

LXIII.

1ª TORNATA DEL 22 GIUGNO 1876

PRESIDENZA BIANCHEHI.

SOMMARIO. *Discussione generale dello schema di legge per l'approvazione della convenzione col Duca di Galliera per l'ampliamento e sistemazione del porto di Genova, e lo stanziamento delle somme relative — Risoluzione proposta a nome della Giunta dal presidente e dal relatore Di Saint-Bon, a cui si associa il ministro per i lavori pubblici. — Dichiarazioni dei deputati Massari, Podestà e De Amezaga — È approvato all'unanimità il voto motivato dalla Giunta, che esprime la riconoscenza e l'ammirazione per l'offerta del signor Duca — Dichiarazione di adesione ai voti espressi, a nome del Ministero, del ministro per i lavori pubblici — Considerazioni in appoggio dello schema del deputato De Amezaga — Chiusura della discussione generale — Approvazione dei tre primi articoli della convenzione — Dichiarazione del relatore Di Saint-Bon — Osservazioni e istanze del deputato Raggio sull'articolo 4, e del deputato Morini sull'articolo 6. — Repliche del deputato Podestà — Spiegazioni del ministro, e approvazione degli articoli della convenzione.*

La seduta è aperta alle ore 10 15 antimeridiane. (Il segretario Pissavini dà lettura del processo verbale della tornata precedente, che è approvato.)

SOLIDATI-TIBURZI, segretario. È giunta alla Camera la seguente petizione:

1305. Tagliarini Antonio di Palermo, dimorante in Roma, esposti i servizi prestati, comprovati da documenti, la parte presa nelle campagne del 1848-49-50-61-66 per l'italiana indipendenza, non che le persecuzioni sofferte dal Governo borbonico, fa istanza per essere riammesso in tempo utile a fruire dei benefizi accordati dalla legge 2 luglio 1862, n° 874, pel computo dell'interruzione di servizio nella liquidazione della pensione.

PRESIDENTE. L'onorevole Lo Monaco ha facoltà di parlare sul sunto delle petizioni.

LO MONACO. Se mi fossi trovato ieri quando si leggeva il sunto delle petizioni, io avrei dovuto domandare l'urgenza per quella segnata al n° 1304, riflettente le decime demaniali provenienti dall'Asse ecclesiastico, e presentata dal signor Carmelo Agneta a nome dei cittadini di Pomarico. Non avendo ieri potuto conseguire il mio intento, l'effettuo ora. Prego quindi la Camera a volere dichiarare urgente la

sopraddetta petizione, e nello stesso tempo deliberare che sia trasmessa alla Commissione che deve riferire sul progetto di legge per la commutazione delle decime feudali nelle provincie napoletane e siciliane.

(Le due istanze sono ammesse.)

PRESIDENTE. L'onorevole Rosselli, per motivi di salute, chiede un congedo di 20 giorni.

(È accordato.)

DISCUSSIONE DELLO SCHEMA DI LEGGE SULLA CONVENZIONE COL DUCA DI GALLIERA PER L'AMPLIAMENTO E LA SISTEMAZIONE DEL PORTO DI GENOVA.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del progetto di legge sulla convenzione col Duca di Galliera per l'ampliamento e la sistemazione del porto di Genova, e lo stanziamento in bilancio della somma relativa.

(Segue la lettura del progetto di legge.)

La discussione generale è aperta. Ha facoltà di parlare l'onorevole Di Saint-Bon, relatore della Commissione.

SESSIONE DEL 1876 — DISCUSSIONI — 1ª TOBNATA DEL 22 GIUGNO 1876

DI SAINT-BON, *relatore*. La vostra Giunta ha ritenuto fosse conveniente, prima di cominciare la discussione di questo progetto di legge, di presentarvi un ordine del giorno.

La base del progetto di legge che vi si presenta, e che oggi dobbiamo discutere, è un atto di generosità tale che pochi se ne trovano a fargli riscontro nella storia nostra ed in quella degli altri paesi. (*Bene!*)

È verissimo che avviene spesso che persone facoltose, con loro testamento, lascino una buona parte delle loro sostanze ad usi di beneficenza, ma avviene rarissimo il caso che una persona viva, nella pienezza delle sue facoltà, si spogli di tanta parte delle sue sostanze di cui potrebbe continuare a godere.

Ora, signori, noi vi presentiamo un progetto di legge che deve subire l'alea di tutti i progetti di legge che si presentano alla Camera.

La vostra Giunta fa voti perchè lo approviate. Ma la nostra ammirazione per il bell'atto del Duca di Galliera deve essere anteriore ed indipendente dal giudizio ultimo che potrà portare la Camera sull'azione combinata del Duca di Galliera e del Governo. Per conseguenza prima di aprire la discussione, la vostra Giunta crede di proporvi quest'ordine del giorno:

« La Camera esprime la sua ammirazione per la splendida offerta del Duca di Galliera, e passa all'esame della convenzione relativa. »

Prego l'onorevole presidente di volerlo porre ai voti.

PRESIDENTE. Come la Camera ha inteso, la Commissione propone quest'ordine del giorno:

« La Camera esprime la sua ammirazione per la splendida offerta del Duca di Galliera, e passa all'esame della convenzione relativa. »

Ora mi corre obbligo di far conoscere alla Camera che sino dal mese di dicembre, cioè appena conosciuto l'atto di generosità che il Duca di Galliera ha voluto fare a beneficio della sua città nativa e dell'erario nazionale, gli onorevoli Podestà, Di Rudinì ed altri avevano presentato una proposta, colla quale intendevano di invitare la Camera ad esprimere per quell'atto sensi di ammirazione. Più tardi l'onorevole Agostino Bertani, in occasione della discussione del bilancio dei lavori pubblici, aveva allo stesso scopo presentato pure una formale risoluzione.

Agli onorevoli Di Rudinì e Podestà e poscia all'onorevole Bertani fu fatto conoscere come si reputava che sarebbe stato più opportuno di deliberare, in ordine di siffatte proposizioni, quando fosse venuto in discussione il progetto di legge a cui aveva

tratto l'atto di generosità medesima del Duca di Galliera, cioè in occasione della discussione sui lavori del porto di Genova.

Gli onorevoli Di Rudinì e Podestà, come l'onorevole Bertani, si arresero a queste considerazioni, e fu stabilito che avrebbero presentato le loro risoluzioni in occasione della discussione che stiamo per aprire.

Ora, io credo d'interpretare i sentimenti degli onorevoli proponenti, cioè, degli onorevoli Podestà e Di Rudinì e dell'onorevole Bertani ritenendo che vorranno associarsi all'ordine del giorno proposto dalla Commissione medesima.

PODESTÀ. Mi associo con tutto l'animo ai sensi espressi nell'ordine del giorno della Commissione.

Mi vi associo perchè il dono liberale e magnanimo che fa il Duca di Galliera a Genova ed all'Italia fu ispirato non solo da sensi di patriottismo e di generosità, senza esempio, ma anche da un rettilissimo giudizio dei bisogni dell'epoca moderna e dei bisogni speciali dell'Italia e di Genova. Questi bisogni sono di sviluppare i mezzi e le attività onde s'alimentano i pubblici commerci e si nutre la ricchezza pubblica. Solo proporrei che nella proposta della Commissione s'aggiungesse la parola « gratitudine » e così si dicesse: « La Camera esprime la sua gratitudine e la sua ammirazione per la splendida offerta del Duca di Galliera, e passa all'ordine del giorno. »

PRESIDENTE. Mi duole che l'onorevole Bertani non sia presente, ma evidentemente egli non potrebbe far altro che ripresentare la sua proposta che è alquanto più larga.

Voci a sinistra. Sì! sì!

PRESIDENTE. Ieri però egli mi accennò il suo sentimento di unirsi alla proposta della Commissione.

DE AMEZAGA. Mi permetterò di fare osservare all'onorevole presidente che l'ordine del giorno presentato dagli onorevoli Di Rudinì e Podestà, annoverava tra i firmatari la mia povera persona.

PRESIDENTE. Doveva dirmelo, poichè io non potevo ricordarmi di tutto.

DE AMEZAGA. Mi permetta, onorevole presidente, non è per vanto che accenno a questo fatto, ma essendo io uno dei rappresentanti di Genova, mi dispiacerebbe che non si sapesse che io aveva sentito, fin dal primo giorno in cui si ebbe notizia dello splendido dono, il dovere di esternare in modo solenne la gratitudine dei miei elettori e la mia per un patrizio così illustre come è il Duca di Galliera.

PRESIDENTE. Onorevole De Amezaga, il suo sentimento è già espresso nell'ordine del giorno proposto dalla Commissione della quale ella fa parte.

(*L'onorevole Massari accenna di voler parlare.*)

SESSIONE DEL 1876 — DISCUSSIONI — 1ª TORNATA DEL 22 GIUGNO 1876

L'onorevole Massari fa parte della Commissione?

MASSARI. No, io non ne faceva parte. Io comprendo e valuto il sentimento che muove in questa occasione i nostri colleghi eletti dalla città di Genova, ma stimo conveniente di soggiungere che i deputati di tutte le provincie d'Italia si associano cordialmente a questa manifestazione, poichè lo splendido atto del Duca di Galliera non solo è un segnalato servizio reso a Genova, ma è un segnalato servizio reso a tutta Italia, della quale Genova è ornamento nobilissimo. (*Benissimo!*)

DI SAINT-BON, *relatore*. Prego la Camera di osservare che i sentimenti di gratitudine per la generosità del Duca di Galliera erano divisi dalla vostra Giunta. Se il vocabolo non fu inserito nell'ordine del giorno, si è semplicemente perchè questo ordine del giorno doveva precedere ogni discussione, ed essere indipendente da qualunque risoluzione possa in seguito venire presa dalla Camera.

Ora il vocabolo *gratitudine* implica per così dire un'accettazione preventiva.

Per questa ragione noi abbiamo creduto di dover usare il vocabolo *ammirazione*; la gratitudine risulterà dall'accettazione del progetto di legge, che io spero sarà unanime da parte della Camera. (*Benissimo!*)

PRESIDENTE. Insiste l'onorevole Podestà nella sua proposta?

PODESTÀ. Dal momento che vi sarebbe il pericolo che mancasse un solo voto a questa aggiunta che farei a quest'ordine del giorno, io la ritiro.

PRESIDENTE. Metto a partito il seguente voto motivato della Giunta:

« La Camera esprime la sua ammirazione per la splendida offerta del Duca di Galliera, e passa all'esame della convenzione relativa. »

(La Camera lo approva all'unanimità.)

ZANARDELLI, *ministro per i lavori pubblici*. Venuto tardi alla Camera perchè ignorava, fino al telegramma mandatomi ora dall'onorevole nostro presidente, che la Camera stessa sul finire della seduta di ieri avesse deliberato di tenere adunanza anche questa mattina; ed udendo come sia già stato messo in votazione l'ordine del giorno proposto dalla Commissione, con cui rendesi un tributo di ammirazione da parte della rappresentanza nazionale al Duca di Galliera per la regale munificenza del suo dono, io mi sento in debito di dichiarare a nome del Ministero, che il Ministero medesimo si associa nel modo più sincero, più vivo e completo a questa testimonianza della rappresentanza nazionale. (*Bravo! Benissimo!*)

DE AMEZAGA. Signori! Non è a voi che dirò qual leva potente di civiltà sia il commercio, quanta in-

fluenza eserciti sui destini di un popolo, e come il commercio stesso tragga vigore dalla facilità delle comunicazioni; ma poichè l'argomento che è ora in discussione tra noi m'impone di dirvi tutti i miei pensieri, concedetemi che io prenda le mosse da verità, il cui valore nessuno meglio di voi saprebbe apprezzare.

In quella vasta pianura che è il mare, ogni solco di nave è una via che si apre, e si chiude laddove nave e vagone si congiungono; punto di contatto è il porto. Il mare, che divide gli Stati, unisce i popoli, e però i paesi bagnati dal mare sono essenzialmente commerciali; tanto maggiore è poi la loro importanza, in ordine al commercio, per quanto è maggiore il numero degli sbocchi a monte.

Sotto il punto di vista commerciale, il paese più favorito è quello che, quasi cinto da acque profonde, può irradiare molteplici vie terrestri verso i grandi centri del consumo e della produzione e rannodarle alle vie marittime. L'Italia si trova in questa fortunata condizione, dacchè, protesa a mare, sbarrata artificialmente a monte, essa si presenta qual ponte sporgente che ravvicina il centro d'Europa colle Indie orientali.

In ogni epoca l'Italia ebbe a ripetere la sua prosperità commerciale dalla sua felice giacitura, e sono i suoi porti, alle cui spalle più ampio si estende il territorio, che diedero impulso più vigoroso a quella prosperità. Genova, Venezia, Pisa informino.

Il porto, come ho detto, è l'anello di congiunzione tra le due vie terrestre e marittima. Vediamo ciò che era in passato, a quale esigenza doveva soddisfare. Superficie acquea sufficiente e sufficientemente protetta dai venti più temuti, entrata e uscita facili; ecco quanto gli si chiedeva. Un seno, una lingua di terra saliente bastava a costituire il porto dei tempi andati. Talune volte l'arte veniva in sussidio della natura; ma questa, anzi che quella, padroneggiava sempre. Scansato il largo mare, la nave chiedeva a mezzi molto semplici il trasbordo della merce: piccoli galleggianti, a cui era lecito lambire la spiaggia, erano gli agenti intermediari obbligati tra la nave stessa e la terra.

Alle impronte lasciate dalle fortune della navigazione, essa provvedeva con pari semplicità; sul luogo medesimo dell'ancoraggio essa riparava le maggiori avarie emergendo la sua carena. L'ascia del falegname, la stoppa del calafato bastavano a ridonarle la voluta robustezza. Lunghi i viaggi marittimi, lunghissimi i terrestri, lente le operazioni commerciali, la merce era gravata da spese eccessive; ma gli scarsi produttori ed i non meno scarsi consumatori tolleravano pazientemente l'impero del negoziante, il solo ad avvantaggiarsi di questa con-

SESSIONE DEL 1876 — DISCUSSIONI — 1ª TORNATA DEL 22 GIUGNO 1876

dizione di cose. Le incertezze sulla durata del transito, sui bisogni del consumo, sulle oscillazioni della produzione costringevano a tenere nei porti depositi di merci. Così ebbe luogo l'origine degli emporii marittimi. E le città che vantavano siffatto titolo erano munite alla marina di appropriati magazzini alla quantità ed alla qualità della mercanzia; ma produzione e consumo operavansi su piccola scala, e questi magazzini nè erano numerosi, nè spaziosi.

Tutto ciò doveva mutare: Fulton, Franklin, Stevenson, Maury, Sommeiller, Lesseps ed altri sommi si erano accinti a rivoluzionare il mondo commerciale, e vi riuscirono.

Mercè loro Mediterraneo e mar Rosso confusero insieme le acque. Le Alpi traforate da banda a banda alla loro base concessero un passaggio negato dalle vette; il mare fu solcato in ogni senso, la nave non cercò più tentoni il suo cammino, non l'arrestarono più nella sua corsa i venti contrari, le calme; la locomotiva decuplò la velocità dei più rapidi corsieri, il volere dell'uomo fu trasmesso alle maggiori distanze colla rapidità del pensiero.

Crebbe lo scambio delle idee, la scienza fece passi da gigante e le applicazioni di essa alle arti e alle industrie resero febbrile l'attività umana.

La produzione si trovò a contatto quasi immediato del consumo, e l'una e l'altro presero proporzioni inaspettate.

Il tempo divenne prezioso per tutti, talchè il commercio ebbe a scrivere sulla sua bandiera il motto « tempo è danaro. » Far presto significò buon mercato, quindi consumo maggiore, produzione più attiva. Nacquero intanto, la divisione del lavoro, l'associazione dei capitali, la concorrenza.

Da un lato moltiplicaronsi le navi, l'architettura navale provvide a che la loro forma e dimensione si concertassero coll'economia di tempo e di danaro; dall'altro si allargò la rete ferroviaria, le sue maglie si fecero ognora più fitte.

Il porto, anello di congiunzione, divenne tratto brevissimo di unione, un punto.

Eccoci al porto moderno.

In esso la nave non potrà rimanere impunemente inoperosa; l'ingente capitale che rappresenta, la grossa spesa giornaliera d'armamento, la costringeranno a non indugiare nelle operazioni di imbarco e di sbarco.

D'altronde farà mestieri che la merce si rechi celeremente al proprio destino, per non soggiacere a spese e a gravami che ne contrarino lo smercio, ed affinchè il danaro, in essa investito, compiendo celeremente il proprio circuito, trovi nella frequenza delle operazioni un mezzo remuneratore.

Essa dovrà rifuggire da qualsivoglia ritardo, dovrà essa stessa ricevere e porgere le merci coll'aiuto di forze meccaniche; eppertanto le occorreranno calate abbordabili, superficie acquea perfettamente tranquilla. La varietà dei carichi, la diversa loro destinazione, la massa enorme di merci, che si agita alla periferia di un porto, gli svariati tipi di navi, lo svariato servizio che prestano, esigono larghissimi spazi a terra, sufficienti a mare, estese calate, numerosi e distinti magazzini, sfoghi corrispondenti.

Inoltre lo straordinario aumento delle navi, la loro mole, l'uso generalizzato del ferro nelle costruzioni navali, l'adozione del motore meccanico impongono al porto moderno bacini di raddobbo, e stabilimenti metallurgici.

A molteplici bisogni è adunque chiamato a soddisfare il porto moderno, ed i tecnici hanno a superare innumerevoli difficoltà, onde ottenere la desiderata armonia fra le necessità nautiche, idrauliche, commerciali, finanziarie.

Marsiglia coi suoi sei *docks*, collo sviluppo ragguardevole delle sue calate, coi suoi ben sistemati magazzini, coi suoi bacini di raddobbo, colle sue officine metallurgiche, colle sue manovre idrauliche, colle sue stazioni ferroviarie, può dirsi il modello dei porti moderni. Portato di tutti i perfezionamenti della scienza applicata all'ingegneria ed al commercio marittimo, esso può dirsi il riassunto della esperienza fatta dai porti noti per la loro grande importanza commerciale.

Intorno, mi pare, al 1845 manifestatosi angusto il porto di Marsiglia, per l'accresciuto movimento marittimo, fu cura del Governo provvedere al suo ingrandimento.

Vive sorsero le discussioni sul modo. La spiaggia di Arenç, margine estremo a mare della vallata del Rodano, appariva la località indicata per quell'ingrandimento. Spazio a monte, viabilità, fondali adatti all'erezione di opere idrauliche, insomma, in una parola, colà si rintracciavano tutti gli elementi primordiali per la creazione di un nuovo porto succursale dell'antico.

Ma ad oppugnare l'evidenza dei fatti accorsero tenaci resistenze. Tuttavia venne costruito un primo *dock*, e successivamente altri ed altri, tutti corredati degli opportuni organi.

Ma quei *docks* furono diversamente sistemati dei *docks* inglesi, i quali, ideati tre quarti di secolo fa, dovevano servire esclusivamente d'emporio al mondo intiero; mentre il traffico di maggior rilievo dei *docks* moderni, consiste nelle operazioni di transito.

Marsiglia, che possedeva dapprima due chilometri di calate utili, tale essendo il perimetro del suo

porto, ebbe a contarne nel 1874 nove, e ne conterà quindici tra poco. Il movimento commerciale di stazza, cioè di capacità legale delle navi, entrata ed uscita, ascendente nel 1850 ad un milione e mezzo di tonnellate, ebbe a raggiungere la cifra di tre milioni nel 1860, e nel 1874 di cinque milioni; il che è dire seguì una curva ascendente proporzionale all'estensione dei suoi *docks*, allo sviluppo delle sue calate.

Questo prodigioso movimento commerciale che costituisce una ricchezza locale, importante, vistosa per Marsiglia, e ne fa la regina del Mediterraneo, ha senza dubbio la sua ragione di essere nella vasta e ricca zona di approvvigionamento che le sta alle spalle, ma è anche dovuta ai formidabili mezzi di azione di cui dispone e fra cui primeggia la perfetta sistemazione del suo porto; mezzi di azione senza dei quali altri centri commerciali concorrenti, invaderebbero a proprio vantaggio quella zona; imperocchè il raggio di traffico di un porto se ha limiti delineati dalla natura, le armi della concorrenza possono ridurli, restringerli infinitamente.

Sono al porto di Genova. Vi giunsi per un sentiero forse troppo tortuoso, dopo aver divagato molto; ma mi occorrevo dei punti di raffronto per poter corroborare le mie seguenti argomentazioni. Questi punti di raffronto li ho chiesti alla storia; il lungo cammino che percorsi mi condurrà rapidamente alla meta.

Ciò che il porto di Genova fu, ciò che è, ciò che, a mio avviso, dovrebbe essere, tale sarà il tema che mi studierò di svolgere brevemente onde non stancare la Camera.

Il seno di Giano, estremità orientale del semicerchio che il Capo di Faro confina a ponente, fu il primo ricovero offerto da Genova alle navi. Il carattere avventuroso dei Genovesi, la loro attitudine speciale alle imprese marittime, non tardarono ad elevare la potenza commerciale di quella città e ad indurre i suoi abitanti a dare proporzioni maggiori al primitivo ricovero.

Stretti a monte, occuparono il mare formando un terrapieno a levante a cui innestarono in seguito un molo che oggi si chiama Molo Vecchio. Il porto in tal guisa fatto prese il nome di ottimo, se non che nuovi fabbricati, occupando la spiaggia circostante, ove le onde della traversa attutivano la loro violenza, resero colla risacca mal sicuro l'ancoraggio del porto. Il seno di Giano era diventato insufficiente a contenere le numerosissime galere; la darsena, creazione dei tempi più splendidi della Repubblica genovese, non bastava più, e le navi erano costrette ad affondare le loro ancore in mare aperto. Frequenti gl' infortuni ed irreparabili,

quando per consiglio di un illustre ingegnere, del Codeviola, fu decretato un nuovo molo a ponente, a' piedi della lanterna. Questo nuovo molo, provvidenza dei naviganti, venne successivamente prolungato e tanto, che oggi s'incrocicchia col molo vecchio, arrestando il mare dei naufragi, il mezzogiorno libeccio.

Genova, un tempo emporio del commercio del Mediterraneo, seppe mantenere alta codesta posizione, ricorrendo agli espedienti maggiori onde attrarre a sè la speculazione marittima. Monumento della sapienza commerciale dei Genovesi sono i magazzini di San Giorgio, fatalmente chiamati porto franco, i quali furono l'idea madre dei *docks* inglesi.

Nel Mandracchio, dove sono situati questi magazzini, per lungo lasso di tempo ebbero a concentrarsi tutte le operazioni commerciali del porto di Genova; e fu soltanto, se non erro, tra il 1852 e il 1866 che, traforato il Colle di San Benigno, ebbero a concentrarsi nei pressi della Lanterna, le operazioni di transito, località in cui la società dell'Alta Italia fece costruire 700 circa metri di banchina, i soli accessibili alle navi che il porto di Genova possiede.

Più tardi il commercio genovese si arricchì della darsena, una volta stabilimento militare, e di un principio di magazzini generali. Si diè mano a frangere di calate la periferia del porto, ma lo si lasciò aperto alla propagazione delle onde del largo, di guisa che oggi noi lo vediamo, se non per sicurezza nautica, per comodità commerciali in condizioni poco dissimili da quelle di un secolo fa. Però tanto possono le doti e l'abilità di chi l'esercita, nonchè la felice giacitura di un porto che, malgrado la povertà dei mezzi, il movimento commerciale potè progredire a Genova, e salire nel 1874 a tre milioni di tonnellate di stazza, tra entrata ed uscita, dopo essere stato, allorchè si pareggiava col movimento commerciale di Marsiglia, di un milione e mezzo di tonnellate. Però bisogna avvertire che in Marsiglia il progresso si effettuò nel rapporto di 1 a 3 e 33 e per il porto di Genova di 1 a 2.

Bisogna avvertire inoltre che per il primo di questi porti il movimento commerciale persiste nella sua via ascensionale; mentre nel secondo tende piuttosto alla stazionarietà. Questa stazionarietà potrebbe spiegarsi con l'ammettere che i mezzi d'azione mercè i quali il porto di Genova potè innalzare tanto la sua importanza commerciale, vanno perdendo della loro energia, dando così campo a quella invasione di zona a cui allusi discorrendo della concorrenza. Infatti la mano d'opera, i galleggianti intermediari delle navi, condannando a Ge-

SESSIONE DEL 1876 — DISCUSSIONI — 1° TORNATA DEL 22 GIUGNO 1876

nova la merce allo strettoio, devono necessariamente a lungo andare indurla alla ricerca di lidi più ospitali.

Egli è a questa mano d'opera, a questi galleggianti intermediari, che equivalgono parecchi chilometri di calate, a cui urge sostituire le forze meccaniche, le calate di proprietà pubblica.

Ciò che dovrebbe essere il porto di Genova parecchi si provarono a dirlo; tuttavia noi saremmo ancora nel vago ove l'intelligente quanto rara, unica, munificenza di un illustre patrizio genovese, il duca di Galliera, non avesse, col dono di 20 milioni, repentinamente spianato il lato più scabroso del quesito, il lato finanziario.

Cotesta munificenza la registrerà la storia, onde attestare l'amore immenso che per la grandezza commerciale dell'Italia ebbe a nutrire un illustre suo figlio.

Sono ormai cinque lustri che si agita la questione del porto di Genova, venticinque anni di elucubrazioni, venticinque anni durante i quali dottrina ed immaginativa presero voli arditissimi.

Egredi ingegneri, egredi marinai promiscuamente si schierarono in campi avversi; fu lotta sapiente, fu lotta titanica, ma sterile, giacchè rimase sempre indefinito il lato tecnico della questione. Da tutti si riconobbe la necessità pel porto di Genova di ingrandirsi, di dilatarsi, e la dilatazione ebbe a volersi chiedendola al mare; e, vedete singolarità, quest'aumento di superficie acqua lo si volle, adducendo non doversi imitare Marsiglia, che aveva allargato il suo porto radente a terra, perchè Genova possiede 123 ettari di superficie acqua a petto dei 24 di Marsiglia.

Marsiglia aveva voluto accorciare il cammino alla merce, offrirle le maggiori comodità col minore dispendio, limitando l'area liquida dei suoi bacini allo stretto necessario; per Genova si volle, prematuramente, accrescere con esagerazione l'area liquida col maggior dispendio, ricorrendo ad opere foranee destinate a spingersi al largo, in grandi fondali.

Dal concetto di ingrandire foraneamente il porto di Genova, emerse l'idea della rada, e con essa la famosa ed ardente vertenza della bocca a ponente e della bocca a levante che nessuno di noi ignora.

È mia intima convinzione, ed oso esprimerla alla Camera, che si sia fatta falsa strada, che si sia perduto di vista l'obbiettivo principale a cui deve essere subordinato qualsivoglia progetto di sistemazione di un porto di commercio, l'obbiettivo commerciale, per andare in cerca dell'accessorio, per ingolfarci nel labirinto nautico, idraulico e trovarvi il pomo della discordia.

Per conto mio non nutro esagerati timori sugli

effetti che tanto l'una che l'altra orientazione delle rado progettate potrebbero produrre sul regime del fondo nel porto di Genova, e non li nutro ogniquale volta riflesso che gli interrimenti dannosi a quel porto non potrebbero essere che il lavoro di secoli, mentre oggi si hanno macchine effossorie suscettibili di estrarre al di là di 400 metri cubi di detriti al giorno.

Ma provo una certa riluttanza per la erezione di opere grandiose improduttive.

Le acque del porto di Genova vogliono essere rese tranquille, ed io ho sempre creduto che questa tranquillità poteva ottenersi con alcune scogliere esterne, le quali implicando l'iniziazione di una rada senza determinarne la definitiva conformazione, avrebbero lasciato all'esperienza di suggerirla a suo tempo. Ciò che avrebbe dovuto preoccupare essenzialmente è la sistemazione interna del porto, e questa era additata dalla nostra rivale.

Sette chilometri di calate è quanto, per consenso di tutti i tecnici, si possa ragionevolmente chiedere all'esistente bacino di Genova. Ma poichè nei porti ben sistemati, ad ogni chilometro di calata corrispondono da 270 a 280 mila tonnellate di stazza, entrata ed uscita, e poichè per i 3 milioni di movimento commerciale del porto di Genova occorrerebbero 10 chilometri di calate, così sarà mestieri uscire fuori dall'esistente porto di Genova per porlo in grado di soddisfare (badate bene) convenientemente alle attuali esigenze del suo commercio.

La natura diede a Genova ciò che aveva dato a Marsiglia; una spiaggia attigua propizia all'ingrandimento del suo porto. Le circostanze arricchirono il dono, imperocchè invece della deserta spiaggia di Arence, Genova trova al suo fianco una città eminentemente industriale, ricca, piena di vita e d'operosità, nodo delle più rigogliose arterie ferroviarie della penisola, la quale è pronta a fare il sacrificio della propria autonomia, unendosi a Genova per accrescere il fascio delle forze. Or bene il senso verso cui il porto di Genova dovrebbe espandersi, sarebbe naturalmente tracciato da considerazioni tecniche, finanziarie, commerciali. Parlo di espansione, insistendo perchè nulla sia ommesso, onde trarre il maggior partito possibile dell'esistente porto di Genova.

Cercare altrove questa espansione, a levante, sarebbe ricadere nella necessità d'un porto-rada, per poi immaginare banchine a piedi d'altissime rupi, prive di sbocchi e per costringere la merce a descrivere più curve e lunghe prima di giungere ai magazzini ed alle stazioni di partenza.

Svolto in questo modo il concetto a cui parmi

avrebbe dovuto uniformarsi il progetto di sistemazione del porto di Genova, conviene che io mi mantenga nei confini del possibile, ed anzichè lottare contro ostacoli insuperabili, veda se all'infuori delle idee che ho accarezzate, vi sia modo di migliorare le condizioni del porto di Genova, con un avviamento verso la sua perfetta sistemazione.

Allo stato delle cose, io debbo passare sotto le forche caudine della rada; tutti la vogliono, l'illustre, il munificente Duca di Galliera subordina ad essa il suo dono; come potrei non volerla anch'io?

Questa rada orientata a levante ebbe ed ha tenaci oppositori; però io credo che nessun tecnico che abbia studiato a fondo la questione possa seriamente sostenere che essa non sia per arrecare vantaggi al porto di Genova, che non sia sufficiente a favorirne l'interna sistemazione; quindi io l'accetto.

Avrei voluto che in pari tempo si fosse accettata la mia proposta di ingrandimento di quel porto; l'avrei desiderato inquantochè sembrava a me che il momento era propizio per risolvere completamente questa questione di sommo interesse nazionale, essendo il porto di Genova il massimo d'Italia.

Signori, il Gottardo ci guarda ed attende da noi una risoluzione degna dell'Italia. Coll'attuazione delle opere contemplate nel presente progetto di legge noi avremo fatto molto a pro del commercio marittimo nazionale, ma molto ancora ci rimarrà a fare per poter reggere la concorrenza degli emuli. Ci rimarrà a completare l'ingrandimento del porto di Genova, ci rimarrà a stimolare le nostre industrie onde renderle atte all'espertazione, ci rimarrà a promuovere la trasformazione del nostro naviglio mercantile, a rinvigorire la nostra navigazione a vapore, sorgente di tanto lucro altrove, e per noi, che l'abbiamo abbandonata, cagione d'inferiorità commerciale.

Mi riassumo e conchiudo.

CARBONELLI. Bravo! bravo!

DE ANEZAGA. Duolmi di averla tediata.

PRESIDENTE. Continui, onorevole De Amezaga.

Varie voci. Parli! parli!

DE ANEZAGA. Finisco subito. Mi riassumo e conchiudo.

Il porto di Genova ha assoluto bisogno di agevolanze commerciali, e queste possono ottenersi colle opere foranee di cui è parola nel progetto di legge in discussione, coi maggiori e più perfetti adattamenti nell'interno del porto, col suo ingrandimento a ponente. A queste condizioni, e non ad altre, Genova potrà rivaleggiare, emulare, per adoperare un vocabolo più conveniente, Marsiglia; Genova potrà prendere in mezzo alle città commerciali ma-

rittime quel posto che le è assegnato dalla sua posizione geografica, e l'Italia trovare largo compenso, nel suo porto, ai sacrifici pecuniari da essa fatti, per abbattere le barriere alpine.

Qui io avrei terminato; chiederei però alla benevolenza della Camera di concedermi ancora un minuto per scagiararmi della colpa attribuitami, di essere stato, cioè, incoerente a me stesso appoggiando il progetto tecnico del Governo, che discutiamo.

Prima del dono del Duca di Galliera, io mi era lusingato di poter persuadere i miei numerosissimi oppositori della necessità di dare, in questa questione, la maggiore importanza possibile al lato commerciale, collocando in seconda linea il lato nautico.

Ed affine di tranquillare l'animo di coloro che ad ogni costo volevano una rada, io mi mostrai disposto ad accettare l'erezione di opere esterne, le quali, offrendo un mezzo di conciliazione tra i ponentisti ed i levantisti, lasciavano intatta la orientazione della rada, mentre tali opere permettevano di ottenere un largo sviluppo di calate, base, come dissi, e come credo, della conveniente sistemazione di qualsiasi porto di commercio.

Il giorno poi in cui ebbi di fronte il dilemma di accettare il progetto caldeggiato dall'illustre duca di Galliera o di rinunciare per molti anni all'assetramento del porto di Genova, io dovei necessariamente transigere coi miei desiderii, e far mio quel progetto.

Così io avrei agito con qualunque altro progetto, purchè non fosse stato esiziale al porto di Genova. Ma, lo dico francamente, egli è con piacere che io scorsi in questo progetto del Governo un avviamento verso la realizzazione di quel concetto che io ebbi sempre a propugnare. Ed anche per questo motivo io lo appoggio, e lo appoggerò calorosamente.

Voci. La chiusura! la chiusura!

NEGROTTA. (*Della Giunta*) Domando la parola.

PRESIDENTE. Anzitutto debbo domandare se la chiusura della discussione generale è appoggiata.

Chi intende di appoggiarla, si alzi.

(È appoggiata.)

Ha facoltà di parlare l'onorevole Negrotto contro la chiusura.

NEGROTTA. (*Della Giunta*) Ma io domando solo ai miei onorevoli colleghi che mi permettano...

Voci. Siamo tutti d'accordo!

NEGROTTA. (*Della Giunta*) Siamo d'accordo, e non lo siamo.

Perchè non volete lasciare che io esprima la mia opinione?... (*Nuove interruzioni*)

PRESIDENTE. Onorevole Negrotto, ella poteva par-

SESSIONE DEL 1876 — DISCUSSIONI — 1^a TORNATA DEL 22 GIUGNO 1876

lare contro la chiusura, ma a questo punto è mio dovere di metterla ai voti.

Chi è d'avviso che si debba chiudere la discussione generale, è pregato di alzarsi.

(La discussione generale è chiusa.)

La Camera passa alla discussione degli articoli.

NEGROTTO. Chiedo di parlare sull'articolo 1.

PRESIDENTE. « Art. 1. È approvata l'unità convenzione conclusa in Roma l'11 aprile 1876 tra il Governo del Re ed il Duca di Galliera per l'ampliamento e la sistemazione del porto di Genova, mediante il concorso di esso Duca per la somma di venti milioni di lire nella relativa spesa.

« Però il Governo del Re è autorizzato, di concerto col Duca di Galliera, ad introdurre nell'esecuzione del piano tecnico quelle modificazioni che crederà convenienti ed opportune. »

Darò ora lettura, articolo per articolo, della convenzione, e col primo comma dell'articolo primo si intenderà poi approvata la convenzione medesima, ed anche ammessi gli articoli di mano in mano che se ne darà lettura, senza che alcuno domandi di parlare.

Onorevole Negrotto, ella intende parlare sulla convenzione?

NEGROTTO. Chiedo di parlare sull'articolo primo. L'articolo primo si riferisce alla questione tecnica, ed io ho bisogno di dare una spiegazione.

PRESIDENTE. Ma scusi. Il primo articolo dice: « È approvata l'unità convenzione conclusa, ecc.; » dunque s'intende che ella, parlando sull'articolo primo, tratta della convenzione.

NEGROTTO. Ma poi c'è un'aggiunta...

PRESIDENTE. L'aggiunta verrà dopo.

Ella parlerà sul secondo capoverso, sul quale ci sono già altri iscritti.

Gli onorevoli Di Rudini e Cavalletto intendono parlare sul secondo comma?

DI RUDINI. Sissignore. (*Segni affermativi dell'onorevole Cavalletto*)

PRESIDENTE. Va bene. Si dà lettura della convenzione.

« Convenzione fra il Governo del Re e S. E. il Duca di Galliera, Principe di Lucedio, per la sistemazione del porto di Genova:

« Si premette che S. E. il Duca di Galliera, sotto la data del sette dicembre mille ottocento settantacinque, ha offerto il suo concorso per la somma di venti milioni di lire alla sistemazione del porto di Genova sotto determinate condizioni, e che, a nome del Governo di S. M., S. E. il Presidente del Consiglio dei Ministri e Ministro delle Finanze ha accettato nel giorno stesso il dono offerto dal Duca alle

condizioni medesime, esprimendogliene i sentimenti della più viva riconoscenza.

« Ciò ostante, e volendosi ora tradurre in atto tale offerta, fra S. E. il Presidente del Consiglio dei Ministri e Ministro delle Finanze commendatore Agostino Depretis, deputato al Parlamento nazionale e S. E. il Ministro dei Lavori Pubblici, commendatore Giuseppe Zanardelli, deputato al Parlamento nazionale, per conto dell'Amministrazione dello Stato, e S. E. il cavaliere della SS. Annunziata, Raffaele De Ferrari, Duca di Galliera e Principe di Lucedio, senatore del regno, in nome suo e dei suoi eredi, si è convenuto, come si conviene, quanto segue:

« Art. 1. Il progetto, adottato dal Governo del Re per la sistemazione del porto di Genova, dovrà soddisfare completamente ai bisogni del commercio, cioè, facile entrata ed uscita dalle navi, sicurezza per lo approdo ed ancoraggio, facilità, speditezza ed economia nello sbarco ed imbarco delle merci, pronta e comoda comunicazione dai luoghi di sbarco ed imbarco ai magazzini di deposito ed alle ferrovie orientale ed occidentale, e ciò mediante l'esecuzione del piano annesso alla presente convenzione, accettato e firmato dalle parti sotto la data di oggi.

« Il tracciato del molo occidentale però sarà modificato col sopprimere il lato intermedio del poligono e col sostituire ad esso lato il prolungamento dei due lati estremi fino al loro incontro, e ciò affine di potere eventualmente aprire una bocca a ponente, e costruire il relativo adiacente molo di difesa, nel caso che l'esperienza venisse a fare conoscere che questa bocca a ponente fosse necessaria. In corso di esecuzione, potranno essere introdotte dal Governo le varianti che saranno riconosciute utili allo scopo di migliorare le condizioni delle opere ed i risultati che con esse si intende di conseguire a vantaggio e comodo del commercio.

« Art. 2. Le opere che il Governo si obbliga ad eseguire sono tutte quelle che si trovano contemplate e segnate nel suddetto piano, salvo la variante sopra specificata.

« Per maggiore chiarezza resta spiegato che il Governo stesso si obbliga a provvedere le calate, i ponti sporgenti e la stazione marittima delle tettoie, dei magazzini, dei binari e degli apparati meccanici che saranno richiesti dalle esigenze del commercio, il tutto secondo i più recenti e migliori sistemi.

« La costruzione dei magazzini, quella dei bacini di raddobbo, degli scali di alaggio e dei rispettivi meccanismi ed il loro esercizio potranno essere affidati all'industria privata. In qualunque caso, i limiti delle tariffe da adottarsi non potranno mai superare il minimo delle tariffe analoghe adottate

nei porti esteri più importanti del Mediterraneo e dell'Adriatico, che possano rivaleggiare col porto di Genova. »

Il Ministero accetta le modificazioni state introdotte dalla Commissione alla convenzione?

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Le accetto.

PRESIDENTE. « Art. 3. Il Governo del Re presenterà al più presto il relativo progetto di legge al Parlamento nazionale.

« Art. 4. Appena approvata la legge e subito dopo la sua pubblicazione, saranno preparati gli atti di appalto pel più pronto cominciamento dei lavori, tanto per le opere di difesa foranea, quanto per le opere interne. I lavori saranno seguitati senza interruzione e spinti alacramente, in modo che, salvi i casi di forza maggiore e di cause non dipendenti da fatto e colpa del Governo, siano pienamente utilizzabili nel termine di anni dodici a partire dalla data della legge e siano completamente finiti nel termine di anni quindici. I termini suddetti vengono indicati come limite massimo, imperocchè resta convenuto che si avviserà al modo di non renderli necessari, impiegando a questo fine tutti quei mezzi e nuovi trovati, che permettano di eseguire tutti quanti i lavori colla massima celerità.

« L'ordine secondo il quale dovranno essere eseguiti i lavori è implicitamente indicato dal suddetto piano e dall'indole delle diverse opere; nondimeno resta spiegato ed inteso che le opere foranee dovranno essere eseguite in modo che in ragione del loro avanzamento si ottenga la più pronta difesa possibile al porto interno, e che le opere interne siano bensì eseguite in giusta correlazione colle opere foranee, ma in modo da ottenere il maggiore e più pronto risultato utile possibile nel provvedere ai bisogni del commercio.

« La comunicazione fra le due stazioni marittime e di Sampierdarena sarà aperta mediante una nuova galleria in curva raccordata coll'attuale galleria di San Benigno e coi binari stabiliti sulle calate del porto. Quando l'esperienza dimostrasse che la detta comunicazione fosse insufficiente al bisogno, sarà aperta una nuova galleria, sia sottopassando la cava della Chiappella, tostochè i lavori di estrazione della pietra lo permettano, sia in altro punto egualmente adatto allo scopo. Le tettoie, i magazzini, le macchine ed i binari verranno stabiliti man mano che dallo stato dei lavori sarà consentito e sarà reclamato dai bisogni del commercio. »

Il Governo accetta la modificazione proposta dalla Commissione all'articolo 4?

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. L'accetto, dapochè la Commissione mi dice che è concordata.

DI SAINT-BON, *relatore*. Tutte le modificazioni pro-

poste dalla Commissione sono combinate col Ministero e, d'accordo col medesimo, sono inoltre accettate dal signor Duca di Galliera.

PRESIDENTE. Mi compiaccio di questa dichiarazione, ma era dover mio domandare all'onorevole ministro se le accettava o no.

Su quest'articolo la facoltà di parlare spetta all'onorevole Raggio.

RAGGIO. Avendo una discreta esperienza del movimento degli affari del porto di Genova, mi permetto di fare alcune raccomandazioni all'onorevole ministro dei lavori pubblici, perchè, leggendo l'articolo 4, non trovo che sia bene spiccato il concetto della necessità della pronta esecuzione di certe opere interne, che io intendo raccomandare alla sua sollecitudine, non ostante che siavi detto che debbano in genere essere fatte « in giusta correlazione colle opere foranee, » e in modo da procurare il più pronto risultato utile al commercio.

Come pure nell'ultimo alinea, ove parla della galleria, dice:

« La comunicazione fra le due stazioni marittime e di Sampierdarena sarà aperta mediante una nuova galleria in curva raccordata coll'attuale galleria di San Benigno. »

Ma non accenna neppure all'epoca in cui questa galleria deve essere fatta.

Ora, questa galleria in curva è la chiave di Volta per la pronta soluzione delle attuali difficoltà che noi incontriamo nel porto di Genova, perocchè mediante questo lavoro si rende possibile l'accesso della locomotiva sulle calate. Chiunque, ancorchè non conosca per bene la manovra ferroviaria e non abbia alcuna pratica in questo genere di lavori, si può facilmente formare un'idea della differenza che passa fra il manovrare 400 a 500 carri in un giorno a forza di braccia di uomini, e sopra un triplice e qualche volta quadruplo giuoco di piattaforme, e il manovrare questi stessi carri coll'aiuto della locomotiva, la quale, servendosi degli scambi di ferro, risparmia il lento lavoro che si fa colle piattaforme.

Attualmente nel porto di Genova avvi un movimento di circa due milioni di tonnellate, delle quali una gran parte deve essere trasportata sopra i vagoni della ferrovia. Tale lavoro è fatto principalmente alla stazione di piazza *Caricamento* e alla stazione del *Passo nuovo*. L'area di questi due punti insieme è di circa 1000 metri. Sopra questo spazio si fa un lavoro di 1,100,000 tonnellate circa, lavoro prodigioso in rapporto alla ristrettezza del terreno e dello spazio; ma appunto per questo le spese sono talmente forti, che noi, continuando in questo modo, perderemmo a poco a poco il vantag-

gio della nostra posizione geografica, e il commercio, invece di aumentare, sempre più diminuirà.

Per dare alla Camera un'idea approssimativa di ciò che si spende per trasportare le mercanzie da bordo, sui vagoni, dirò che tante volte si spende tanto quanto per trasportarle da Marsiglia a Genova, e per trasportarle da Genova a Livorno. La spesa ascende a lire 2 70 in media, ma qualche volta sale anche a 4 o 5 lire, e ciò quando non si hanno bastanti vagoni da poter caricare la merce che si riceve da bordo, la quale, dovendo rimanere sulle piatte per molto tempo, fa ascendere la spesa per modo che si viene a pagare 4 e qualche volta anche 5 lire. E queste spese di piatte molto incerte sono altrettanto più gravose, perchè, vendendo la merce viaggiante da consegnarsi sopra i vagoni, non si possono bene precisare. Si figuri che a Genova non ci sono che due grue, una a Passo nuovo e l'altra a Porto franco! Eppure da tutti se ne riconosce l'importanza, perchè con una di queste due grue si fa un movimento di 35 vagoni circa di mercanzia giornalmente, il che vuol dire di 300 tonnellate circa, e per fare questo stesso quantitativo ci vorrebbero almeno 30 uomini; e dalla deficienza di questi congegni meccanici, come ognuno può vedere, ne vengono di conseguenza le esagerate pretese ed esigenze del facchinaggio che noi tutti deploriamo.

Or bene, queste spese possono essere ridotte a 50 centesimi per i bastimenti accostati e a 85 centesimi per quelli non accostati, per i quali sarebbe ancora necessario il mezzo delle piatte.

Da questa enorme differenza si veda, o signori, l'importanza dell'immediata esecuzione delle opere che io intendo raccomandare all'onorevole ministro dei lavori pubblici.

Saremmo così a livello del porto di Marsiglia, in cui le spese sono all'incirca di 50 centesimi per tonnellata e quasi mai di più. È principalmente in questa economia di spesa e nella conseguente speditezza del lavoro che consiste il segreto della prosperità crescente di Marsiglia e della poca affluenza delle merci a Genova, senza tenere conto dei continui sforzi che si fanno dalle compagnie francesi per ottenere dalle ferrovie svizzere tariffe differenziali tanto ridotte da far sì che le grandi masse di merci specialmente che vengono dal Levante debbano preferire forzatamente la linea di Marsiglia alla linea di Genova e del Cenisio.

Nè si venga a dirmi che quand'anche queste calate fossero convenientemente armate e messe a disposizione del commercio, non si potrebbero utilizzare per il movimento delle acque, perchè io avrei facile vittoria di questo argomento con la statistica

alla mano, la quale ci mostra che al Passo Nuovo, località esposta al mare di scirocco e dominato da tutti i venti, non si hanno che 20 a 25 giorni in media non lavorativi per ogni anno.

Or bene, io glie ne voglio ammettere 60 giorni non lavorativi in un anno, ma noi avremo sempre circa 300 giorni nei quali potremo fare in un solo giorno sopra una linea molto più estesa di calate, il lavoro pel quale ci dobbiamo ora impiegare quattro o cinque giorni.

Io non disconosco l'importanza grandissima delle opere foranee, ed il mio voto è fin d'ora acquisito alle condizioni della presente convenzione, ma se immediatamente non si compie quest'opera della galleria in curva ed in raccordamento colla attuale galleria di San Benigno, non si sistemano le calate attuali dotandole di un sufficiente numero di congegni meccanici come le *grues* a vapore di cui ne vediamo solo il campione, e non si penserà a riformare le tariffe di transito, io temo che i vantaggi che ci aspettiamo da queste opere grandiose, perchè troppo tardivi, saranno molto meno importanti.

È inutile illudersi, ci vogliono degli anni per l'esecuzione di tutte le opere esterne ed interne, mentre in pochi mesi si possono procurare al commercio genovese i benefizi di una abbastanza lunga linea di calate che esistono da vari anni e che adesso per una deplorabile incuria giacciono inutile ingombro dopo avere diminuita l'area liquida del porto.

Anche il nostro concittadino che ci dette così splendida e veramente regale prova di munificenza fu colpito da questo giornaliero spettacolo d'inconvenienti, e diede tempo fa incarico al commendatore Amilhau di studiare un progetto per la pronta sistemazione e coordinamento di queste calate e per il pronto compimento di una galleria in curva da raccordarsi colla attuale galleria di San Benigno.

Ed infatti l'Amilhau a cui certamente non si può negare una giusta competenza in questo genere di studi, d'accordo col commendatore Bennati direttore generale delle gabelle presentò un progetto col quale in sei mesi si poteva realizzare questo mio desiderio.

Io non dirò se sia conveniente accettare questo progetto, perchè non intendo fare raccomandazioni tecniche di alcuna natura, solo dico che le mie raccomandazioni furono già oggetto dell'attenzione del duca, e che le mie preoccupazioni sono quelle di tutti i negozianti di Genova.

Nell'interesse adunque generale, è necessario che l'importanza del traffico nel più importante porto d'Italia non diminuisca col deviato del commercio, onde poter attendere tranquilli i grandi vantaggi che certamente ci arriveranno per i lavori

generali del porto e per la non lontana apertura del Gottardo, e perciò io raccomando vivamente all'onorevole ministro dei lavori pubblici che i primi lavori da eseguirsi nel porto siano quelli relativi all'armamento delle calate esistenti e a questa piccola galleria, lavori per i quali non occorrono dispendi considerevoli, e si otterranno invece splendidi risultati.

PODESTÀ. Io credo che la raccomandazione dell'onorevole Raggio sia tanto più giusta e tanto più accettabile dall'onorevole ministro dei lavori pubblici, che è conforme alla parte finale del primo alinea dell'articolo 4 della Convenzione. Infatti che cosa dice questo articolo 4? Che le opere interne si debbano eseguire in giusta relazione colle opere foranee, ma particolarmente in modo da ottenere il più pronto risultato possibile pei bisogni del commercio.

Questo è quello che l'onorevole Raggio domanda, e con lui domanda il commercio e la cittadinanza genovese.

PRESIDENTE. L'onorevole Raggio non fa alcuna proposta?

RAGGIO. No, faccio una raccomandazione.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Veramente mi sembra che simili osservazioni dovrebbero trovare il loro posto piuttosto sopra il progetto di legge, che sopra degli articoli della convenzione, avuto riguardo alla evidente immutabilità dei medesimi. Nondimeno trattandosi di semplici raccomandazioni non ho difficoltà che abbiano luogo anche sugli articoli della convenzione, in quanto non vi sia in esse nulla di contrario alle stipulazioni contenute nella medesima; ed il Governo sarà ben lieto di ottemperare al desiderio degli onorevoli preopinanti per la sollecitudine dei lavori che stanno loro giustamente a cuore.

PRESIDENTE. Dunque rimane approvato l'articolo 4 come venne modificato.

« Art. 5. Qualora, eseguite che siano le opere di difesa foranea contemplate nel progetto, si verificasse che nell'interno del bacino del porto, compreso fra gli attuali moli, vecchio e nuovo, non vi fosse tranquillità d'acqua da permettere in ogni tempo, salvo le bufere di vento, le operazioni di sbarco ed imbarco ai bastimenti accostati alle calate d'operazione, in tal caso il Governo sarà obbligato ad eseguire le opere complementari necessarie ad ottenere tale tranquillità.

« Queste opere complementari consisteranno nel maggiore restringimento della bocca del porto attuale fino a quel limite che consenta la facile entrata ed uscita delle navi dalla rada al porto e viceversa, e qualora questo espediente non bastasse,

si procederà all'apertura della bocca di ponente ed alla esecuzione di quelle altre opere dal lato della Cava, che fossero necessarie per raggiungere completamente lo scopo.

« Art. 6. Il concorso a carico degli enti interessati nei lavori medesimi, a mente della legge sui lavori pubblici 20 marzo 1865, allegato F, sarà limitato sulla differenza tra la somma spesa e l'ammontare del dono versato dal Duca di Galliera. »

L'onorevole Morini ha facoltà di parlare.

MORINI. Io non osteggio la convenzione in discussione; sieno adunque tranquilli gli onorevoli colleghi che più vi sono interessati. Io desidererei vedere tutto il mondo contento, sebbene poi la reciprocità non ci sia poi tanto di frequente.

Io nulla tolgo all'ammirazione che si merita il duca di Galliera; sono lieto, lietissimo anzi che a vantaggio di Genova, città illustre ed operosa, che sa sì bene accoppiare il lavoro col risparmio, ridondi il grande beneficio dell'illustre suo concittadino.

Ma per quanto cotesti sentimenti di ammirazione e di simpatia sieno profondamente impressi nell'animo mio, non posso a riguardo dell'articolo 6, non ricordare ai signori ministri ai quali più specialmente sono affidate le sorti delle provincie e dei comuni, come è la legge dei lavori pubblici e la convenzione che sta in deliberazione, preparino agli enti che si dicono *interessati* e specialmente a quelli fra essi che non sono attigui all'arena del movimento commerciale (Genova) un avvenire economico, grave incerto, pericoloso.

Se si sta alla forbita relazione della Giunta, cotesto appunto dovrebbe suonare agli orecchi di alcuni egregi colleghi quale una bestemmia. Come, potrebbe osservare l'onorevole relatore: vi si fece col l'articolo 6 un dono di 4 milioni esonerando voi enti interessati *per corrispondente somma dalla partecipazione che vi spetta* legalmente, ed osate muoverne lagnanza?

Con buona venia dell'onorevole Commissione, cotesto calcolo è meno esatto e per avvicinarsi un po' più alla realtà bisogna premettere un lieve difalco di lire 1,600,000 per motivi e sopra criteri desunti sia dalla relazione stessa dell'onorevole Giunta, sia dall'articolo 183 della legge sui lavori pubblici.

La relazione infatti ammette che la convenzione pone a carico dello Stato opere che sono qualificate come *portuarie ed opere di natura diversa*, che io profano nella materia chiamo non portuarie.

L'articolo 183 della legge sui lavori pubblici annovera pure le opere che riguardano i porti e non vi si vedono menzionate, nè le stazioni ferroviarie

SESSIONE DEL 1876 — DISCUSSIONI — 1^a TORNATA DEL 22 GIUGNO 1876

marittime, nè le gallerie di congiunzione delle stazioni marittime con le vicine stazioni ferroviarie, nè le rampe di accesso dal porto all'attigua città, opere coteste che possono essere utili, necessarie anzi come sono utili e necessarie le ferrovie per il movimento adeguato ad un grande emporio commerciale, ma non costituiscono parte essenziale del porto stesso, non sono opere portuarie, eppure lo Stato si obbliga alla loro costruzione a tenore dell'articolo 9, numeri 12, 13, 14. La perizia porta il relativo ammontare ad 8 milioni, per conseguenza la quota corrispondente a carico degli enti interessati sale a lire 1,600,000. Resta per tal modo anche nella ipotesi della Commissione ridotto a lire 2,400,000 l'esonero degli enti interessati che alla Commissione piacque di far ascendere a lire 4 milioni.

Ma cotesto esonero si verificherà poi realmente in definitiva? In altri termini: Quale sarà in fine dei conti la quota a carico degli enti interessati? Come, in qual modo vi si provvede? Ovunque incertezza e tenebre! Ed io per diradarle ricorro a due talismani: relazione della Giunta, relazione ministeriale.

L'onorevole Giunta guidata da ardimentoso nocchiero, entusiasmata e giustamente, da munificenza tanto straordinaria pare voglia additarci la via: « I primi venti milioni, essa dice, per i lavori del porto sono somministrati dal Duca di Galliera. In seguito faremo i conti e vedremo il dare e l'avere; ma intanto i primi venti milioni sono spicci e per trovare i fondi il Governo non ha a darsi un pensiero al mondo fino al 1883. » (Relazione, pag. 6.)

Onorevoli colleghi! Dopo cotesta dichiarazione siamo noi in sicuro porto? Il Governo può darsi un po' di svago? Ci sta pure di fronte un *ma!*

Onorevole Commissione, sta bene che i primi venti milioni sieno spicci, perchè si cavano fuori dai rigurgitanti forzieri del munificentissimo donatore, ma a tenore dell'articolo 3 del progetto presentatoci vanno iscritte nel bilancio attivo dello Stato non solo « le corrispondenti quote di concorso del Duca di Galliera, » ma pur troppo anche « le quote dovute dagli enti interessati » giusta la legge sui lavori pubblici, locchè in istile volgare ed esplicito si traduce come segue: sino alla concorrente di venti milioni vi è chi provvede, quindi nel bilancio attivo dei lavori pubblici si possono iscrivere all'gramente le corrispondenti somme. E per le quote dei comuni e delle provincie? Ci pensi cui tocca!

Avremo quindi il diluvio, il fallimento? Nossignori: gravi incagli che si traducono in danni per lo Stato, per i contribuenti, danni cui non possono vedere di buon occhio i reggitori della pubblica

cosa di qualsiasi partito. Dunque quale rimedio si appresta?

Savio consiglio pare sia quello di fare ora un po' di conti non per creare ostacoli ad un'opera di generale interesse, bensì per accennare agli inconvenienti ed ai mezzi onde nella esplicazione pratica del progetto in discorso, pratica che si prolungherà d'assai, rendere tollerabile la situazione creata ai comuni ed alle provincie chiamate a concorrere nelle spese per il porto di Genova.

È notorio infatti che qualche provincia fra quelle interessate trovasi costretta di provvedere all'andamento economico con mutui ed altri espedienti di cassa, al solito non facili, sempre gravosi ai contribuenti.

Le cause non sono sempre del tutto indipendenti da umano volere, ma se avvii qualche colpa questa non è per certo delle provincie.

Fuga di esattori prima della legge vigente sulla esazione delle imposte.

Impossibilità di esigere regolarmente le imposte dopo la malaugurata legge del 1864.

Difficoltà gravi allo aumento delle addizionali stante le strettezze di molti comuni.

Ma poi come si può fare un bilancio con criteri di probabilità laddove non si sa quale sia l'ammontare dei debiti, quali le scadenze, quali le quote annuali?

Il Ministero nella sua relazione in base di lire 36,600,000 fa ascendere la quota a carico degli enti interessati a lire 3,320,000 facendo affidamento sopra un presunto risparmio di lire 2,450,000, risparmio che in costruzioni subacquee ed in mare sarà ingoiato con qualche milione in più dei trentanove presunti.

Per parte mia accetterei cotesta imposta straordinaria non solo di lire 3,320,000, ma anche quella di lire 4,000,000, purchè fosse invariabile, per lo meno non grandemente variabile, ma se si verifica la condizione risolutiva prevista nell'articolo 9 della convenzione, e ciò può avvenire non ostante il niente paura della Giunta; se l'ammontare di quei certi lavori a carico bensì dello Stato e segnati nel piano, ma, come si legge nella relazione « non periziati in alcuna guisa e delineati senza quella finitezza che si riscontra nei lavori periziati, » si duplicasse, si triplicasse, su quale precipizio si troveranno, non assenzienti, trascinati gli enti interessati? Ci è la legge, si obietta.

Cotesta partecipazione di spese, qualunque esse sieno vi spetta legalmente. Silenzio adunque voi altri enti interessati e preparatevi a pagare.

Sissignori! Fummo educati al rispetto delle leggi: *dura lex, sed lex*. Può darsi che il *volere* non equi-

valga *potere* ed è per questa probabile eventualità che io mi rivolgo, in assenza del ministro dell'interno, al presidente del Consiglio che riepiloga in sé il dominio eminente di ogni ramo di pubblico servizio, mi rivolgo anche al ministro dei lavori pubblici ai quali deve stare a cuore che le membra si conservino sane onde non se ne propaghi la cancrena al corpo, e li prego di riflettere.

Che la legge sui lavori pubblici fu promulgata nel 1865, quando cioè non esistevano nè il traforo del Cenisio, nè le ferrovie delle due riviere, nè la convenzione di Berna, nè infine molti altri coefficienti che, allargando d'assai la sfera di azione del primo porto d'Italia, rendono necessario un più numeroso concorso di enti interessati nelle relative spese veramente straordinarie.

È stretto dovere adunque degli onorevoli ministri di sottoporre a revisione, come loro ne fa facoltà l'articolo 185 della legge sui lavori pubblici, i regi decreti del 15 marzo e 4 agosto 1866, onde i medesimi possano corrispondere adeguatamente alle mutate condizioni topografiche ed economiche del paese.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Riguardo alle modificazioni che l'onorevole mio amico, il deputato Morini, invoca intorno alle disposizioni dell'articolo 188 della legge dei lavori pubblici, la quale stabilisce la quota di concorso nelle opere occorrenti ai porti di prima classe, da parte delle provincie interessate, egli vede che a questi lumi di luna non è certo il caso di farne una discussione. Io terrò però conto della sua raccomandazione in ordine alle spese cui egli accenna, e delle quali è indubbia la gravità e la portata. Ma venendo specialmente a ciò che è oggetto del lagnò dell'onorevole Morini, a me sembra che abbia perfettamente ragione l'onorevole relatore della Commissione per ciò che concerne il peso del quale si tratta a carico delle provincie e dei comuni interessati circa ai primi venti milioni che il Duca di Galliera dà allo Stato per questo scopo.

L'onorevole relatore nelle parole citate dal deputato Morini disse che, quanto ai primi venti milioni, la cosa va spiccia, paga il Duca di Galliera soltanto e nessun altro contribuisce. L'onorevole Morini rispose che questo non è vero, poichè le provincie e i comuni anche su questi venti milioni saranno obbligati a concorrere.

Ora l'articolo 6 della convenzione esonera invece a questo riguardo anche le provincie e i comuni:

« Il concorso a carico degli enti interessati nei lavori medesimi, a mente della legge sui lavori pubblici 20 marzo 1865, allegato F, sarà limitato sulla

differenza tra la somma spesa e l'ammontare del dono versato dal duca di Galliera. »

Quindi sopra questi 20 milioni non pagano nè le provincie nè i comuni; il regalo venne fatto precisamente eziandio a quei tali enti, dei quali si preoccupa l'onorevole Morini.

Ma forse l'onorevole Morini alludeva alle disposizioni comprese nel successivo articolo 9, secondo il quale, dato il caso che fossero restituibili, a termine della clausola risolutiva contenuta nello stesso articolo 9, i 20 milioni, allora non è più il caso nemmeno del regalo da farsi alle provincie ed ai comuni. Ma ciò è ben naturale, perchè, dal momento che i 20 milioni non andrebbero a favore dello Stato, non dovrebbero andare nemmeno a favore degli altri enti interessati, ed è perciò che l'articolo 9 porta le parole: « salvi in tal caso gli effetti dell'articolo 188 della succitata legge sulle opere pubbliche 20 marzo 1865. »

In questo caso soltanto dunque l'articolo 188, citato dall'onorevole Morini, ripiglierebbe completamente il suo effetto.

Ma mi permetta l'onorevole Morini che io dica una parola anche su questa clausola risolutiva, che fu introdotta nel contratto.

Egli vede che questa clausola risolutiva di cui all'articolo 9 non si riferisce che all'effettiva esecuzione dei lavori.

Ora io credo che i lavori, dal momento che sono decretati, non possano a meno di venire eseguiti, chè anzi, come ben disse l'onorevole relatore, anche indipendentemente dalla contribuzione del duca di Galliera, questi lavori dovrebbero venire eseguiti. Pertanto se l'onorevole Morini esamina l'articolo 9, egli vedrà che la clausola risolutiva si riferisce soltanto, ripeto, al fatto dell'effettiva esecuzione dei lavori, non si riferisce nè al termine in cui s'hanno a fare, nè agli altri patti della convenzione; per modo che mi sembra indubitato che questa eventualità dipendente dalla condizione risolutiva, dal momento che noi, come dice la relazione, vogliamo farli indubbiamente questi lavori, non avvi alcun pericolo che debba aver luogo.

A questo riguardo anzi io mi permetterò di chiedere una spiegazione all'onorevole relatore della Commissione. Nè lui, nè la Commissione stessa possono certamente interpretare l'articolo 9 se non nel senso preindicato. Tanto è vero che in un passo della relazione io trovo scritto:

« E per quanto concerne la multa non lieve stabilita per il caso d'inesecuzione di parte dei lavori la crediamo pure accettabile, poichè ci risulta che i lavori si possono fare. »

Non di meno in un altro punto della relazione,

SESSIONE DEL 1876 — DISCUSSIONI — 1ª TORNATA DEL 22 GIUGNO 1876

ferse per essersi espresso molto sinteticamente, il relatore della Commissione ebbe a dire che il Duca di Galliera spinge la previdenza fino al segno di stabilire una penale di 20 milioni a favore di Genova, nel caso d'inesecuzione dei patti.

Ora io, per quanto ho già detto, ritengo per certo che anche l'onorevole relatore della Commissione, in quanto ha parlato di patti, intese appunto parlare di quei patti che si riferiscono esclusivamente alla inesecuzione dei lavori. Nondimeno, giacchè siamo venuti su quest'argomento, io amerei sapere che effettivamente la Commissione ha inteso essa pure ciò che del resto mi pare chiarissimo nell'espressione dell'articolo 9 della convenzione.

DI SAINT-BON, *relatore*. Domando la parola.

PODESTÀ. A dir vero l'articolo della convenzione su cui ha parlato l'onorevole Morini, mettendosi dal punto di vista delle sette provincie di cui egli patrocinava gl'interessi...

PRESIDENTE. Onorevole Podestà, se ella ha da fare delle lunghe osservazioni, non potrei consentire...

PODESTÀ. Permetta, è una brevissima osservazione quella che vorrei fare. Dico dunque che l'articolo 6 è a tutto vantaggio delle provincie di cui si tratta; dico in secondo luogo che le sette provincie non pagano il venti, ma il cinque per cento solamente delle spese di quel porto di prima classe che è il porto di Genova...

PRESIDENTE. (*Interrompendo*) Onorevole Podestà, lasci parlare il relatore.

DI SAINT-BON, *relatore*. Dirò due sole parole.

Il ministro ha già completamente risposto all'onorevole Morini quello che avrei dovuto rispondere io, ed ha dimostrato che il dono dei milioni è effettivo. Che nessun pericolo ci sia di dover pagare la multa è risultato anche evidentemente dalle parole dell'onorevole ministro dei lavori pubblici, e la Giunta ha creduto di cautelarsi maggiormente colle parole aggiunte nell'articolo 4 della convenzione dopo l'espressione *forza maggiore*.

L'onorevole ministro dà ad una parola della relazione un significato che non fu nell'animo della Giunta.

Egli ha creduto che, nel pensiero della Commissione, l'articolo 9 si spiegasse nel senso che tutti i patti della convenzione dovessero essere eseguiti per non pagare la multa.

Ora, io prego l'onorevole ministro di osservare che nel periodo contenente la frase che a lui sembra non chiara, non si ebbe altro scopo che quello d'investigare in genere l'animo del donatore. Vi si esaminarono successivamente tutte le parti della convenzione, ma a tratti generalissimi, e riman-

dando sempre agli articoli, affinchè il lettore potesse apprezzare, volendo, la portata delle condizioni accennate.

Spero con queste spiegazioni avere persuaso l'onorevole ministro che non c'è nessun pericolo a mantenere questo vocabolo, e siccome so che è chiamato altrove da altre faccende urgenti, io cesso di parlare.

Voci. Ai voti! ai voti!

(È approvato l'articolo 6, e lo sono pure i seguenti:)

« Art. 7. Il Duca di Galliera verserà nelle casse dello Stato i venti milioni di lire del dono a misura dell'avanzamento dei lavori, ed in ragione del totale importo dei lavori medesimi nei primi venti milioni di lire.

« Il versamento delle quote del dono nelle casse dello Stato si eseguirà nella misura della spesa stanziata in ciascun anno nel bilancio passivo dello Stato per la sistemazione del porto di Genova. Il Governo giustificherà gradatamente il pagamento delle somme ricevute colla trasmissione per copia al Duca di Galliera, od al suo delegato, dei mandati rilasciati.

« Art. 8. Il municipio di Genova è esonerato dal pagamento delle rate annuali ancora dovute per la legge 23 giugno 1873, n° 1441, relativa alla cessione dell'arsenale marittimo di Genova e del cantiere della Foce, con che il municipio stesso ceda al Governo senza compenso tutte le aree necessarie per l'impianto del servizio doganale e ferroviario nel seno di Santa Limbania, nella darsena e lungo le calate fino al Mandracchio, aree da determinarsi di accordo fra Governo e municipio. Il municipio contribuirà nella spesa di costruzione dei locali e delle altre opere destinate ai suddetti servizi fino alla concorrenza di un milione di lire. I detti locali e le dette opere saranno fatte in modo da non nuocere, ma invece di agevolare la speditezza delle operazioni di commercio.

« La contribuzione del municipio nelle spese anzidette verrà da lui pagata in tante rate di lire centomila ciascuna, a misura dell'avanzamento dei lavori ed in ragione del totale importo dei lavori medesimi per il primo milione.

« Art. 9. Il concorso dei venti milioni di lire è offerto dal Duca di Galliera in dono, col patto espresso della condizione risolutiva della presente convenzione, per modo che, in caso di inadempimento da parte del Governo, lo Stato sarà tenuto a sborsare alla città di Genova le somme che già fossero state versate nelle casse dello Stato dal Duca di Galliera, salvi in tal caso gli effetti dell'articolo 188 della succitata legge sulle opere pubbliche 20

SESSIONE DEL 1876 — DISCUSSIONI — 1ª TORNATA DEL 22 GIUGNO 1876

marzo 1865. Questa condizione risolutiva si riferisce solamente alla esecuzione delle seguenti opere :

- « 1° Molo occidentale *ABC*;
- « 2° Primo braccio *DE* del molo orientale;
- « 3° Ponte da sbarco *FG* al molo nuovo;
- 4° Calata *GH* fra detto ponte e la stazione del Passo Nuovo;
- « 5° Ponte da sbarco *IL* al Passo Nuovo;
- « 6° Ponte da sbarco *MN* a San Lazzaro;
- « 7° Ponte da sbarco *OP* a San Teodoro;
- « 8° Ponte da sbarco *QR* a San Tommaso;
- « 9° Ponte da sbarco *ST* alla Darsena;
- « 10° Ponte da sbarco *UV* alla Rotonda;
- « 11° Ponte da sbarco *XY* al Porto Franco;
- « 12° Stazione ferroviaria marittima centrale fra la Chiappella e la Darsena;
- « 13° Galleria di congiunzione della stazione marittima lungo le calate colla stazione da Sampierdarena e colla galleria di unione fra le stazioni di piazza Principe e piazza delle Brigaole;
- « 14° Rampa d'accesso dalle calate del porto alla via Carlo Alberto;
- « 15° Compimento delle calate nell'interno del porto.

« Malgrado tale limitazione, il Governo rimane sempre obbligato a costruire tutte quante le opere contemplate nel progetto nei termini sovra espressi.

« Art. 10. Verrà esentato dal pagamento della tassa di registro l'atto di fondazione dell'opera pia che il Duca di Galliera intende di istituire in Genova, sua città nativa, erogando il capitale di due milioni di lire nella costruzione di case per le famiglie indigenti della classe operaia.

« Per evitare ogni contestazione nell'applicazione della tassa sui fabbricati è stabilito che per 99 anni la tassa medesima sarà percepita in base al reddito reale.

« Art. 11. Il Governo si riserva di sottoporre al Consiglio Superiore dei lavori pubblici, pel suo parere, i progetti d'arte contemplati nella presente convenzione, la quale non sarà esecutoria se non dopo l'approvazione del Parlamento nazionale.

« La convenzione medesima andrà soggetta al diritto fisso di una lira, ogni altro escluso.

« Fatta a Roma in doppio originale questo giorno undici del mese di aprile dell'anno mille ottocento settantasei. »

All'originale firmati: Il presidente del Consiglio dei ministri e ministro per le finanze A. Depretis — Il ministro dei lavori pubblici G. Zanardelli — Duca di Galliera — Alfredo Baccarini, testimone — Angelo Ferrari, testimone — Mariano Frigeri, capo sezione.

Essendo terminati gli articoli della convenzione, rileggo la prima parte dell'articolo 1.

DEPRETIS, *presidente del Consiglio, ministro per le finanze*. Prego la Camera di riservare la chiusura sul primo articolo.

PRESIDENTE. Possiamo votare il primo comma, con cui si approva la convenzione, e lasciare sospeso il secondo comma.

Voci dal banco della Commissione. Non si può. Va corretto il primo comma.

PRESIDENTE. Allora la seduta è sospesa e sarà riaperta alle due.

La seduta è sospesa alle ore 12.

