolungamento della diga, e che, fatta quest'opera, le navi vi staranno sicure. Ma la spesa è piuttosto importante.

**PRESIDENTE.** Capitolo 165. Porto di Salerno di terza classe - Compimento dell'antemurale (Spesa ripartita), lire 30,000.

Capitolo 166. Porto di Santa Venere di terza classe - Costruzione del porto nel golfo di Santa Eufemia (Spesa ripartita), lire 50,000.

**MUSOLINO.** Io non dirò che pochissime parole per fare una raccomandazione all'onorevole signor ministro dei lavori pubblici sul porto di Santa Venere.

Pare che questo porto sia contemplato da una legge la quale è nata sotto l'influsso di una sinistra costellazione, perchè avrebbe dovuto essere bell'e fatto sino dal 1866, e non lo fu; si concesse una proroga fino al 1870, ed anche questo termine passò infruttuosamente.

Io mi guarderò bene dall'attribuire questo ritardo all'onorevole ministro, di cui anzi ho motivo di fare l'elogio. Infatti egli ha avuto il coraggio di riparare agli errori de' suoi predecessori, perchè, essendosi convinto che l'impresa passata non poteva adempiere agli impegni assunti, si affrettò a rescindere il contratto, e adesso si tratta di stipulare un secondo appalto.

La mia raccomandazione dunque consiste nel pregare il signor ministro dei lavori pubblici di fare sì che sia accelerata, per quanto è possibile, la costruzione di quelle opere le quali sono necessarie per ultimare la costruzione di questo porto prima che incominci la bella stagione, perchè, se questa avesse a passare senza lavori, allora le operazioni dovrebbero essere differite sino al 1874, e si perderebbe un anno di più, quando ne abbiamo già perduti di molti.

L'onorevole signor ministro non ignora che questo porto è di un interesse non solamente locale, ma anche generale, perchè nella lunga traversata da Napoli non vi è, per la navigazione mercantile soprattutto, altro porto fuorchè quello di Santa Venere. Ora dalle statistiche si rileva che ogni anno sulle coste della Calabria si verificano circa cinquanta naufragi.

Dunque ben si vede come valga la pena di affrettare il compimento di opere la cui utilità pubblica è incontestabile.

**LARUSSA.** In ordine al porto di Santa Venere, debbo anche io dare una preghiera all'onorevole ministro dei lavori pubblici, la quale se sarà benignamente accolta, come m'auguro, contribuirà al buon andamento dell'opera.

Il mio collega Musolino si è fatto a sollecitare il Ministero di stabilire prontamente il nuovo contratto, ed io alla mia volta aggiungo che deve provvedere non solo ai lavori rimasti sospesi, ma a quant'altro occorrerà perchè questo porto risponda al suo scopo.

La Camera sa, che la costruzione del porto di Santa Venere si pratica dal Governo in consorzio colle tre provincie calabre, ripartendosi la spesa.

Trattandosi adunque di un'opera consortile, negli enti interessati esistono eguali diritti e doveri, ma nella fattispecie la cosa è proceduta diversamente.

Per un certo tempo i lavori del porto non diedero luogo ad inconvenienti, ed il Ministero chiedeva il pagamento delle rate provinciali a misura che si eseguivano gli scandagli, dei quali rimettevasi copia alle deputazioni per conoscerne il tenore.

Pocchia mutossi sistema. Le amministrazioni provinciali furono interamente messe da banda, e alle medesime il Ministero si è rivolto unicamente per avere rilasciato il mandato delle somme stanziare nei bilanci.

La deputazione della provincia di Catanzaro ha reclamato per essere informata dello stato dei lavori, ma il Ministero non ha curato altro che di realizzare la quota di concorso della medesima, e financo non ha dato avviso dello scioglimento del contratto.

Quanto di sopra ha pure pregiudicato la posizione finanziaria della media Calabria, nell'interesse della quale specialmente parlo.

Malgrado le ristrettezze del bilancio della provincia, per molte opere pubbliche di cui è gravato, il Consiglio non mancò nel 1872 di stanziare la somma di lire 80,000 per adempiere agli obblighi nascenti dalla legge pel porto di Santa Venere, ed essa è già passata nella cassa dello Stato; come pure il Consiglio curò nel bilancio del 1873 di piazzare lire 65,000 per lo stesso oggetto.

Intanto dalla relazione che precede il bilancio in discussione sono venute a conoscenza che nel 1872 il Governo non ha speso che lire 51,864; e per l'esercizio 1873 chiede lire 50,000.

Se la pratica si fosse trattata regolarmente, la provincia di Catanzaro non si sarebbe trovata col suo bilancio così oberato senza che l'opera fosse progredita.

Epperò, prego caldamente, l'onorevole signor ministro, di ritornare al vecchio metodo quando si metterà mano ai lavori del porto di Santa Venere per effetto del nuovo contratto, disponendo la rimessa dei collaudi alle tre deputazioni provinciali di Calabria, in occasione del rilascio dei rispettivi mandati, ed in tal guisa il pagamento della quota dell'opera consortile

sarà fatto a ragion veduta, e non più, come per lo addietro è avvenuto, contro ogni buona regola.

E sviluppando la data preghiera, lascio alla saviezza del signor ministro di trovare inoltre modo come ottenersi i collaudi dei lavori, non più isolatamente dall'ufficio tecnico governativo, ma con l'intervento di una rappresentanza delle provincie contribuenti alla spesa del porto di Santa Venere.

Resto ora aspettando dalla nota cortesia del ministro dei lavori pubblici qualche parola in proposito.

**NICOTERA.** Io desidero rivolgere una domanda all'onorevole ministro dei lavori pubblici.

Il diligentissimo relatore della Commissione del bilancio nella sua relazione accenna alla necessità di congiungere questo benedetto porto di Santa Venere colla terra, perchè, come è attualmente, quando le navi entrano nel porto, forse sono al sicuro, ma i viaggiatori e le mercanzie non scendono a terra; bisogna aspettare che passi la tempesta per poter sbarcare.

L'onorevole ministro dei lavori pubblici l'anno scorso promise che avrebbe fatto studiare il progetto di congiungere il porto colla terra. Lo pregherei a volermi dire se questi studi sono stati fatti, e, se non lo sono, quando creda di poterli avere in pronto. Quel porto probabilmente sarà finito il 1878; ma, se quando sarà finito, mancherà la congiunzione con la terraferma, allora poco o nulla gioverà a quei disgraziati paesi.

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** Altra volta l'onorevole Nicotera mi ha fatto una descrizione del porto di Santa Venere. Convengo che pel medesimo sia necessario di eseguire quanto occorre per renderlo adattato al commercio, e che possa quindi essere utile di unire il molo alla terraferma. A tale scopo fu già studiato un progetto, che or trovasi presso di me.

Assicuro poi l'onorevole Larussa, che esaminerò quali sono state le pratiche in passato riguardo a questo porto, non essendo attualmente in grado di rispondergli.

Vedrò se vi sono state delle trattative per rendere più spedita la costruzione di una tale opera; ma io credo realmente che le difficoltà inerenti alla costruzione di esso siano derivate da ben altre cagioni; per cui vado convinto, che coll'aver rescisso il contratto si è fatto cosa utile per l'amministrazione e per il più sollecito compimento del porto.

Assicuro l'onorevole Musolino che ora si sta facendo ogni opera perchè sia fatto l'appalto dei successivi lavori di compimento. Aggiungo anzi, giacchè mi pare che l'onorevole Musolino me ne abbia parlato altra volta, che l'appalto sarebbe stato già concluso se non fossero sorte difficoltà da parte del Consiglio di Stato.

**MUSOLINO.** Ringrazio il signor ministro delle datemi spiegazioni.

**LARUSSA.** Prendo atto delle dichiarazioni del signor ministro e spero che si ricorderà della mia preghiera nel nuovo contratto da stabilirsi pei lavori del porto di Santa Venere.

**PRESIDENTE.** Capitolo 166. Porto di Santa Venere di terza classe - Costruzione del porto nel golfo di Santa Eufemia (Spesa ripartita), lire 50,000.

Capitolo 167. Porto di Savona di terza classe - Costruzione di una darsena per la stazione ferroviaria delle merci (Spesa ripartita), lire 400,000.

Capitolo 168. Porto di Terracina. Ricarico della scogliera a difesa del molo - Costruzione delle sponde murali del canale, ecc., lire 1000.

Capitolo 169. Venezia-Estuario - Compimento delle dighe a Malamocco ed escavazione dei canali di grande navigazione (Spesa ripartita), lire 104,740.

Capitolo 170. Porto di Viareggio di terza classe - Sistemazione della foce del porto-canale (Spesa ripartita), lire 70,000.

Capitolo 171. Fari sul litorale napoletano: Capo Colonna, Capo Palinuro, San Vito e Capo Miseno, lire 50,000.

**DE CARO.** A quest'ora, e dopo tante discussioni che hanno avuto luogo sui capitoli precedenti, certo non avrei chiesto di parlare, se non mi vi avesse tratto quasi a forza l'onorevole ministro, rispondendo all'onorevole Manzella, quando domandava che si fosse costruito un faro tra il porto di Salerno e l'altro di Santa Venere.

Diffatti egli, l'onorevole ministro, diceva che sarebbero state prese in considerazione le proposte dell'onorevole Manzella, e che anzi attualmente era in discussione presso la Commissione dei porti e fari del suo Ministero la proposta dell'onorevole proponente. Eppure l'onorevole ministro avrebbe dovuto ricordarsi che egli, rispondendo a delle domande su tale oggetto fattegli dalla Commissione generale del bilancio del 1872 ed a me, che in pubblica seduta glielo ripeteva specialmente pel faro nel porto di Scario, assicurava di tenere in pronto i progetti già compiuti di diversi fari da costruirsi, quali erano quelli di Pantelleria, Ustica, Isola del Tino, Marina di Scario ed altri, e che allora non fissava in bilancio la somma necessaria alla loro costruzione solamente perchè era suo intendimento di presentare un progetto di legge per la costruzione di essi.

Ora, io domando all'onorevole ministro: dal momento che egli fin dalla discussione del bilancio di prima previsione dell'anno scorso assicurava la Commissione e me, che già aveva in pronto i progetti di questi fari, e che era già prossimo a presentare una legge in proposito significandone persino la somma necessaria a spendersi, la quale era, mi pare, di 675,000 lire, come va che adesso rispondendo all'onorevole Manzella, dice che questi progetti sono ancora in discussione nel suo Ministero e propriamente presso la Commissione dei porti e fari?

Io dunque lo pregherei a voler presentare il progetto di legge per la costruzione di questi fari, legge che egli prometteva alla Commissione del bilancio fino dall'anno scorso, prima della discussione del bilancio di definitiva previsione, affinchè, trovandosi presentata ed approvata la legge, in quel bilancio si possa stabilire la somma necessaria alla costruzione dei fari stessi.

Ed io raccomando pure all'onorevole ministro che non faccia avverare novellamente il *Roma consulitur*, come è avvenuto nelle ultime tempeste che si ebbero nei mesi di novembre e dicembre scorsi, quando di quei legni i quali si sono trovati presso le coste del porto di Salerno alle estreme Calabrie, diversi non si sono potuti salvare perchè non trovavano un segno che loro additasse un rifugio quasi sicuro dove campare la sussistenza e la vita.

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** All'onorevole De Caro, debbo dire, che solo recentemente si sono completati gli studi intorno ai fari, cui più urgentemente si doveva provvedere. Gli ultimi studi sono quelli che si riferiscono al porto di Venezia, a quello di Malamocco e ad altri dell'Adriatico.

Come risultato di questi studi, ho l'onore di presentare alla Camera un disegno di legge per completare l'illuminazione delle coste italiane.

**PRESIDENTE.** Si dà atto all'onorevole ministro della presentazione di questo disegno di legge che sarà stampato e distribuito.

**DE CARO.** Ringrazio l'onorevole ministro di avere presentato il progetto di legge del quale ho tenuto parola, e mi congratulo meco stesso se per poco ho potuto contribuire alla presentazione dello stesso.

**PRESIDENTE.** Capitolo 171. Fari sul litorale napoletano: Capo Colonna, Capo Palinuro, San Vito e Capo Miseno, lire 50,000.

Capitolo 172. Fari sul litorale toscano, lire 14,000.

Capitolo 173. Faro all'isola di Capri, lire 1100.

L'onorevole Angeloni ha proposto un capitolo aggiuntivo intitolato: « Escavazione del porto di Manfredonia, » collo stanziamento di lire 20,000.

Egli ha facoltà di parlare.

**ANGELONI.** Sarò brevissimo. Non è d'altronde mestieri di presentare alla Camera molti argomenti per provare l'importanza del porto di Manfredonia, essendosene già la Camera occupata altre volte.

Colla legge del 31 dicembre 1864 si stanziavano per quest'oggetto 74,000 lire. Questa spesa doveva servire alla sistemazione del molo di cui furono, fino al 1867, mi pare, costruiti 42 metri. Se non che, ora, dopo cinque anni, la costruzione di questo molo è rimasta senza alcun effetto. I ruderi caduti, la sabbia, l'interrimento continuo del porto hanno reso quasi del tutto inutili i lavori fatti.

Quando nella seduta del 19 marzo 1864 il ministro dei lavori pubblici d'allora, Menabrea, presentava quel progetto di legge, faceva notare, ed io non leggerò alla

Camera tutte le sue parole per non prolungare la discussione, faceva notare, dico, l'importanza di quella rada, e dava assicurazioni per una prossima sistemazione del porto e specialmente della sua escavazione.

Allorchè la Camera si occupò di questo progetto di legge ebbe sott'occhio una relazione accuratissima di un onorevole nostro collega, che ora siede al banco dei ministri, l'onorevole Castagnola, di cui mi piace vedendolo qui presente, ricordare le testuali parole per dare maggiore autorità a quelle poche che io esporrò alla Camera.

Parlando il relatore intorno ai porti di Ortona e di Manfredonia, diceva: « Giova il riflettere che fra Ancona e Bari vi ha un lunghissimo tratto di costa di oltre 500 chilometri, nel quale non si presenta verun porto o luogo di rifugio, se non che quelli di Ortona e Manfredonia, l'uno a settentrione, l'altro a mezzogiorno del promontorio del Gargano. »

« Eppure questo lunghissimo tratto di spiaggia è maggiore di quello che intercede fra Genova e Civitavecchia, talchè ben può dirsi che in Italia non vi è altro tratto così lungo di costa che sia sprovveduto di ricovero, avvegnachè gli altri piccolissimi porti che si contano lungo la stessa appena meritino tal nome.

« Quali danni quindi ne derivano alla nostra navigazione generale, ove non si apprestino a sicura stanza i porti di Ortona e di Manfredonia, non vi ha chi nol vegga. »

Io, dopo queste parole, non credo che vi sia necessità di aggiungere altri argomenti per invitare il ministro a studiare quest'importante materia. Dirò solamente, oggi che la legge sulle ferrovie provvede ad una linea di diramazione dall'importante città di Foggia, per Manfredonia da un lato, e dall'altro per Lucera, la necessità di una regolare sistemazione di quella rada si rende viepiù evidente pei bisogni del commercio, anche perchè questa linea ferrata, una volta compiuta, dovrà pure, e spero in un avvenire non lontano, proseguire ad inoltrarsi nell'interno del paese. Io non ho altre cognizioni di fatto intorno a questa materia, e forse l'onorevole relatore della Commissione, così accurato e diligente, potrebbe aggiungere qualche altro chiarimento.

Intanto, per abbreviare la discussione, e tralasciando di parlare sul porto di Ortona, pel quale già è stanziata una somma, io fin d'ora dichiaro che, se l'onorevole ministro è convinto della importanza del porto di Manfredonia, e se dichiara che nel progetto di legge complessivo e negli studi che ha testè promesso comprenderà anche la rada e il porto di questa città, io non avrei difficoltà, qualora la Commissione si mostrasse contraria all'assegnamento delle 20,000 lire da me proposto, di accontentarmi della sua promessa, ed attendere che l'onorevole ministro presenti il suo progetto di legge.

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** Veramente non sarei

ora in grado di dare all'onorevole Angeloni una risposta che possa contentarlo, perchè non vi sono studi completi per la rada di Manfredonia. Esiste bensì un piano, una descrizione e qualche relazione, ma studi tecnici positivi no, quindi io debbo usare le maggiori riserve. Ne prenderò cognizione, vedrò cosa vi sia, e se occorreranno provvedimenti saranno presi.

Riconosco del resto la importanza di quel golfo come porto di rifugio, poichè, come ben osservava l'onorevole Angeloni citando le parole del mio collega Castagnola, per lungo tratto di mare non vi sono altri rifugi tranne che Ortona e Manfredonia. Ma di quasi lavori ora abbisogni il golfo di Manfredonia per renderlo un più utile rifugio alla marina, non saprei dirlo.

**DEPRETIS, relatore.** La spiegazione domandata dall'onorevole Angeloni si trova nella relazione pubblicata dall'onorevole ministro.

L'opera autorizzata colla legge del 1864 pel porto di Manfredonia, consiste nella costruzione di banchine e di un molo fatto per mezzo di gettate in calcestruzzo. All'atto pratico il lavoro si trovò più difficile che non si credeva, e i fondi furono interamente esauriti. Però si riuscì a costruire un molo della lunghezza di 42 metri circa colla spesa di 1700 lire per ogni metro lineare.

Se non che questo molo, al quale i bastimenti dovevano accostarsi per fare i carichi con meno spesa, è rimasto quasi inutile perchè non si è provveduto all'escavazione del porto. Anzi gli interrimenti, da quello che appare da questa relazione, vanno ancora crescendo. Occorre dunque di fare qualche spesa di escavazione: ecco in che consiste il lavoro più urgente nel porto di Manfredonia, appunto per rendere utile la spesa già fatta.

Io credo che dopo queste spiegazioni, l'onorevole Angeloni non ha altra istanza a fare che di chiedere sia assegnata al porto di Manfredonia una parte del fondo stanziato per la escavazione dei porti: qui non si tratta che di rendere utile l'opera fattasi in seguito alla legge del 1864.

**ANGELONI.** Le parole pronunziate dall'onorevole relatore ed i chiarimenti di fatto che si è compiaciuto di presentare alla Camera, e di dare a me, parmi avvalorino le considerazioni che io ho testè espresse all'onorevole ministro. Un'escavazione nel porto di Manfredonia è necessaria dal momento che la spesa finora fatta resta inutile, ed io fo istanza che vi sia assegnata una parte del fondo generale.

D'altronde nella risposta dell'onorevole ministro non mi si è data nessuna assicurazione dello studio di questo porto complessivamente allo studio degli altri che, dopo gli eccitamenti dell'onorevole relatore, ha promesso alla Camera di fare, presentando un generale progetto di legge.

Ora, sia per le ragioni addotte dall'onorevole relatore, sia per questo vuoto che io scorgo nella risposta



dell'onorevole ministro, mi permetto di chiedere alla sua cortesia una maggiore dilucidazione sulla proposta che io ho fatta, e nello stesso tempo dichiaro che ove fosse incerta o negativa, io insisterò sullo stanziamento della somma nell'attuale bilancio.

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** Si assicuri l'onorevole Angeloni che io farò esaminare quali possano essere i bisogni di quella località, della quale certamente terrò conto nello studio generale dei porti.

**PRESIDENTE.** Onorevole Angeloni, dopo queste dichiarazioni, mantiene o ritira la sua proposta?

**ANGELONI.** Dopo la dichiarazione dell'onorevole ministro di comprendere sicuramente fra gli altri studi e progetti che promette di presentare, anche quello del porto di Manfredonia, sul quale proporrà per conseguenza alla Camera ciò che sarà conveniente di stabilirsi, io, prendendo atto di questa dichiarazione, ritiro la mia proposta.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Asproni aveva chiesto facoltà di parlare prima di passare all'altro titolo. (*Rumori a destra*)

**ASPRONI.** Nè nella parte ordinaria del bilancio per le escavazioni... (*Movimenti d'impazienza*)

**PRESIDENTE.** Facciano silenzio. Onorevole Asproni, veda di essere breve.

**ASPRONI.** Sarò brevissimo.

Nè nella parte ordinaria del bilancio per le escavazioni dei porti, nè in questa parte vedo fatta menzione alcuna di Portotorres.

L'onorevole ministro sa che, forse per errore, fu qualificato quel porto, mi pare, di terza classe, quando avrebbe meritato di esserlo di prima.

Notevolissimo è il movimento commerciale, e le realizzazioni ascendono a molti milioni con Genova e con Marsiglia.

Vi sono in quel porto tre approdi per parte dell'Italia, e di provenienza dalla Francia gli approdi son due settimanali.

Io sono stato molte volte avvisato dal signor Rubattino, che è direttore della compagnia dei vapori postali, delle difficoltà che s'incontrano per l'accesso a quel porto, e dei pericoli che vi sono. I soli vapori piccoli ci possono dar fondo. Non si è mai provveduto ad una completa escavazione degli interrimenti, che si aumentano di giorno in giorno.

Io domando al signor ministro, se egli intende di occuparsi di questa questione, e di provvedervi come merita, secondo i bisogni che ci sono. Là è lo sfogo di tutto il capo settentrionale della Sardegna.

Se io avessi avuto piena cognizione del fatto, e fossi stato un uomo capace, avrei io stesso proposto la somma che sarebbe necessaria; ma io mi rimetto alla sua discrezione, aspettando quello che egli farà, riservandomi la facoltà di fare una proposta nel bilancio di definitiva previsione.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Ricci ha domandato di parlare. E su questo capitolo?

**RICCI.** Io mi era fatto iscrivere per fare una semplice domanda all'onorevole ministro dei lavori pubblici.

In una delle ultime tornate dell'anno scorso, in occasione della discussione del bilancio di definitiva previsione, l'onorevole Cancellieri muoveva una domanda al ministro, ed era questa: egli diceva: la legge stabilisce che i porti di quarta classe non hanno diritto a nessun contributo del Governo, meno in determinati casi, vale a dire quando l'opera del comune, o dei comuni riuniti in consorzio, fosse assolutamente eccedente i loro mezzi; in questo caso la legge dice: « si potrà accordare un sussidio, non però maggiore del terzo dell'opera totale. »

Ora dal momento che tutti i diritti d'ancoraggio, ed altri, sono riscossi dal Governo, senza addossarsi regolarmente nessuna spesa, io non comprendo come in ciò vi sia giustizia. Per un porto di prima classe, 80 per cento a carico dello Stato; per quei di seconda, tutto a carico dello Stato; per quei di terza, in proporzione diversa, egualmente una quota a carico dello Stato; e per riguardo ai porti di quarta classe, nulla.

Naturalmente, come fece allora l'onorevole Cancellieri, io non fo nessuna proposta; ma solo desidero ringiovanire tale questione, affinché il signor ministro voglia realmente occuparsene. Qui si tratta di riformare la legge sui lavori pubblici.

L'onorevole ministro conosce meglio di me che, per effetto di questa disposizione della legge, i porti di quarta classe sono in numero minimo, e la somma annualmente bilanciata è ridotta a proporzioni molto esigue. Vi sarebbero, io credo, con una migliore legislazione molti sorgitori i quali potrebbero essere utilizzati per il commercio, ed avvantaggiare notevolmente molte località. Se l'onorevole ministro volesse porre allo stato di studio, ma di studio sollecito, studi come quando se ne facevano da noi allorchè eravamo giovani per prendere un esame in due mesi, io gli raccomanderei di occuparsi di questo stato di cose, che realmente merita tutta la sua sollecitudine.

**DEPRETIS, relatore.** Io non ho che una parola da dire, ed è questa, che anche i porti di quarta classe meritano l'attenzione del Governo. È ben vero per la più gran parte, i diritti marittimi e doganali che si percepiscono nei porti di quarta classe non rappresentano un movimento marittimo di qualche importanza. Ma questo dipende da che i porti quasi si può dire che non esistono, e il sussidio governativo, incerto e ridotto a proporzioni molto ristrette, non è uno stimolo pei comuni ad intraprender le opere.

Vi sono pure dei casi in cui veramente verrebbe opportuna l'osservazione dell'onorevole Ricci, che, cioè, bisogna pensare forse ad una riforma della legge che ha stabilito i criteri per la classificazione dei porti.

Io citerò un esempio: il porto di Ventimiglia è di quarta classe; ora se cerchiamo il reddito delle dogane quale risulta dai dati comunicati alla Commissione dal Ministero, pareggia a un dipresso quello del porto di Ortona, che è classificato di terza classe. Veramente l'utilità dei porti è rappresentata non solo dai proventi doganali, ma anche dai diritti marittimi. Ma se con questi criteri qualcheduno dei porti di quarta classe merita o più larghi aiuti dal Governo o di passare ad una classe superiore, bisogna che lo si faccia; il meglio però è di riprendere in esame la legge e vedere in che parte meriti di essere modificata.

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** La questione interessante per Portotorres, come ben sa l'onorevole Asproni, sta nello spingere l'escavazione del fondo; non mi occorre quindi di dire se non che, appena lo si possa, si provvederà anche ad approfondire quel porto come lo si sta facendo per altri.

Avendosi grande scarsità di materiale, si è già dato ordine di acquistarne, e si assicuri l'onorevole Asproni che non trattasi di buona volontà, ma di impossibilità se non si escava contemporaneamente in tutti i porti che devono essere approfondati.

Oltre a ciò il Ministero, dei lavori pubblici è impossibilitato a provvedere dappertutto, anche per le attuali condizioni finanziarie, che non consentono spese eccessivamente superiori alle entrate.

Convengo coll'onorevole Ricci e coll'onorevole relatore che qualche cosa si ha da fare per i porti di quarta classe, ed io sono già in relazione col mio collega delle finanze per concretare i provvedimenti da adottarsi.

Riconosco anzi, che converrebbe sottoporre a nuovo esame i principii generali che hanno servito di base alla classificazione dei porti, perchè la legge sulle opere pubbliche forse non dà sempre il modo di misurare il concorso dello Stato ai bisogni locali ed insieme agli interessi generali dello Stato.

**ASPRONI.** Io accetto le dichiarazioni che ha fatto l'onorevole ministro, ma lo prego di considerare che è urgentissima la necessità di provvedere alla escavazione di Portotorres per mantenerlo in grado di poterli approdare i legni senza pericolo; ed a questo si può provvedere distaccando un cavafango a vapore dal luogo in cui sia meno necessario per mandarlo là, e fare almeno che il fondo sia sufficiente ai vapori che lo frequentano e per i servizi di posta e per il commercio, tanto con l'Italia, come con la Francia.

**PRESIDENTE.** Ora verrebbe la risoluzione proposta dalla Commissione, che è stata accettata dal Ministero, ed è così concepita:

« La Commissione inoltre esprime il voto che nella compilazione del bilancio di prima previsione per l'anno 1874 siano iscritte nella parte straordinaria quelle spese di escavazione dei porti che hanno per iscopo la loro sistemazione. »

**DEPRETIS, relatore.** Il ministro ha già aderito: non è più il caso di metterla ai voti.

**PRESIDENTE.** Sta bene.

La seduta è levata alle ore 6 10.

*Ordine del giorno per la tornata di domani:*

1° Discussione del progetto di legge pel pagamento delle imposte dirette mediante cedole del debito pubblico consolidato;

2° Svolgimento d'interpellanze e interrogazioni dei deputati Pisanelli, Sorrentino, Englen e Cencelli al ministro delle finanze sulla presentazione della legge promessa relativamente alla tassa di ricchezza mobile, e sopra la riscossione degli arretrati delle imposte dirette;

3° Seguito della discussione del bilancio di prima previsione pel 1873, del Ministero dei lavori pubblici;

4° Interpellanza del deputato Ercole al ministro dell'interno sopra la privativa delle inserzioni degli atti amministrativi e giudiziari in un giornale della provincia di Alessandria.

Discussione degli stati di prima previsione per il 1873:

5° Del Ministero della pubblica istruzione;

6° Del Ministero della marina.

*Svolgimenti di proposte:*

7° Del deputato Macchi ed altri per modificare l'articolo 299 del Codice di procedura penale; del deputato Arrigossi ed altri pel passaggio di alcuni comuni della provincia di Padova a quella di Vicenza; del deputato Righi relativamente ai termini in cui proporre le rievocazioni delle sentenze dei conciliatori e delle Corti d'appello; del deputato Catucci per disposizioni relative all'esecuzione delle sentenze dei conciliatori; del deputato Mazzoleni per disposizioni relative alla celebrazione dei matrimoni; del deputato Bove per la commutazione delle disposizioni per monacaggio in disposizioni di maritaggio; del deputato D'Ayala per un'inchiesta sopra lo stabilimento metallurgico di Mongiana; dei deputati Landuzzi e Billia Paolo per mantenere in vigore la attuale procedura contro i debitori di arretrati di imposte dirette;

8° Interpellanza dei deputati Crispi e Oliva al ministro dell'interno intorno alle condizioni ed all'amministrazione della pubblica sicurezza nello Stato.

*Discussione dei progetti di legge:*

9° Ordinamento dell'esercito e dei servizi dipendenti dall'amministrazione della guerra;

10. Circostrizione militare territoriale del regno ;
11. Applicazione delle multe per inesatte dichiarazioni nelle imposte dirette ;
12. Proposte della Commissione di inchiesta sopra la tassa di macinazione dei cereali ;
13. Abolizione della tassa *di palatico* nella provincia di Mantova ;
14. Convenzione fra il Ministero delle finanze e il Banco di Sicilia ;
15. Spesa per la formazione e verificazione del catasto sui fabbricati ;
16. Costruzione di un tronco di ferrovia fra la linea aretina e la centrale toscana ;
17. Modificazione alla legge postale ;
18. Riordinamento dell'amministrazione centrale dello Stato, e riforma della legge comunale e provinciale ;
19. Costruzione di un secondo bacino di carenaggio nell'arsenale militare marittimo di Venezia ;
20. Affrancamento delle decime feudali nelle provincie napoletane e siciliane ;
21. Discussione delle modificazioni da introdursi nel regolamento della Camera ;
22. Spesa per la costruzione di un arsenale marittimo a Taranto ;
23. Sospensione del pagamento delle imposte dirette nei comuni danneggiati dalle ultime inondazioni ;
24. Riordinamento del personale addetto alla custodia delle carceri ;
25. Collocazione di un cordone sottomarino fra Brindisi e l'Egitto ;
26. Convenzione colla contessa Guidi per l'estrazione del sale da acque da essa possedute nel territorio di Volterra ;
27. Spesa per l'esecuzione delle opere necessarie all'isolamento dei palmenti destinati alla macinazione esclusiva del granturco e della segala ;
28. Disposizioni relative alla pesca.