

LXIV.

2ª TORNATA DEL 22 GIUGNO 1876

PRESIDENZA BIANCHERI.

SOMMARIO. *Congedo.* — Il ministro dell'interno ripresenta il progetto di legge per la pubblicazione degli annunci legali modificato dal Senato, rinviato alla stessa Commissione — Il ministro dei lavori pubblici presenta uno schema di legge per la dichiarazione di pubblica utilità del prolungamento della via Nazionale a Roma, inviato ad una Giunta che ha riferito su altro simile. — Il deputato Mantellini presenta la relazione sul progetto di legge per il miglioramento della condizione degli impiegati. — Interrogazione del deputato Serena sugli studi ferroviari che il Governo fu autorizzato ad eseguire col l'articolo 6 della legge 14 maggio 1865 — Risposta del ministro per i lavori pubblici. — Interrogazione del deputato Sforza-Cesarini sugli intendimenti del Ministero intorno ad oggetti antichi — Risposta del ministro per la pubblica istruzione. — Seguito della discussione dello schema di legge per una convenzione col duca di Galliera per l'ampliamento del porto di Genova — È approvata la prima parte dell'articolo 1 e l'articolo 2 — Sul secondo comma dell'articolo 1 il deputato Cadolini fa un emendamento, sul quale parlano i deputati La Porta, Lovito, Cadolini e Plutino Agostino — Reiezione della proposta Cadolini, e approvazione dell'articolo. — Aggiunta di un articolo del deputato Tocci, ritirata dopo opposizione del ministro. — Il deputato La Porta presenta la relazione sul progetto di legge per l'autorizzazione di una spesa straordinaria per l'ultimazione delle ferrovie calabro-sicule. — Osservazioni sulle sedute straordinarie a tenere, dei deputati Amadei e Maurigi e del presidente del Consiglio. — votazione a squittinio segreto, ed approvazione dei disegni di legge: alienazione di un orto botanico in Roma; convenzione col duca di Galliera per ampliamento del porto di Genova; complemento e sistemazione di strade nazionali.

La seduta è aperta alle ore 2 pomeridiane.

PRESIDENTE. Il deputato Breda domanda un congedo di quindici giorni.

(È accordato.)

PRESENTAZIONE DI DUE DISEGNI DI LEGGE
E DI UNA RELAZIONE.

PRESIDENTE. L'onorevole ministro per l'interno ha la parola per presentare un progetto di legge.

NICOTERA, ministro per l'interno. Ho l'onore di ripresentare alla Camera il progetto di legge per la pubblicazione degli annunci legali, modificato in talune parti dal Senato. (V. Stampato, n° 63-B)

Prego la Camera di voler consentire che questo

progetto di legge sia rinviato alla stessa Commissione che l'ha esaminato la prima volta.

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole ministro della presentazione di questo progetto di legge.

L'onorevole ministro proporrebbe che questo progetto di legge fosse trasmesso all'esame della Commissione che l'ha già esaminato la prima volta.

Se non vi sono osservazioni, s'intenderà che la proposta dell'onorevole ministro è approvata.

(È approvata.)

Invito l'onorevole Mantellini a recarsi alla tribuna per presentare una relazione.

MANTELLINI, relatore. Ho l'onore di presentare, in nome della Commissione generale del bilancio la relazione sul progetto di legge per il miglioramento delle condizioni degli impiegati. (V. Stampato, n° 84-A.)

SESSIONE DEL 1876 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 22 GIUGNO 1876

PRESIDENTE. Sarà stampata e distribuita.

ZANARDELLI, *ministro per i lavori pubblici.* Ho l'onore di presentare alla Camera un progetto di legge tendente a far dichiarare di pubblica utilità il prolungamento della via Nazionale della città di Roma da piazza Magnanapoli a piazza Venezia. (V. Stampato, n° 101.)

Siccome questo progetto di legge non potrebbe venire certamente dalla Camera votato, se non ove si usasse una scorciatoia analoga a quella che si è usata per altri progetti di legge, e siccome è urgente per la città di Roma di ottenere questa dichiarazione di pubblica utilità, così io prego la Camera, giacchè abbiamo una Commissione la quale si è occupata di un progetto di legge analogo, quello, cioè, relativo alla via di Meravigli nella città di Milano, io prego, diceva, la Camera di voler mandare questo progetto di legge all'esame di quella medesima Commissione.

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole ministro per i lavori pubblici della presentazione di questo progetto.

L'onorevole ministro propone che questo progetto di legge sia mandato alla Commissione che ha riferito sul progetto di legge per dichiarazione di pubblica utilità della via Meravigli nella città di Milano.

Se non vi sono opposizioni, questa proposta si intenderà approvata.

(È approvata.)

INTERROGAZIONE DEL DEPUTATO SERENA.

PRESIDENTE. La Camera rammenta che nella seduta di ieri l'onorevole Serena ha presentato una domanda d'interrogazione, e che fu stabilito si sarebbe svolta al principio della seduta odierna.

Essa è del tenore seguente:

« Il sottoscritto desidera interrogare il signor ministro dei lavori pubblici sulla sua intenzione rispetto agli studi ferroviari che il Governo fu autorizzato a fare eseguire con l'articolo 6, paragrafo e, della legge 14 maggio 1865. »

L'onorevole Serena ha facoltà di svolgere questa sua interrogazione.

SERENA. Assente dalla Camera per regolare congedo, io non potei prendere parte alla tornata nella quale l'onorevole Del Zio interrogò i ministri delle finanze e dei lavori pubblici sul modo onde provvedere alla più sollecita costruzione della ferrovia Candela-Santa Venere. Io avrei allora stesso rivolta all'onorevole ministro dei lavori pubblici la

mia interrogazione, la quale è destinata a completare quella dell'egregio deputato di Melfi, o per dire più esattamente, a provocare le dichiarazioni del Governo su quella parte della legge 14 maggio 1865, che l'onorevole Del Zio poteva soltanto accennare, e che a me conviene di mettere in maggiore evidenza; su quella parte, cioè, che riguarda gli studi che il Governo fu autorizzato a fare per il prolungamento della linea Candela-Melfi per Venosa, Spinazzola, Gravina, Altamura, Santeramo, Gioia.

Non tema la Camera che io voglia rifare tutta la storia di quella ferrovia. Già sarebbe inutile, perchè da undici anni in ogni Legislatura, e quasi in ogni Sessione, si è parlato di questa ferrovia. Quindi io dichiaro che non entrerò nel campo, il quale è stato largamente mietuto dall'onorevole mio amico personale Del Zio.

L'onorevole ministro per i lavori pubblici ricorderà che col paragrafo e dell'articolo 6 della legge 14 maggio 1865, il Governo, non solo fu autorizzato a concedere all'industria privata, col sussidio di lire 100,000, un tronco di ferrovia da Candela alla fiumana di Atella, ma fu altresì autorizzato ad eseguire gli studi per il prolungamento di quella linea da Candela per Venosa, Spinazzola, Gravina, Altamura, Santeramo e Gioia.

Ora io lascierò da parte tutte le questioni che sono sorte per la costruzione della linea da Candela alla fiumana di Atella. Non parlerò di tutte le difficoltà le quali furono, come già dissi, altra volta accennate in quest'Aula; ma semplicemente domanderò: quali difficoltà impedirono al Governo di eseguire quegli studi che era stato autorizzato ad eseguire? Difficoltà finanziarie? Non credo, perchè, trattandosi di semplici studi, parmi che in undici anni, anche senza ricorrere al Parlamento per i fondi necessari, si poteva, nei bilanci annuali del Ministero dei lavori pubblici trovare la somma occorrente per siffatti studi. Dunque, se non finanziarie, quali hanno potuto essere codeste difficoltà?

Mi affretto a prevenire un'osservazione che mi potrebbe essere rivolta dall'onorevole Zanardelli. Perchè il deputato Serena ha aspettato che io fossi ministro (egli potrebbe dirmi) per rivolgere a me queste osservazioni, e non le ha fatte al mio predecessore? Dirò schiettamente che, fin da quando ebbi l'onore di entrare in questa Camera, ebbi intenzione di rivolgere all'onorevole Spaventa quest'interrogazione; ma essendo stato da uno degli uffizi della Camera eletto a far parte della Giunta che doveva esaminare e riferire sulla concessione della ferrovia da Candela a Ponte Santa Venere fatta alla società acquisitrice del bosco di Monticchio, io smisi il pensiero di muovere all'onorevole Spaventa una inter-

rogazione, e mi riservai di provocare le sue dichiarazioni nel momento in cui la Giunta stessa avrebbe presentata la sua relazione. Per le ragioni che furono dette dall'onorevole Del Zio, e che non ripeto, e per la chiusura della Sessione nella quale quella Giunta fu nominata, la relazione non fu potuta presentare. Ecco perchè io mi rivolgo ora all'onorevole Zanardelli.

Detto ciò per debito di lealtà, voglio prevenire anche un'altra osservazione di maggiore importanza che egli potrebbe farmi. Egli potrebbe dirmi che forse questi studi i suoi predecessori li avrebbero fatti eseguire quando avessero vista costruita la linea da Candela alla fiumana d'Atella. Ora se questa è l'interpretazione che si è data all'ultimo inciso del paragrafo e, dell'articolo 6, non esito a dichiarare che non mai interpretazione al mondo si sarebbe allontanata tanto dalla lettera e dallo spirito della legge.

Nel paragrafo e dell'articolo 6 si dice che il Governo è autorizzato a concedere all'industria privata, con un sussidio, il tronco della ferrovia da Candela alla fiumana di Atella, e ad eseguire gli studi per il prolungamento, ecc. Non si dice: ad eseguire gli studi, dopo che la ferrovia sarà costruita.

Questa è la lettera della legge. Quanto allo spirito la Camera mi consentirà che esso non da altro possa desumersi che dalle discussioni fatte in Parlamento, e dalle dichiarazioni di coloro che proposero la legge, o una parte di essa.

In questa questione vi fu un ordine del giorno che fu poi convertito in un articolo di legge. L'onorevole Nisco propose quell'ordine del giorno e lo fece precedere dalle seguenti dichiarazioni:

« La linea da Foggia a Candela è di 39 chilometri...

« La Commissione ha creduto di mantenere questa linea non per rispettare un moncherino di linea, come fu detto, nè per fare un favore speciale a quelle popolazioni, che pur sarebbe un motivo da tenerne conto, ma per considerazioni molto più elevate. La vostra Commissione ha voluto, conservando la linea di Candela, assicurare l'avvenire di una linea che certamente sarà fatta, e che riuscirà più utile alle Puglie che la linea puramente marina ed adriatica. Intendo parlare di quella linea la quale, cominciando a cinque chilometri verso il ponte Santa Venere, salirebbe per la valle del Rendina ai piedi di Melfi e procedendo ad ostro-ponente tra Palazzo e Spinazzola andrebbe a Gravina, Altamura, Sant'Eramo, Gioia, e quindi da un lato a Bari, dall'altro a Taranto.

« Cotesta linea potrebbe aver una diramazione da Palazzo per Tricarico all'incontro di un punto della

linea da Taranto a Potenza e Napoli. Così si unirà Foggia a Taranto per una linea più diretta che non per Bari, e si otterrà il vantaggio, non meno importante, di servire un territorio popolatissimo e sparso di città e grosse borgate in un raggio ben ristretto come Melfi, Rapolla, Barile, Rionero, Ripacandida, Venosa, Forenza, Palazzo, Spinazzola, Gravina, Altamura, Sant'Eramo, Gioia ed altri, che presentano una popolazione di 157,514 abitanti. Si rifletta poi che da Candela fino al punto di incrociamiento a Gioia non vi sono che 130 chilometri e che questa linea fu in massima e per modo di esplorazione studiata da egregi ingegneri lombardi, i quali non trovarono difficoltà di esecuzione, eccettuato in un punto tra Venosa ed Altamura, ove non pertanto il terreno è accidentato a larghe zone. Se io dovessi fare un voto, quello appunto sarebbe che la Camera inviti il Governo a fare eseguire gli studi di una linea di strada ferrata che, passando presso Melfi, Venosa, Gravina, si congiunga a Gioia con la linea da Bari a Taranto, ed a promuovere un consorzio tra le provincie e i comuni interessati, onde con sussidio dello Stato possa essere affidata la costruzione di tale ferrovia all'industria privata. Ed a questo proposito io mi permetterò di presentare un apposito ordine del giorno, e sarò lietissimo se, accettato dal Ministero, fosse per iniziativa del Governo passato in un articolo di legge. »

Quest'ordine del giorno fu presentato dall'onorevole Nisco e dal mio onorevole amico l'attuale senatore Carlo De Cesare, e fu sottoscritto dagli onorevoli Bonghi, Pisanelli, Schiavoni. Il Ministero lo accettò, lo approvò la Camera, e decise che fosse convertito in articolo di legge.

È quindi evidente che sin dal primo momento si ebbe in mente di far eseguire subito questi studi che dovevano servire per promuovere la costituzione d'un consorzio tra molti comuni ed alcune provincie interessate.

Ed in verità, se l'onorevole Zanardelli vorrà richiamare alla sua memoria tutto ciò che si disse in quell'occasione, egli riconoscerà facilmente che tutti allora convennero che il tronco che l'onorevole Depretis chiamò un *mozzicone* ed altri un *moncherino*, cioè quello Foggia-Candela, non avrebbe avuto ragione di essere se non si fosse prolungato per la valle dell'Ofanto sino alla linea di Taranto.

Se l'onorevole Zanardelli, vorrà, come ha dichiarato nella tornata del 10 volgente mese, risolvere prontamente la questione della costruzione della linea da Candela alla fiumana di Atella, egli potrà risolverla facendo eseguire subito questi studi.

Io penso che, se non è questo l'unico mezzo per risolvere quella questione, è però il più efficace; e

mi meraviglio, lo dico francamente, che il Ministero dei lavori pubblici non vi abbia finora pensato.

Indubitatamente grandi difficoltà si dovevano trovare quando si trattava di dover costituire un consorzio tra pochi e piccoli comuni, i quali, per le loro condizioni finanziarie, non potevano fin dalle prime imporsi quei sacrifici che occorrono per la costruzione di un tronco di ferrovia, per quanto breve si voglia. Ma non sarà così quando l'onorevole Zanardelli cercherà di promuovere un consorzio tra le tre provincie di Capitanata, di Bari e di Basilicata ed i grossi comuni che vi sono interessati.

Io, o signori, appartengo ad una provincia, ed ho l'onore di far parte di un Consiglio provinciale che, fedele alle sue gloriose tradizioni, dopo di avere dotato la Terra di Bari della più ampia e larga rete di strade rotabili che forse vi sia in Italia, non si è peritato di concedere un'ala delle vie carrettiere di quella provincia per l'impianto di ferrovie a sezioni ridotte o ferrovie economiche; non si è peritato di votare sussidi di milioni per la costruzione di due tronchi, uno dei quali dovrebbe servire a congiungere Spinazzola, Andria e Barletta, e l'altro dovrebbe servire a congiungere la linea del Tirreno colla linea dell'Adriatico, Grassano in Basilicata con Grumo-Appula.

Ora tutti i miei colleghi dell'una e dell'altra parte della Camera, che furono qui mandati dai collegi di Terra di Bari, possono attestare come in quella provincia vi sieno comuni i quali aspirano ad avere una ferrovia, che li faccia di nuovo partecipare a quel movimento industriale e commerciale da cui furono in un subito allontanati; come in quei comuni sia vivo il desiderio di trasportare con celerità i loro prodotti sui porti di Bari e di Barletta, e come quei comuni siano dispostissimi a fare sacrifici di ogni sorta.

Però quei comuni non vogliono andare innanzi alla cieca, vogliono veder chiaro fin dalle prime, vogliono far bene i loro conti: io lo dichiaro francamente, essi non spenderebbero neanche un centesimo per gli studi di nuove strade ferrate. Troppi furono i disinganni, troppe le disillusioni, e molti studi di ferrovie, che in alcuni momenti di entusiasmo essi largamente pagarono, ora non servono ad altro che a decorare le pareti delle sale municipali. Sono quadri, bellissimi, se si vuole, ma pagati a troppo caro prezzo!

Il Governo dunque faccia eseguire gli studi per il prolungamento di una ferrovia, la cui importanza è stata riconosciuta anche dall'onorevole Zanardelli nella tornata del 10 corrente, e poscia si presenti fiducioso a quelle popolazioni, le quali daranno esse

al Governo il modo per risolvere una questione che esso desidera di risolvere.

Io vorrei sperare che i sussidi votati dalla provincia di Bari per i due tronchi Spinazzola-Barletta e Grumo-Grassano potessero veramente giovare alla costruzione di quei due utilissimi tronchi, ma non devo nascondere (e qui vi è qualcuno che potrebbe attestare la verità di quello che dico) che temo che vi si frapportano non poche difficoltà, e quindi oso sperare che una gran parte di quei sussidi sarà versata per la strada di cui parlo, se il Governo ne farà eseguire gli studi. Questa linea, della quale la Camera si occupò nel 1865, non solo è di molta importanza ed utilità per la provincia di Bari, ma offre il modo di potere più agevolmente costruire quei due tronchi, i quali allora si congiungerebbero non alle più lontane strade che ora vi sono, ma a questa, che abbrevierebbe, e per uno dei tronchi ridurrebbe a metà le attuali distanze.

Il tronco, per esempio, Grumo-Grassano, che io ho propugnato fino dal 1872, quando il Governo facesse eseguire quegli studi, quando si costituisse il consorzio tra le tre provincie per la costruzione della strada da Melfi alla linea di Taranto, quel tronco si ridurrebbe da 80 a 40 chilometri; e chi sa che cosa costi un chilometro di strada ferrata, capirà facilmente che è più facile costruire 40 anziché 80 chilometri.

Io domando dunque all'onorevole Zanardelli: quando intende egli di far eseguire questi studi? Non gli chiedo se abbia questa intenzione, perchè il Governo è per legge obbligato ad averla.

In quella legge non si dice: è data facoltà, ecc.; il Governo potrà fare eseguire, ecc., ma si dice: il Governo è autorizzato a fare eseguire, ecc. Ora, questa espressione è ritenuto, e l'ho sentito dire quando si discusse il bilancio dei lavori pubblici, che implichi un obbligo reale per parte del Governo.

E poichè vedo il ministro prendere degli appunti per rispondere a quello che ho detto or ora, io gli soggiungo che l'anno scorso l'onorevole suo predecessore, in occasione della discussione del bilancio di prima previsione, disse proprio queste parole: «è ritenuto che l'espressione: il Governo è autorizzato, ecc., implichi un obbligo reale per parte del Governo.»

Ma sia di ciò quel che si voglia, io spero che l'onorevole Zanardelli mi darà una risposta soddisfacente. Ed è tanto viva in me questa speranza che, prima di dar termine a queste mie parole, mi permetterò di rivolgergli una raccomandazione. Nel 1872 in provincia di Bari fu nominata una Commissione per indicare al Parlamento quali strade fer-

rate di complemento si dovessero studiare nell'interesse della provincia e dello Stato. Ora, quella Commissione richiamò alla memoria del Governo appunto la legge del 14 maggio 1865, e precisamente il paragrafo e dell'articolo 6, e fece voti perchè il Governo, facendo eseguire gli studi di cui ho parlato, modificasse l'andamento della linea in questo senso, che, arrivata ad Altamura, essa si rivolgesse a Toritto per congiungersi a Grumo-Apula sulla linea di Taranto. Ora, quando il ministro, aderendo alle mie istanze, facesse eseguire quegli studi, io lo pregherei di tener presente il voto fatto da quella Commissione. La modificazione da essa proposta non farebbe perdere alla linea il primitivo scopo, il quale è quello di congiungere, con una linea più diretta, Foggia a Taranto, ma la renderebbe più breve senza renderla più difficile, e nel tempo stesso servirebbe ad avvicinare a Bari, centro naturale del commercio di quella regione, molti comuni interni della provincia di Bari e della vicina Basilicata.

Fatta questa raccomandazione, io aspetterò con fiducia la risposta che mi darà l'onorevole ministro dei lavori pubblici. Mi auguro sia tale che possano rallegrarsene gli abitanti del circondario di Altamura. Questo nome non deve essere ignoto all'onorevole Zanardelli, come credo non lo sia a quanti conoscono la storia delle gloriose lotte sostenute nel mezzogiorno d'Italia per la causa della libertà dal 1799 al 1860.

Altamura, io oso dirlo, ha fatto qualche cosa per l'Italia. Che il Governo d'Italia faccia ora qualche cosa, qualche piccola cosa, anche per Altamura, adempiendo, dopo 11 anni, il non grave obbligo impostogli dalla legge 14 maggio 1865.

ZANARDELLI, *ministro per i lavori pubblici*. L'onorevole Serena ha incominciato il suo discorso col chiedermi quali siano state le difficoltà in forza delle quali non si sono eseguiti gli studi relativi alla linea, mediante la quale la ferrovia da Candela alla fiumana d'Atella dovrebbe essere prolungata fino a Gioia, passando per Venosa, Gravina ed Altamura.

Quali sieno state queste difficoltà egli potrà riconoscere da se stesso meglio che io non possa dirglielo. Io gli potrei dire quali difficoltà possono essersi prodotte da due mesi a questa parte, ma di ciò spero che non vorrà domandarmi conto, perchè egli certo ben comprende che in questi due mesi non si poteva pensare all'esecuzione di tutte le disposizioni di antichissime leggi. Quindi, riguardo alle difficoltà sorte nei quindici anni precedenti, io non gli posso dir nulla. Ad ogni modo, anche per quel che riguarda il futuro, non posso tralasciare

di esprimergli uno scrupolo dal punto di vista legislativo.

Egli ricorda che gli studi pel prolungamento del quale si tratta furono contemplati dalla legge del 1865. Ora, in questa legge è detto che il Governo del Re è autorizzato a fare gli studi; da ciò l'onorevole Serena ne dedusse un obbligo da parte del Governo. Egli disse: la legge del 1865 non si esprime già nel senso che è data facoltà al Governo, ma si esprime nel senso che il Governo è autorizzato.

Ora io davvero non riconosco alcuna differenza filologica, grammaticale, razionale, giuridica, fra il dire che ad uno è data facoltà, e il dire che uno è autorizzato; per me l'essere autorizzato, e l'avere facoltà suonano lo stesso; e non significano davvero un obbligo nè giuridicamente nè filologicamente parlando; ed in una facoltà, in una autorizzazione voler riporre un obbligo, parmi che sia una completa inversione del senso dei vocaboli.

Ciò lo dico non tanto per questi studi che oggi egli mi accenna, ma perchè se tutto quello che il Governo venne autorizzato di fare, si dovesse ritenere come un obbligo assoluto e positivo, io mi riterrai gravato di un onere troppo superiore alle mie forze ed a quelle dello Stato.

Ma indipendentemente da questa interpretazione relativa alla autorizzazione data al Governo, io debbo fare un'altra osservazione, debbo osservare, cioè, che potrebbe anche dubitarsi se l'autorizzazione della quale si tratta, contenuta nella legge del 1865, sia stata derogata posteriormente. Imperocchè, nella successiva legge del 28 agosto 1870 il legislatore tornò sopra questo argomento, e tornandovi, contemplò all'articolo 19 della legge medesima tutto ciò che si riferiva alla linea da Candela sino alla fiumana d'Atella, ma non parlò più degli studi per la prosecuzione della linea stessa per Venosa insino a Gioia.

Io non voglio certamente sciogliere la questione nel senso di sostenere che da ciò sia derivata una deroga implicita alle precedenti disposizioni legislative, in quanto che l'onorevole Serena mi potrebbe opporre l'adagio giuridico, secondo il quale *posteriores leges ad priores pertinent, nisi contrariae sint*, ma ho voluto esprimere uno scrupolo, perchè è significativo il non avere più la legge posteriore, che si occupava di cotesto argomento, rammentato gli studi dei quali ha parlato l'onorevole Serena.

Ma, sotto un altro aspetto, io devo poi chiamare l'attenzione dell'onorevole interrogante sopra la convenienza di fare degli studi per una linea, che è certamente lunga e costosa, per quanto la riconosca importante. Questa importanza del Melitano e dei paesi circonvicini io la ho già riconosciuta, ri-

spondendo all'onorevole Del Zio che m'interrogava sulla linea da Candela a Ponte Santa Venere. E veramente se noi diamo uno sguardo alla carta d'Italia, al territorio italiano, in relazione alla rete ferroviaria che lo copre, noi vediamo un gran vuoto nel territorio importantissimo, a cui ha fatto allusione l'onorevole Serena. Ma l'onorevole Serena ammetterà del pari che la linea, della quale ha parlato, e che così caldamente egli propugna, non è una linea che esiga un lieve dispendio. Ora se noi facessimo gli studi prima di avere almeno una presunzione abbastanza fondata di avere i mezzi, o da parte dello Stato, o da parte delle provincie, dei comuni, o dei consorzi per costruire poscia la linea, anche i denari per gli studi sarebbero gettati, e questi studi servirebbero precisamente a ciò, a cui hanno servito altri studi, come ha detto l'onorevole Serena, cioè a decorare le pareti di determinate aule municipali o ministeriali, secondo che gli studi sono stati fatti dai municipi o dai Ministeri.

Ciò premesso, io dichiaro che ove io veda la possibilità della effettiva costruzione di questa linea per mezzo degli sforzi congiunti e degli enti locali e dello Stato, io crederò che sia molto bene speso anche il denaro che verrà consacrato agli studi dei quali si tratta.

SERENA. L'onorevole ministro si è meravigliato perchè io gli abbia domandato i motivi del ritardo quindicennale, come egli diceva, nella esecuzione degli studi di cui ho parlato.

Il ritardo sarebbe di undici anni, mi pare, e non di quindici. Ad ogni modo, io forse non mi sono espresso con molta esattezza. Io volevo dire soltanto che, pur riconoscendo tutte le difficoltà sorte per la costruzione del tronco da Candela alla fiumana di Atella, non sapevo indovinare le difficoltà che impedirono al Governo la esecuzione degli studi che esso era stato autorizzato a fare fino dal 1865.

Oltre a ciò l'onorevole ministro ha voluto, in certo modo, infirmare quello che io ho detto relativamente all'obbligo che mi pare che il Governo abbia di fare eseguire questi studi. L'onorevole Zanardelli però, desideroso di venire a quelle conclusioni alle quali io desiderava che egli venisse, ha chiamato le sue osservazioni scrupoli dal punto di vista legislativo.

Io sono nuovo nella Camera, ma ripeto quello che ho già detto. Tutte le volte che in questa Camera si è parlato di leggi di opere pubbliche, tutte le volte che si è detto: *il Governo è autorizzato*, ecc., si è ritenuto che questa espressione implicasse un obbligo per parte del Governo stesso. Ora io non ho presenti gli atti della Camera, ma ricordo che

nel passato anno l'onorevole ministro Spaventa diceva appunto quel che ora io ripeto.

Anche l'onorevole Brunetti, in una discussione che ho letta in un libro pubblicato dall'onorevole Del Zio sulla ferrovia dell'Anfido, sostenne altra volta che l'espressione: *il Governo è autorizzato*, implica un obbligo reale per parte del Governo medesimo.

Ma io domanderei all'onorevole ministro: se così non fosse, la Camera, quando delibera che si abbia a fare qualche cosa, quale espressione dovrebbe adoperare? Certo la Camera non può eseguire essa stessa gli studi, non può essa eseguire o dare all'industria privata le ferrovie; ma autorizza il Governo a fare quello che essa vuole che si faccia.

Io dunque ritengo che il Governo sia solennemente obbligato da una disposizione di legge concepita nei termini da me indicati.

L'onorevole ministro ha detto anche che la disposizione della legge del 1865 di cui io ho trattato si potrebbe in certa guisa ritenere come derogata dalla posteriore legge del 1870, perchè nella legge del 1865 si parlò degli studi che dovevano servire per prolungare la linea da Melfi a Gioia, ed in quella del 1870 non si tenne affatto parola di questi studi. Ora egli stesso ha già risposto alla sua osservazione con un noto adagio legale, che io non gli ripeterò certamente.

L'onorevole ministro però mi permetterà che io faccia una riflessione a questo proposito. Fino dal 1862, agli abitanti della valle dell'Ofanto e a quelli della provincia di Bari fu solennemente promessa quella strada ferrata, che al giorno d'oggi l'onorevole Del Zio ed io siamo obbligati ancora ad implorare a mani giunte.

Quella promessa ci veniva dalla legge sull'ordinamento delle ferrovie votata nel 1862. Lo stesso ministro Jacini, che nel 1865, sopprimendo la linea di Conza, venne a sopprimere, come ben disse l'onorevole Bonghi, ogni speranza alla più ricca, alla più popolosa delle provincie napoletane, alla Terra di Bari, di avere una ferrovia che tutta la percorresse, lo stesso Jacini, dico, propose la linea Foggia-Gioia per la valle d'Ofanto, linea che, dopo l'abbandono del traforo di Conza, l'onorevole Depretis definiva linea di lusinga e di espediente.

Vuole l'onorevole Zanardelli che io ritenga davvero che l'onorevole Depretis abbia avuto ragione a qualificare così quella linea? Le sue parole quasi quasi me lo farebbero credere. Ma le sue dichiarazioni posteriori mi confortano.

Le popolazioni che noi rappresentiamo si troverebbero in ben dura condizione se si persuadessero che sono state finora lusingate, e se dovessero per-

dere ogni speranza di avere una ferrovia. Le dichiarazioni posteriori dell'onorevole Zanardelli fanno dileguare dall'animo mio questi dubbi e questi timori.

Io sono certo che egli manterrà la promessa e che farà eseguire quegli studi non a carico dei comuni e delle provincie interessate, ma a carico del Governo, perchè per me ritengo che il Governo è obbligato a farli.

La spesa non sarà grave; e se egli mantiene la promessa, io per parte mia, per quanto poco valga, mi obbligo di rendergli facile la costituzione del consorzio delle tre provincie e dei molti comuni interessati; io mi obbligo fin d'ora a rendergli più agevole la risoluzione di una questione che, come tante volte disse l'onorevole Depretis, si risolve in una questione di evidente giustizia.

INTERROGAZIONE DEL DEPUTATO SFORZA-CESARINI.

PRESIDENTE. Ora viene l'interrogazione all'onorevole ministro per l'istruzione pubblica, presentata dagli onorevoli Sforza-Cesarini, Pericoli, Alatri, Baccelli Guido, Taverna e Ruspoli Emanuele, la quale è così concepita:

« I sottoscritti chiedono d'interrogare l'onorevole ministro della pubblica istruzione sui suoi intendimenti intorno agli oggetti antichi di somma importanza archeologica testè scoperti nelle vicinanze di Palestrina. »

L'onorevole Sforza-Cesarini ha la parola per fare questa interrogazione.

SFORZA-CESARINI. Non tratterò lungamente la Camera per svolgere l'interrogazione, che ebbi l'onore di presentare all'onorevole ministro della pubblica istruzione, unitamente ai miei onorevoli colleghi Pericoli, Baccelli, Alatri, Taverna e Ruspoli.

L'argomento che sono per trattare brevemente si riferisce alle recenti scoperte fatte nelle vicinanze di Palestrina, e precisamente nella vetustissima necropoli dell'antica Preneste, su cui sorse poi il Foro dell'epoca romana.

È noto a voi, o signori, di quanta importanza siano gli oggetti rinvenuti, oggetti nascosti da forse 4000 anni e conservati dalla religione dei sepolcri fino ai giorni nostri.

Molti archeologi sapientissimi, fra cui mi piace annoverare l'illustre Fiorelli, dettero già il loro giudizio in proposito, ma io credo che l'onorevole ministro dell'istruzione pubblica meglio di qualunque altro potrà giudicarne.

Gli oggetti ivi rinvenuti consistono principal-

mente in ori, forse i più belli che siano tornati in luce finora e certo superiori a quelli della Barberiniana e del museo Gregoriano. Gli altri sono in bronzo, in argento, in avorio, tutti foggiate in lamine sottili in filigrana, in tazze, in calici, in patere, in arnesi elegantemente ed artisticamente ornati, tutti di figure di uomini ed animali, e scrittura egiziana, in rilievo ed in grafiti di *stile puramente orientale*.

Prova, questa, o signori, voi ben vedete, che la nostra civiltà non ci viene di seconda mano o da una trafila teutonica, come pretesero alcuni filologi ultramontani, che cercano travolgere la nostra storia antica e si sforzano di provare che la civiltà preistorica ci viene dalle razze indo-germaniche, mentre si sa che essa deriva invece dall'Asia.

Io non dubito che l'onorevole ministro della pubblica istruzione intenda assicurare all'Italia il possesso di questi preziosi ricordi archeologici, portanti testimonianza della nostra origine, del modo di esistere della nostra nazione fin da quaranta secoli addietro; nè potrei supporre che il Governo e la Camera restino indifferenti a che vadano perduti questi oggetti o peggio ancora, che vadano in mano di persone che certo non hanno interesse di conservarli alla scienza ed alla nazione. Io credo anzi di conoscere le intenzioni dell'onorevole Coppino, e so che egli ha intraprese trattative per l'acquisto di questi oggetti. Prego soltanto l'onorevole ministro a volere far sì che queste trattative vengano a qualche conclusione pratica. Io so che ostacoli e ritardi di ogni genere si frappongono per la cupidigia dei proprietari di questi oggetti preziosi, cupidigia aizzata da chi invidia all'Italia sì bello ed importante ricordo archeologico. Ma sono certo che il Governo saprà resistere a queste smodate pretese e saprà benissimo rimettersi al giudizio equo ed imparziale di arbitri competenti, che valgano a rendere il mercato meno difficile.

Appena una volta nello svolgersi dei secoli accade che vengano scoperti tesori di tanta importanza, i quali pare siano conservati provvidamente dalla terra onde abbiano più lunga durata tornando alla luce più belli che mai.

Visto quindi che trattasi di testimoni della esistenza remotissima della patria nostra, io mi auguro che l'onorevole ministro per l'istruzione pubblica voglia legare il suo nome ad un fatto che lo renda benemerito degli studiosi di archeologia e di storia patria, ed è perciò che io non dubito che vorrà chiedere al Parlamento le somme che abbisognano per ottenere questo scopo.

È su ciò che mi attendo dall'onorevole ministro per l'istruzione pubblica una risposta, che io spero

SESSIONE DEL 1876 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 22 GIUGNO 1876

sarà favorevole agl'interessi della storia patria e dell'archeologia.

COPPING, *ministro per l'istruzione pubblica*. Il 29 febbraio di quest'anno a Palestrina, e precisamente nei luoghi dove è situata, come ha ricordato l'onorevole deputato interrogante, l'antichissima necropoli di Preneste, si trovarono in una camera di 5 metri di lunghezza e 3 di larghezza alcuni oggetti di metallo prezioso, il lavoro di molti dei quali vinceva il merito stesso dell'oro, dell'argento o dell'avorio adoperato.

Seguita questa scoperta, dopo qualche tempo un mio amico intelligentissimo in questa materia, il professore Lignana, venne a tenermene parola nei primi giorni del mio Ministero, e fu allora che io pregai il direttore degli scavi e dei musei, il signor Fiorelli, il quale già conosceva il fatto, di mettersi in rapporto coi signori Frullani, che sono i fortunati scopritori di questo che potrebbe forse essere un vero tesoro.

Evidentemente la fama di questa scoperta si diffuse in una città nella quale si sa, od almeno si sospetta, che immense ricchezze d'arte sono nascoste nel suo terreno, e dove da tutte le parti del mondo vengono i curiosi e gli amatori, sia per ammirare quel bello che si rivela dei tempi antichi e dei tempi nuovi, sia ancora per fare degli opportuni acquisti, i quali, senza che la nazione se ne accorga, varcano frequentemente le nostre frontiere.

È necessario in questa condizione di cose trattare con una certa prudenza; e l'egregio uomo che presiede a quella direzione ha tutta la prudenza necessaria accompagnata dall'amore dell'arte e dall'ingegno e dalla conoscenza di coloro coi quali deve trattare.

Da principio parve che il prezzo non fosse molto esagerato; cioè che la cosa dovesse stare tra le 30, le 35, le 40 mila lire. Ma il ritrovamento di qualche altro oggetto, e fra questi, della lamina di 17 centimetri di lunghezza sopra 10, e specialmente del vaso d'oro, il quale ha un diametro di 19 centimetri, rivelarono un nuovo valore ed eccitarono naturalmente le brame di coloro che questi oggetti possedevano e le brame dei curiosi i quali volevano visitarli, ed il prezzo quindi andò salendo.

Avviene in questo caso che la fama, quella a cui l'eccitamento di quest'oggi aggiungerà, temo, delle penne, la fama, dico, crea, contro il desiderio dell'onorevole Cesarini e mio, una difficoltà maggiore. Imperocchè, se quel prezzo delle 32,000 lire, per le visite fatte da amatori d'Inghilterra e d'America, colle finanze delle quali nazioni auguro che le nostre possano lottare e vincere; questo augurio dell'avvenire pur troppo non ancora realtà del presente!

se, ripeto, quel prezzo dalle 32 o 40 mila lire ora si fa salire a un 360 e più mila (*Movimento*), io non so se dopo la discussione, se dopo la solennità di quest'oggi, forse forse non diverrà ancora più grande. Quindi mi permetta l'onorevole Cesarini che quanto alle intenzioni del Ministero, specialmente riguardo al venire dinanzi alla Camera domandandole dei fondi per fare l'acquisto di questi oggetti, io faccia una riserva. Si appaghi intanto di questa dichiarazione che, come prima di tutti gli eccitamenti, sul finire di marzo io aveva dato commissione che si entrasse in trattative per queste cose, non abbandonerò lo scopo che mi era proposto di raggiungere.

E intanto la Camera avverta questo. Gli oggetti i quali paiono avere una decisa importanza, non sono una rivelazione nuova. Appartengono a un tipo il quale è nel palazzo Barberini; il quale è nel Museo Gregoriano, nel Museo del Louvre e nella raccolta del signor Alessandro Castellani. Ma questi vari tipi, come nei musei e nelle raccolte private dove ora sono, fanno sospettare bene, e già l'accennava l'onorevole interrogante, ad una civiltà anteriore a quella classica civiltà, che noi generalmente ritroviamo significata nei primi strati di questa nostra terra, di questa regione. Così la importanza loro è certamente grande; ma sorge un sospetto; e alcuni uomini dottissimi, solamente tre o quattro giorni fa ammessi a vederne i disegni che per incarico dell'Istituto archeologico si sono fatti, domandarono: sono genuini? E l'insigne artista ed archeologo che c'era, si strinse nelle spalle. La risposta non è data ancora. Io cito il pensiero e il sospetto.

Se l'onorevole Cesarini ha potuto dire che ci sono delle iscrizioni; quella sarà adesso la ricerca da farsi per vedere se i caratteri rappresentino veramente l'epoca; o se c'è una imitazione di forma e non c'è idea là sotto; oppure se le parole e l'idea vanno d'accordo. Quando questo giudizio sia fatto, e finora non è, sarà chiara la vera importanza della cosa.

Intanto c'è ancora una questione sopra la quale io sarò molto netto, e darò all'onorevole Cesarini quelle spiegazioni che non solo desidera, ma che lo possano assicurare. Si è già discusso in questa Camera dei diritti che lo Stato potesse avere sopra le opere d'arte, qualunque sieno, trovate sotto terra, di scavi, statue, monumenti, opere del pennello o dello scalpello che sono visibili, le quali, quando abbiano ad essere trasportate, vanno soggette a certe e determinate condizioni.

Or bene, o per una interrogazione, od allusione che mi sia venuta alcune settimane fa, in questa Camera medesima, io ho dovuto deplorare una sentenza della Corte d'appello; come principio, s'in-

tende; chè certo io non entro a giudicare la Corte d'appello; ma l'ho dovuta deplorare forte, in quella guisa che ogni battuto si permette deplorare la sentenza da cui rimase sconfitto.

Ora, se in quel caso, era sconfitto il Ministero della pubblica istruzione nell'interesse nazionale, il quale con giusta ragione molto si concentra intorno a queste splendide testimonianze della nostra gloriosa vita passata, era anche sconfitto il tribunale di prima istanza che era stato a noi favorevole.

Ho dichiarato allora che sarei andato in Corte di cassazione; imperocchè fino a questo momento, a me non pare che un articolo di legge proposto, e non passato, possa essere citato contro ad un decreto pubblicato dall'autorità competente, sovrana nel 1820 in Roma, nella pienezza dei suoi poteri, ed eseguito sempre; ed io non conosco un atto egualmente efficace del potere sovrano in Italia che abbia detto il decreto del cardinale Pacca avere cessato di esistere.

Ora il decreto che ho citato, e che, fino ad una sentenza definitiva, credo dovere difendere andando innanzi a tutti i gradi della magistratura, stabilisce un vero diritto, imperocchè non si possano intraprendere scavi senza farne la denuncia, e designarne il luogo; e non si possa ritrovare cosa alcuna senza mandarne il catalogo per doppia copia all'autorità. Ed allorquando l'oggetto paia interessare la scienza, l'arte, allora il Governo abbia facoltà d'impedire che cambi di mano; possa lasciarlo al proprietario, ma coll'obbligo di conservarlo ognora.

Intanto in quest'occasione si devono fare le due cose. Prima di tutto mantenere il diritto, che io finora credo resti a questo Ministero di vedere come questi lavori debbano rimanere nelle mani di coloro i quali li hanno scoperti, fino a che il Governo giudichi se sia utile che vadano ad illustrare le nostre raccolte archeologiche, ed allora con quel sistema, al quale mi pare l'onorevole Cesarini avesse accennato, quello di cercare quegli arbitri e quei periti coi quali, con i riguardi dovuti da una parte alla proprietà privata, col sentimento che, dall'altra, si deve all'arte, cercheremo di intenderci. In seguito, quando noi vedremo la necessità di acquistare queste cose, se i fondi del Ministero non basteranno, io verrò alla Camera, e spero che allora l'onorevole Cesarini, che oggi mi ha interrogato, sarà un grande sostenitore della mia domanda. (*Vivi segni di approvazione*)

SFORZA-CESARINI. Ringrazio cordialmente l'onorevole ministro delle spiegazioni che mi ha voluto dare, e veggo che non ho errato quando dissi che egli era il giudice più competente per stabilire il

merito e le condizioni che si dovevano stipulare nell'acquisto di questi preziosi oggetti.

Io sono certo che egli li avrà in quel conto che meritano, e dopo le indagini che egli si propone di fare, sarà in grado di domandare alla Camera i fondi necessari per acquistarli.

Non fu certo per favorire le pretese, che dissi troppo eccessive dei proprietari dei fondi in cui sonosi rinvenuti gli oggetti preziosi, che io mi permisi d'insistere presso l'onorevole ministro, onde volesse condurre a termine le trattative iniziate, ma vi fui spinto dall'amore per le arti e per la storia patria, per la tema che gli oggetti testè scoperti non fossero esportati dal nostro paese, mentre stranieri di ogni nazione ne riconoscono l'importanza e il pregio.

Io spero che l'onorevole ministro della pubblica istruzione sia di questo stesso parere, e quindi lo ringrazio nuovamente, prendendo atto delle sue dichiarazioni.

SEGUITO DELLA DISCUSSIONE DELLO SCHEMA DI LEGGE PER UNA CONVENZIONE PER L'AMPLIAMENTO E SISTEMAZIONE DEL PORTO DI GENOVA.

PRESIDENTE. Si riprende la discussione dello schema di legge per una convenzione col Duca di Galliera per la sistemazione ed ampliamento del porto di Genova.

È stata approvata la convenzione per articoli. Leggo ora il primo comma dell'articolo 1 del progetto di legge:

« È approvata l'unita convenzione conchiusa 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. »

Metto ai voti questa prima parte dell'articolo 1. (È approvata.)

Ora viene la seconda:

« 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. »

Onorevole ministro, ha facoltà di parlare.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. L'onorevole presidente della Camera questa mattina ha dato lettura della convenzione. A questa convenzione, in tre articoli diversi, erano apposte alcune tenui modificazioni, ed io per il Ministero ho dichiarato che le accettava. Ciò che ho detto mantengo, ma ri-

SESSIONE DEL 1876 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 22 GIUGNO 1876

guardo alla forma, l'onorevole Commissione e la Camera comprenderanno che, essendo la convenzione firmata dalle due parti, non si possono nella medesima intercalare quelle modificazioni, perchè anche stampata la convenzione, deve rimanere come si trova nel manoscritto firmato.

Perciò io ritengo, e credo che la Commissione sia del mio avviso, che, cioè, sia il caso d'introdurre nella convenzione le accettate modificazioni mediante un articolo da introdursi nella legge, articolo che io ho formulato e che passo al banco della Presidenza, nella speranza che sarà senza difficoltà accettato.

PRESIDENTE. L'onorevole ministro dei lavori pubblici propone che le tre modificazioni apportate nella convenzione siano introdotte nella legge con quest'articolo 2 :

« Alla convenzione di cui nell'articolo precedente sono fatte le seguenti modificazioni :

« Nell'ultimo paragrafo dell'articolo 2, dopo la parola *porti* è aggiunta quella di *esteri*.

« Nel primo paragrafo dell'articolo 4, dopo le parole *forza maggiore*, sono aggiunte le seguenti: *e di cause non dipendenti da fatto e colpa del Governo*.

« Nell'ultimo paragrafo dell'articolo 10, dopo le parole *è stabilito che si aggiungono queste per 99 anni*. »

La Commissione accetta queste modificazioni?

DI SAINT-BON, relatore. La Giunta accetta senza difficoltà queste modificazioni, che sono puramente di forma.

PRESIDENTE. La Commissione avendo accettato quest'articolo 2, lo metto ai voti.

(È approvato.)

Ora viene in discussione il secondo comma dell'articolo 1, di cui ho testè dato lettura.

DI RUDINI. Signori, ringrazio anzitutto l'onorevole presidente della Camera, il quale stamane rammentava come io, in un cogli onorevoli Podestà e De Amezaga, aveva già fatto fin dal dicembre scorso una proposta per esprimere l'ammirazione nostra pel dono generoso fatto dal duca di Galliera. Ciò valga a dimostrare come io non soltanto sentissi quest'ammirazione verso l'illustre donatore, ma era assai lieto che questo dono servisse d'incitamento e di sprone a noi stessi per fare verso la città di Genova quello che era nostro debito di compiere.

Ma dirò con eguale schiettezza che, sebbene io abbia votato la prima parte di questo primo articolo della legge, ciò non estante rimane nell'animo mio una certa amarezza per un voto il quale c'impegna a fare una spesa che non è precisamente determinata.

Convengo che vi ha un limite nel piano d'arte

approvato, ed è per ciò che ho dato la mia adesione a questa prima parte dell'articolo di legge che ci sta innanzi; ma è un limite, conviene pure che si dica, abbastanza elastico ed il quale non dice tutta la spesa che dovrà farsi da noi.

E, non contenta di ciò la Commissione, ha creduto di proporre un'aggiunta in questi termini :

« 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. »

Ho cercato colla mia ragione i motivi che hanno potuto ispirare la Giunta a fare questa proposta, ho investigato altresì nell'elaborata relazione dell'egregio nostro collega Di Saint-Bon, che è presidente e relatore della Commissione, e così facendo è nato nell'animo mio un sospetto, il sospetto, cioè, che la Commissione abbia voluto con questa proposta togliere modo alla Camera di pronunziarsi intorno alla gravissima questione che fuori di questo recinto si era agitata, intorno alla questione, io dico, della orientazione della bocca del porto.

Se questo fu il suo pensiero, io altamente lo lodo, imperocchè è fuori di dubbio che il Parlamento sia assolutamente incompetente a pronunziarsi intorno a queste materie; non nego che ne abbia la potestà, ma io dico altresì che il Parlamento è assolutamente incompetente a sciogliere una questione di questa natura.

Mi sovviene che altra volta, quando una questione tecnica egualmente grave fu presentata alla Camera, essa non trovò modo di risolverla. Parlo della proposta fatta per la diga di difesa nel golfo della Spezia.

Allora tre progetti ci stavano innanzi: diga foranea, diga mediana e diga interna; tre progetti discordi intorno ai quali fummo impotenti a fare la scelta, a pronunziare un giudizio. La sola cosa che sapemmo fare si fu di lasciare al Governo piena libertà di fare quello che stimava convenire meglio all'interesse della difesa nazionale.

Se si volesse quest'oggi trattare una questione somigliante, noi non potremmo venire che in una conclusione egualmente sconclusionata, imperocchè saremmo incapaci a scegliere fra i vari progetti che si mettono innanzi.

Io quindi lodo il concetto della Commissione; senonchè nella proposta sua vi sono due inconvenienti, che avrebbe dovuto evitare, e che mi sembrano gravissimi.

Il primo inconveniente è quello, che una questione, la quale non si osa di sollevare dentro la Camera, si risolveva e si accende fuori di questo re-

cinto. Ora, io penso che, così facendo, si nocchia assai agli interessi della città di Genova, imperocchè nuovi indugi, nuove perplessità saranno l'effetto di questo articolo di legge che si propone alla Camera; indugi e perplessità che non sono certo desiderabili, imperocchè in questa materia io credo che si possa e si debba dire al ministro dei lavori pubblici: aprite gli occhi, e chiudete le orecchie; andate innanzi, senza voltarvi indietro.

Ma vi è, o signori, un secondo gravissimo inconveniente, ed è questo, che l'aggiunta che la Commissione ci propone può rendere ancora più incerta ed indeterminata la spesa che assumiamo di fare con la convenzione, che è stata or ora approvata da noi.

E invero, se si sentirà il bisogno di modificare il piano tecnico fatto dai nostri ingegneri ed approvato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, se il duca di Galliera consentirà a queste modificazioni, e se queste modificazioni produrranno, come è possibile, una maggiore spesa, noi avremo anticipatamente consentita e permessa questa maggiore spesa.

Pur troppo la convenzione, così come è stata votata, c' impegna in una spesa le cui proporzioni ci sono in certo modo ignote; ma se noi aggiungiamo l'articolo addizionale, che oggi propone la Commissione, noi andiamo d'ignoto in ignoto, noi ci esponiamo a fare spese che saranno determinate da una causa che ci è intieramente sconosciuta.

Altre volte il Parlamento italiano ha fatto pur troppo delle leggi che in certo modo rassomigliano a questa.

Il Parlamento italiano autorizzò, a mo' d'esempio, la costruzione delle linee calabro-sicule, colla quale deliberazione noi ci siamo impegnati in una spesa indeterminata. Ma ciò non ostante questa stessa legge delle calabro-sicule è scritta in tal modo, che tutte le volte che si sente il bisogno di una maggiore spesa, il Governo è costretto a presentarsi innanzi a noi per chiederci l'autorizzazione di questa maggiore spesa, per renderci conto delle ragioni per le quali è richiesta.

Ma se approveremo l'aggiunta che propone la Commissione, ci spoglieremo financo di questo potere.

Io dunque credo per queste ragioni, che sia pericolosa la proposta che la Commissione è venuta presentandoci. Non potrei ammettere questa proposta che a due condizioni: la prima è questa, che le modificazioni da introdursi in avvenire nel piano tecnico siano suggerite da quel Consiglio che in queste materie è il corpo consulente dello Stato, cioè, del Governo; intendo dire dal Consiglio su-

periore dei lavori pubblici; in secondo luogo, che siano determinati i limiti della spesa che dallo Stato deve essere assunta, cioè che si scriva nell'articolo aggiuntivo della Commissione quella cifra di lire 39 milioni che leggiamo nelle relazioni ministeriali, ma che scompare nel progetto di legge che ci sta dinanzi.

E qui mi affretto a concludere. Certo, signori, che il dono fatto dall'illustre duca di Galliera alla nazione e segnatamente alla città di Genova, ha per iscopo il bene di quella città così cara a tutti; ma guardiamoci bene dal condurci in modo da mutare questo beneficio in danno.

Ed io temo che gravissimo danno sarebbe per la città di Genova l'indugio nel determinare il progetto tecnico che deve essere eseguito. Io credo che grave sarebbe il danno della città di Genova qualora fosse inopportuna risolta una questione, che agitò per sì lungo tempo gli animi dei suoi cittadini.

Io credo altresì che grave danno sarebbe per noi, cioè per lo Stato, l'esperarci a fare una spesa veramente indeterminata.

Per queste ragioni io prego la Commissione a non insistere nella sua proposta, e vivamente la prego di ciò, imperocchè credo che, facendo altrimenti, solleveremo in quest'Aula una questione che sarebbe assai meglio di lasciare in disparte.

PRESIDENTE. L'onorevole Cavalletto ha facoltà di parlare.

CAVALLETTO. A malincuore io prendo a parlare su questa questione, ma vi sono costretto dal dovere che ho verso la mia coscienza e dall'interesse della città di Genova e dello Stato.

Il comma aggiuntivo proposto all'articolo 1 del progetto di legge dalla Commissione, se non fosse accompagnato dalla relazione, la quale mette grandi dubbi sull'attendibilità del progetto tecnico, che è la base della convenzione, se nell'articolo 1 della stessa convenzione non fosse già data facoltà al Governo d'introdurre quelle varianti, che l'esperienza dimostrerà utili per il migliore effetto delle opere che si eseguiranno, se non ci fossero queste premesse, si potrebbe dire quasi opportuna questa aggiunta; ma con queste premesse è evidente che il concetto e l'intendimento della maggioranza della Commissione nell'aggiungere il comma suddetto, sta in questo, che si modifichi il piano tecnico, che si rimetta in questione un piano che si discute da 25 anni. Questo piano ideato da un ingegnere valentissimo, nato in Genova e di Genova amatissimo, espertissimo nei lavori marittimi, che è una vera autorità in questa materia speciale di lavori, questo piano fu esaminato da Commissioni, da contro-

SESSIONE DEL 1876 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 22 GIUGNO 1876

Commissioni, fu discusso e ventilato in tutti i modi; fu discusso dai corpi consulenti legali dello Stato, fu discusso anche da Commissioni straordinarie. Ultimamente il municipio di Genova, per guarentirsi dell'attendibilità del piano, ed anche per dare una soddisfazione all'opinione pubblica, che assai preoccupavasi di questa questione, istituì una larga Commissione, così detta permanente, per esaminare questo piano, e le larghe discussioni, che ebbero luogo in quella Commissione, sono compendiate nel grosso volume che ho fra le mani, le quali discussioni risultarono al progetto favorevoli.

Sicchè non è da dirsi che qui si venga con un piano non bene maturato, con un piano ancora dubbio o problematico nei suoi effetti, e che lasci ancora dei timori sulla sua attendibilità. Io credo che nessun progetto d'arte sia stato tanto studiato quanto il presente; io credo che sia venuto il tempo di farla finita colle discussioni e di passare dalle parole ai fatti.

e noi ammettiamo quest'aggiunta, che cosa facciamo? Rimettiamo tutto in discussione, riaccendiamo nella città di Genova le passioni che si erano suscitate per questa questione, mettiamo inciampi e ostacoli all'intraprendimento dei lavori.

L'onorevole relatore dice: ma che difficoltà c'è di sentire una Commissione nella quale predominano i marini? Ai marini fu fatta una parte secondaria nelle Commissioni precedenti, i marini non hanno potuto dare largamente il loro parere in queste Commissioni; è conveniente, ei dice, che sieno i marini principalmente e nuovamente consultati.

Io credo che sia inesatto che non si abbia avuto riguardo per l'opinione dei marini. Io trovo che in tutte le Commissioni permanenti i marini hanno interloquuto ed hanno detta la loro opinione. Non è neppure esatto che i marini abbiano rifiutato mai il piano, che ci viene proposto. Hanno differenziato d'opinione nei particolari del piano, ma nella parte essenziale furono d'accordo, e lo approvarono.

Quindi questa così detta mancanza di deferenza all'autorità degli uomini di mare che si accusa, effettivamente non esiste. Gli uomini di mare hanno esposto largamente la loro opinione.

Quando questo progetto fu mandato al Consiglio superiore dei lavori pubblici, nè datevi a credere che il Ministero abbia dato piena balla al Consiglio tecnico di deliberare secondo le facoltà che gli dava la legge; il ministro, cauto e impressionato dalla vivacità delle questioni che agitavano Genova per questi lavori, ha voluto annettere una procedura, per così dire, straordinaria; ha voluto che il Consiglio, prima di deliberare, sentisse l'opinione dei rappresentanti dei diversi interessi di Genova, dei rappre-

sentanti del ceto marittimo e commerciale, dei rappresentanti del municipio e dei rappresentanti di Sampierdarena, e via dicendo. Ed il Consiglio ammise a dare le informazioni, ad esporre largamente i loro pareri, questi diversi rappresentanti, fra i quali vi erano uomini di mare molto competenti e distinti, tra cui io ricordo con compiacenza l'onorevole senatore Ricci, uomo che nessuno stimerà poco zelante degl'interesi di Genova, il senatore Ricci, che per esperienza, per senno e per la sua grande autorità nelle cose marittime, veramente poteva dare sulla questione parere autorevole e attendibilissimo. Dopo di ciò il Consiglio venne a dare il suo parere. Ma perchè questo Consiglio non potesse essere influenzato dallo zelo e dall'amore che pei loro progetti avrebbero portato nel Consiglio i loro autori o collaboratori, si fece pure un provvedimento eccezionale, cioè si desiderò che due ispettori, che ebbero precipua parte nel progetto governativo, uno come autore, l'altro come collaboratore, i quali ispettori, valentissimi, sono vere notabilità, autorità incontestabili nei lavori marittimi e portuali, si desiderò, dico, che si astenessero dalle deliberazioni e dalla votazione.

Il Consiglio quindi deliberò senza pressione alcuna, e dopo avere udito tutte le informazioni e tutti i pareri che da 25 anni si pronunziarono su questa questione. Ed il Consiglio a grandissima maggioranza adottò il progetto che vi viene ora proposto.

Ora, dobbiamo noi mettere ancora in questione questo progetto? Sarebbe ciò prudente? Sarebbe ciò utile a Genova? Io credo che no.

La nuova Commissione consultiva che l'onorevole relatore raccomanda al Ministero che sia istituita, e sulla questione nuovamente sentita, potrebbe emettere forse un parere diverso da quello che fu adottato dal Consiglio tecnico, ed allora chi si sentirà? Chi sarà arbitro del disparere fra questa Commissione straordinaria (Commissione non richiesta, nè autorizzata dalla legge) ed il Consiglio d'arte? Noi andremo con questo sistema nell'ignoto. È evidente che di tale maniera si ravviverebbe più ardente la mal'appena sopita questione, si rinfocelerebbero le passioni, e intanto non si incomincierebbero i lavori, con danno di Genova, che ha bisogno che si lavori e non che si ciarli e non che si discuta più a lungo e non si perda dannosamente il tempo. È questa la questione veramente urgente; è necessario che si smettano le ciancie e che si proceda ai fatti. (*Bravo!*)

COLONNA DI CESARÒ. Ma non cianci lei!

CAVALLETTO. Io parlo per raccomandare alla Camera che si venga ad un risoluzione; io parlo per-

chè si tolgano gli impedimenti; io parlo nell'interesse di Genova e dello Stato a seconda della mia coscienza; io non ciancio.

Dunque supponiamo che si adottasse questa formola aggiuntiva al primo articolo, ma io domando: dove andremo a finire? Nell'ignoto tecnico, nell'ignoto di tempo, rispetto alla esecuzione e durata dei lavori, nell'ignoto finanziario. È ciò costituzionale? Possiamo noi autorizzare un lavoro sul quale non si sarebbe d'accordo ancora, o si lascierebbe tutto incerto per il modo della sua esecuzione, per il tempo della sua esecuzione e per la spesa? Io credo che non si possa effettivamente adottare questa formola, ed è perciò che prego la Commissione a volervi rinunciare, affinché questo progetto sia votato ad unanimità. In tal caso io darò di gran cuore il mio voto favorevole a questo progetto; ma se la formola dovesse passare, io sarò costretto mio malgrado di votare contro di esso.

Ripeto che credo sia ormai tempo di venire ad una risoluzione; sono lieto a tale proposito di ricordare le parole dette da un illustre genovese di cui feci prima l'elogio, dall'ispettore Parodi.

Nella Commissione dell'8 luglio 1875 egli proferriva queste parole: « È fino dal 1851 che si studia la sistemazione e l'ampliamento del porto di Genova, che si fanno progetti, discussioni, controdiscussioni ed ogni anno, anzi ogni momento, nascono nuovi progetti e nuovi studi, per cui sono più di 23 anni, che quel poco che si fa e che si è fatto è lontano ancora, come troppo incompleto, a soddisfare ai bisogni del primo emporio marittimo del regno. E se si va di questo passo trascorreranno ben più di 20 anni senza frutto. La questione è quindi ridotta al punto di sapere se si vuole fare o no qualche cosa per il porto di Genova, se la vita di una generazione debba consumarsi in vani studi e che il momento di fare sia ad ogni tratto respinto. »

Queste sono parole d'oro, parole di grande verità e attualità.

All'onorevole ministro dei lavori pubblici poi io raccomando di essere risoluto in questa questione e di riprendere le tradizioni di un illustre ingegnere e di un grande uomo di Stato, suo predecessore nel Ministero dei lavori pubblici, dell'illustre Paleocapa.

In una grande questione in cui molte e assai discrepanti erano le opinioni e lo si accusava di non aver deferenze e per l'uno e per l'altro partito e di non piegare a temperamenti e a indugi per nuovi esami e studi, egli proferrà queste memorabili parole: « Fra più opinioni discordi, quando io so di propugnare il vero, quando ho la coscienza di fare il bene del paese, mi attengo alla opinione mia, voglio essere ostinato e sono deliberato a fare quello che io

credo utile al paese. » E soggiungeva che, se in Piemonte, durante il suo Ministero, si erano fatte opere grandi nei lavori pubblici, lo si doveva alla sua tenacità di proposito, alla fermezza del suo volere, e al non aver perduto molto tempo ad assecondare le discordi opinioni di chi, collidendosi, impediva che le opere si facessero.

Quindi io raccomando al ministro Zanardelli di procedere risoluto e solerte e di mandare sollecitamente ad esecuzione il progetto che venne proposto, e che la Camera vorrà approvare, e sono certo che ciò sarà di grande utilità per Genova e per il commercio nazionale.

PRESIDENTE. La parola spetta ora all'onorevole Negrotto.

NEGROTTA. Signori: ossequente al desiderio della Camera che, si comprende, vuol terminare presto i suoi lavori, io sarò brevissimo. Ma anzitutto debbo fare una dichiarazione: che avverso per convincimento profondo al progetto adottato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici per l'ampliamento del porto di Genova, pur nondimeno seppi a suo tempo far sacrificio della mia opinione non solo, ma so pure farne un altro, quello di rinunciare quest'oggi a dire le ragioni alla Camera per cui io in altra guisa dal Consiglio superiore opinassi.

Mi permetta però l'onorevole Cavalletto che io non creda, nè possa ammettergli che egli abbia l'esclusività dell'amore alla città di Genova. La Commissione, onorevole Cavalletto, ha tanto affetto per la mia città nativa, quanto ne può avere lei; e se la Commissione ha proposto un'aggiunta all'articolo 1, era appunto nell'interesse della città di Genova che lo faceva, e non per farle danno.

CARBONELLI. Nell'interesse della nazione.

NEGROTTA. Appunto; non solo a vantaggio di Genova, ma di tutta la nazione; poichè essendo Genova il primo porto nazionale, è naturale che da tutti si desideri che i lavori nel medesimo si eseguiscono nel miglior modo possibile.

Nè mi sarà difficile il poter persuadere la Camera che, oltre alla grandissima maggioranza degli uomini di mare, che opinano come opinava io (dico opinava, perchè oramai accetto il progetto che si discute), altri uomini competentissimi in idraulica marittima furono e sono dello stesso avviso, che cioè il progetto adottato dovrebbe almeno assoggettarsi a qualche modificazione.

Io non nego, o signori, al Consiglio superiore dei lavori pubblici competenza sul modo di eseguire i lavori, ma non è esso certamente che avrà la competenza tecnica sul modo di orientare convenientemente la bocca di un porto. E di questa opinione è pure il Minard, il quale, accennando alle opere

SESSIONE DEL 1876 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 22 GIUGNO 1876

esterne dei porti, scrive: *cette question est du res-sort des marins.*

Ma ho detto di essere breve, e lo sarò. Udite ora, o signori, quale fu sul progetto che ora discutiamo l'opinione di un onorevole membro della Giunta. L'onorevole De Amezaga, nella seduta del 28 maggio 1874, discutendosi il progetto di legge di spesa pel miglioramento dei fondali dei porti di Genova, Livorno e Venezia, ecco che cosa diceva, tra le altre cose, relativamente alla questione del porto di Genova, e credo che la competenza dell'onorevole De Amezaga, come marinaio, non sarà da nessuno contestata. « Non parlerò della questione finanziaria (diceva l'onorevole De Amezaga), ma riguardo all'altra sarei a pregare caldamente l'onorevole ministro di voler affrettarne la soluzione, tenendo presente che il risultato degli studi che furono fatti in proposito, in nome del Governo, da un esimio ingegnere idraulico, di cui non voglio dire il nome, fu condannato da tutti coloro che sanno che cosa sia un porto senza il bisogno di ricorrere al dizionario. »

E il ministro dei lavori pubblici, allora l'onorevole Spaventa, parlando dei progetti che gli erano stati presentati, rispondeva all'onorevole De Amezaga: « Fra questi ve ne ha uno studiato da una Commissione d'ingegneri del Governo, il quale, se ho bene inteso, è quel solo che l'onorevole De Amezaga ha condannato, ed in un modo veramente crudele, perchè, se non erro, ha detto che è quello che si condanna da chiunque legga in un dizionario che cosa sia un porto. »

Replicava l'onorevole De Amezaga: « Ho detto che si condanna da chiunque non ha bisogno di ricorrere ad un dizionario per sapere che cosa sia un porto. »

Finalmente parlò l'onorevole ministro per le finanze, e disse che l'anno avanti il progetto era stato esaminato da una Commissione, e l'onorevole De Amezaga soggiunse: « avranno avuto la vista corta. Mi permetta l'onorevole ministro di dirgli che se quel progetto fosse stato attuato, non gli augurerei di trovarsi sulla nave che dovesse entrare nel porto di Genova con un fortunale da libeccio, chè in quel caso dovrebbe raccomandarsi a tutti i suoi santi patroni, ed anche a quelli del capitano. »

Queste sono le parole pronunziate dall'onorevole De Amezaga. Or bene, se tutti gli uomini di mare, come il distintissimo luogotenente di vascello signor Grillo ed il compianto signor Pescetto, che la marina ha perduto ora è poco, ebbero un'opinione conforme, è lecito all'onorevole Cavalletto di venire a stigmatizzare la maggioranza della Commissione,

la quale si limita a proporre una raccomandazione al Governo?

Noi diciamo al Governo: procurate, nell'esecuzione delle opere esterne, di non rovinare l'avvenire del porto di Genova. Mi pare che in questo modo non si fa danno alla città di Genova.

Ma quando ciò non bastasse, o signori, abbiamo il rapporto dell'ingegnere Pascal, il quale, appositamente consultato dal benemerito Duca di Galliera, propose talune modificazioni a questo progetto, modificazioni che dal Duca proposte al Governo, vennero da questo accettate. L'ingegnere Pascal prevede la possibilità che questi lavori possano danneggiare il porto di Genova, e vi dice fra le altre cose, in un breve periodo del suo rapporto, che mi permetto di leggere alla Camera:

« Avec cette combinaison que nous avons tracée en bleu sur le plan joint au présent rapport, le jour où l'on reconnaîtra la nécessité d'une seconde passe, on pourra, après un prolongement convenable vers le couchant de la digue extérieure, ouvrir cette passe dans la traverse, qui présentera, ainsi, une longueur suffisante. »

Sapete questa traversa di quanti metri è? Trattasi di un molo di 640 metri di lunghezza.

Ora la Commissione non ha fatto che una raccomandazione al ministro, che nell'eseguire i lavori veda modo di non pregiudicare l'avvenire. E forse che potrà reggere l'osservazione dell'onorevole Di Rudini il quale teme che si andrà incontro a maggiore spesa? Ma, signori, gli obblighi della convenzione agli articoli 1 e 5, vi fanno vedere fin dove andranno le spese. Il Duca di Galliera mediante la sua splendida donazione ha fatto una convenzione col Governo, affinchè compia sollecitamente i lavori nel porto di Genova, procurandone facile l'entrata, tranquille le acque, e dotandolo di tutto il necessario perchè si possano speditamente, e con poca spesa compiere le operazioni commerciali.

Ciò è quanto vuole il Duca di Galliera. Noi non diciamo al Governo mutate il progetto, e su ciò risponderà con più autorità l'onorevole relatore, ma si bene raccomandiamo al Governo: che esamini, se nell'eseguire il progetto convenga di costruire per l'ultimo il tratto di molo di 640 metri, che si diparte ad angolo retto dalla punta del Molo Nuovo, per evitare che poi si dovesse disfare, avvegnachè allora sì che si dovrebbe realmente sottostare ad una doppia spesa per eseguirlo e per disfarlo poi, quando l'esperienza ne dimostrasse l'utilità; oltre di che in simile operazione si dovrebbe spendere un tempo immenso.

Ho detto abbastanza su di ciò, ma prima di porre

fine al mio dire, debbo ancora sottoporvi talune brevi considerazioni.

L'onorevole De Amezaga non certo, coll'intenzione di sostenere, ciò che ripetutamente si disse da taluni organi della stampa, e molto infondatamente, a carico della città di Genova che è avversa all'ingrandimento del porto verso Sampierdarena, ha sollevato in qualche modo una questione di campanile.

Ma, signori, non era spirito di grettezza nè di campanile che spingesse la città di Genova a non volere che si facesse l'ingrandimento del porto verso Sampierdarena, Genova voleva un porto grandioso, e non vedeva la necessità per ciò fare che si spostassero senza ragione i suoi interessi. Vediamo ora se fosse proprio necessaria la creazione d'un nuovo porto in Sampierdarena.

L'onorevole De Amezaga che se ne fa propugnatore, dice: attualmente nel porto di Marsiglia evvi un movimento commerciale di cinque milioni di tonnellate, ed a Genova ve ne ha uno di presso che tre milioni; a Marsiglia si possiedono 14 chilometri di banchine ed a Genova invece non se ne avranno che chilometri 8 e metri 500; quindi è necessario in Genova l'aumento delle banchine per poter reggere alla concorrenza di Marsiglia.

A me pare, o signori, che, se Genova ha attualmente un movimento di pressochè tre milioni di tonnellate con 3900 metri di banchine usufruibili, secondo la relazione ministeriale, quando saranno terminati i lavori del porto non saranno più 3900, ma se ne avranno 8500, e questo lo asseverano gli ingegneri governativi.

Allora essendo più del doppio le banchine che si potranno utilizzare, di leggieri capirete, signori, che il porto di Genova potrà facilmente servire per un movimento commerciale anche maggiore ai 6 milioni di tonnellate di merci, ciò che equivale ad un movimento maggiore di un milione di tonnellate di quello che attualmente avvi a Marsiglia, ma devonsi inoltre considerare che non essendo il commercio più astretto a servirsi delle chiatte per trasmettere la merce dalle navi sulle banchine, potranno invece le navi accostarsi direttamente alle banchine per lo sbarco e compiersi le operazioni commerciali con molta maggiore speditezza per i mezzi meccanici che potranno impiantarsi sulle banchine stesse.

Allora, voi comprenderete, e non v'è dubbio alcuno, che il porto di Genova sarà più che sufficiente anche ad un maggiore movimento commerciale, senza che si abbia a ricorrere al mezzo cui accennava l'onorevole De Amezaga, di doversi creare un porto sulla spiaggia di Sampierdarena, senza che per

lungo andar di tempo ve ne sia la necessità, dovendosi spendere altri 36 milioni e recando un vero danno a Genova, spostandone senza ragione gli interessi. Se ne persuada la Camera, quando ve ne fosse la necessità per il bene generale, la mia città nativa saprebbe sacrificarsi al bene della nazione.

Nè si dica che, facendosi il bacino a Sampierdarena, si avrebbe il vantaggio di potersi avere 3000 metri di banchine in più disponibili, poichè, allorchando non si fossero fatte le opere per rendere tranquille le acque del porto di Genova, si potrebbero usufruire i 3000 metri di banchine di Sampierdarena, ma non recherebbero più alcun beneficio gli 8500 o 9000 che si avranno nel porto di Genova.

Io credo con questo di avere dimostrato, o signori, che coll'ampliamento e la sistemazione del porto di Genova si adegua più che sufficientemente ai bisogni attuali del commercio e della navigazione non solo, ma si provvede pur anco ad un'abbastanza lungo avvenire.

Signori, la vostra Commissione, coll'aggiunta all'articolo 1 della legge, non ha certamente voluto nè intralciare, nè ritardare i lavori di un'opera che di tanto giovamento sarà per tornare al commercio ed alla navigazione, nè poteva essere in lei l'intendimento doversi rifare quella convenzione che unanime dessa aveva accettata.

L'unico nostro desiderio quello si fu di andare guardinghi nell'esecuzione di opere che, inconsideratamente eseguite, potrebbero compromettere l'avvenire del primo porto nazionale e con esso quello della mia città nativa. (*Bravo! Bene!*)

PRESIDENTE. L'onorevole Cavalletto ha la parola.

DE AMEZAGA. L'aveva domandata prima io.

PRESIDENTE. Permetta, l'onorevole Cavalletto l'ha domandata prima di lei.

DE AMEZAGA. Onorevole presidente, domando un milione di scuse, ma io aveva domandato la parola per un fatto personale prima dell'onorevole Cavalletto, però io cedo il mio turno.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Cavalletto.

CAVALLETTO. Sarò brevissimo e non entrerò punto nella questione.

L'onorevole Negrotto mi accusa di avere stigmatizzato la Commissione.

Questo è ben lontano dal mio pensiero e dal mio intendimento. Non sono entrato in discussioni tecniche. Desidero anzi che le discussioni tecniche sieno sbandite da quest'Aula, perchè altrimenti avremmo la confusione.

Ho parlato della procedura amministrativa, ho dimostrato come la procedura, voluta dalla legge per l'approvazione di un progetto d'opera di tanta

SESSIONE DEL 1876 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 22 GIUGNO 1876

importanza, qual è la presente, fu largamente e pienamente osservata. Ho detto che il disegno di legge che ci viene proposto, essendo stato sottoposto all'approvazione dei corpi tecnici indicati dalla legge, e di Commissioni straordinarie, dà tutte le garanzie della sua attendibilità. Non mi sono fatto fuori di luogo difensore o paladino della città di Genova, perchè in questa questione, come sempre, io sono un deputato italiano e non mai regionale.

PRESIDENTE. L'onorevole De Amezaga ha facoltà di parlare per un fatto personale.

DE AMEZAGA. (*Della Giunta*) Non abuserò della pazienza della Camera, non entrerò nella questione tecnica, non parlerò nè di Genova nè di Sampierdarena.

Debbo dire all'onorevole Negrotto, il quale si è compiaciuto di citare alcune parole da me pronunciate l'anno scorso o due anni sono, intorno alla questione del porto di Genova, che il progetto che allora stigmatizzai, non era il progetto che oggi è oggetto delle nostre discussioni. Si trattava di un progetto, il quale aveva ai miei occhi il grave difetto di stabilire un porto con un'entrata molto ristretta, molto vicina alla costa.

Il porto, secondo quel progetto, doveva avere un'entrata di 400 a 450 metri, mentre il porto, contemplato in questo disegno di legge, ne ha una di 800 metri e più. Quindi si tratta di due cose ben diverse. Se allora ho respinto quel progetto, lo respingerei oggi ancora, perchè lo ritengo come lo riteneva, troppo imperfetto, dal punto di vista nautico.

E questo dico per difendermi della specie di colpa attribuitami dall'onorevole Negrotto.

NEGROTTA. Domando la parola per un fatto personale. (*Mormorio*)

DE AMEZAGA. Io ritratto queste mie parole per non dare luogo a fatti personali. (*Bravo!*) Anzi debbo ringraziare sommamente l'onorevole Negrotto per il modo cavalleresco, generoso con cui si è condotto verso di me in questa circostanza. Non siamo amici, pure egli in questa circostanza si è mostrato cortesissimo, dichiarando che egli dava peso alla mia competenza tecnica.

Io gli sono grato di questa dichiarazione, ma egli non ha detto la verità esattamente, inquantochè io non mi ritengo sufficientemente competente in questa materia.

Io avrei ancora a soggiungere poche parole.

È vero che molti uomini di mare si dimostrano favorevoli (perdoni la Camera se debbo parlare di bocche) si dimostrano favorevoli all'orientazione della bocca del porto a ponente, ma è altresì vero che parecchi altri, meno numerosi se si vuole, ac-

cordano la loro preferenza all'orientazione della bocca a levante.

Che cosa dimostrerebbe ciò?

Ciò, a mio avviso, dimostrerebbe che tanto l'una orientazione, quanto l'altra può presentare dei difetti e dei pregi, ma che nessuna delle due potrebbe essere, io tengo a dir questo, dannosa al porto di Genova, dacchè, ove fosse altrimenti, bisognerebbe ammettere che quel gruppo di marinai, i quali commisero il grossolano errore di propugnare un'orientazione dannosa al porto di Genova, volle trattare una questione che esciva dai limiti delle proprie cognizioni. Questa è un'ingiuria, che io non lancerò mai.

Io ripeto che accetto il progetto tecnico presentato dal Governo ritenendolo suscettibile di provvedere alla conveniente sistemazione interna del porto e tale quindi da arrecare ragguardevoli vantaggi alla città di Genova, il che significa al commercio italiano.

Siccome io appartengo a quella piccolissima minoranza della Commissione, la quale sostenne continuamente che la convenzione e il progetto relativo dovevano accettarsi puramente e semplicemente, così tengo a dichiarare che mi oppongo in modo formale all'emendamento proposto dalla maggioranza della Commissione, all'articolo 1 del progetto di legge.

PRESIDENTE. L'onorevole Podestà ha facoltà di parlare.

PODESTÀ. Sarò assai breve, perchè, come sa la Camera, io sono molto economo del suo preziosissimo tempo e delle mie parole e tanto più lo sarò oggi al punto in cui si trova la discussione.

Lo scopo principale, potrei dire unico, che si è proposto il Duca di Galliera facendo all'Italia ed a Genova quella generosissima donazione, che è il punto di partenza di questo progetto di legge, fu di fare quella transizione, quel passaggio che l'onorevole Cavalletto ha così bene definito, cioè di passare dal campo della discussione e delle parole al campo dell'azione e dei fatti.

Egli è troppo tempo, o signori, sono 25 anni che si rotola inutilmente questo sasso di Sisifo, che è la questione tecnica dei molti progetti pel porto di Genova.

Ho detto inutilmente, ma doveva usare un'altra locuzione, doveva dire fatalmente, doveva dire disastrosamente, perchè questi 25 anni spesi in parole hanno prodotto una conseguenza rovinosa per il commercio di Genova, e quindi per il commercio di tutta l'Italia; la conseguenza che l'onorevole De Amezaga ha accennato nel suo discorso pronunziato nella tornata mattutina d'oggi, che, mentre il

SESSIONE DEL 1876 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 22 GIUGNO 1876

commercio di Marsiglia è cresciuto nella proporzione di 1 a 4, quello di Genova è cresciuto in quella di 1 a 2, e per colpa di chi? Per colpa dell'inazione del Governo e di tutti quelli che avevano interesse e debito di provvedere, per colpa delle soverchie discussioni che sono state qualche volta il motivo, e molte volte il pretesto di questa inazione.

È tempo ora di cambiare metodo e di mettere mano sollecitamente all'azione; e, secondo me, il comma aggiuntivo proposto all'articolo 1 dalla Commissione va in diretta opposizione con questo bisogno.

Diceva l'onorevole Negrotto: ma questa nostra formola è una semplice raccomandazione. Il Governo è padrone, ove lo creda, di metterla nel dimenticatoio. Se così fosse, sarebbe inutile che la Commissione l'avesse introdotta non solo nel corpo della legge, come ha fatto, ma quasi anche nella relazione.

Invece la Commissione era tanto persuasa di fare più che una raccomandazione, di fare un precetto imperativo, che formoli il suo pensiero in formale articolo di legge, e di più l'ha interpretato in modo autentico nella sua relazione. Infatti, alla pagina 4 di detta relazione sta scritto: « In questa guisa, o signori, noi diamo al Governo una specie di mandato di fiducia; ma siamo per altro autorizzati a ritenere che egli non si scosterà dalle ultime decisioni della Giunta mista da noi suggerite. »

Quale è dunque l'effetto, la conseguenza di questo precetto, di questa disposizione imperativa?

Che si debba lanciare di nuovo la pratica nel mare magno delle discussioni e delle Commissioni; che si debba nominare una nuova Giunta esaminatrice; che se ne deve aspettare il verdetto, e che a questo verdetto deve darsi esecuzione.

CARBONELLI. Domando la parola.

FODESTÀ. Tale è il senso indiscutibile dell'articolo aggiuntivo. Perché, se questo non fosse il suo senso, quest'aggiunta sarebbe inutile. L'articolo 1 della convenzione ci provvedeva già con una larghezza, direi quasi, inaudita. Che cosa dice, infatti, l'articolo 1 della convenzione passata fra il Governo ed il Duca di Galliera?

Eccone il testo:

« In corso di esecuzione delle opere, potranno essere introdotte dal Governo le varianti che saranno riconosciute utili allo scopo di migliorare, ecc. »

C'è differenza tra i due sistemi, cioè tra quello della convenzione e quello dell'articolo aggiuntivo proposto dalla Commissione? Sotto un punto di vista, differenza non v'è, perchè si dà facoltà al Governo di cambiare tanto nell'articolo aggiuntivo

quanto nell'articolo originario della convenzione; ma la convenzione, fedele al suo punto di partenza, alla ispirazione che ha animato il Duca di Galliera ed il Governo nello stabilire questo convegno, la convenzione non vuole ritardi; essa ci dice: cominciate subito i lavori e poi varierete, studiate pure, esaminate, ma intanto mettete mano alle opere.

L'articolo aggiuntivo dice: no, voi nominerete una Giunta, la farete studiare, ne sentirete le osservazioni, ne esaminerete i progetti e li farete eseguire. E intanto non potrete cominciare la esecuzione dei lavori. Sono 25 anni che si aspetta questo cominciamento! Ne potremo aspettare degli altri?

Dunque a me pare che non vi sia dubbio sulla via da scegliere, tutte e due le vie danno agio al Governo di cambiare in meglio i progetti, ma il sistema della convenzione esclude qualunque ritardo. Già dai ritardi continui, dalle discussioni interminabili sono venuti pessimi effetti, e assolutamente io non potrei aderire ad un sistema che aprisse di nuovo questo campo. E non solo non aderisco, ma protesto altamente contro simili pericoli nell'interesse del commercio di Genova e dell'Italia.

Molte voci. La chiusura! la chiusura!

PRESIDENTE. L'onorevole relatore non ha ancora parlato.

Voci. Si riservi la parola al relatore.

PRESIDENTE. Domando se la proposta di chiusura è approvata, riservata, ben inteso, la parola al relatore.

CARBONELLI. Domando la parola contro la chiusura.

PRESIDENTE. Contro la chiusura ha facoltà di parlare l'onorevole Carbonelli.

CARBONELLI. Io ho domandato la parola e mi oppongo alla chiusura, perchè l'onorevole Cavalletto, nel suo discorso, chiaramente ha esposto le sue idee ed ha tentato di dimostrare che gli studi eseguiti pel porto di Genova, oggi sono giunti ad un punto che non le si deve apportare nessuna variante.

Mentre, a mio avviso e secondo l'avviso di moltissimi uomini di mare, e quindi infinitamente più importanti di me, i detti lavori non solo devono subire delle varianti, ma che, se si eseguono come sono stati tracciati saranno un vero danno per il commercio italiano. E bisogna notare che dico pensatamente commercio italiano, perchè la questione della sistemazione del porto di Genova non è una meschina questione di campanile, ma un fatto commerciale di prim'ordine, che interessa tutta l'Italia.

Ora, se si vota la chiusura senza poter rispondere alle parole dette dall'onorevole Cavalletto e

SESSIONE DEL 1876 — DISCUSSIONI — 2^a TORNATA DEL 22 GIUGNO 1876

dall'onorevole Podestà, ne viene per conseguenza che si devono adottare ed eseguire i lavori come sono stati proposti.

Se questo si verifica non solo non risponde alla verità della cosa, ma non risponde neppure all'idea come fu fatto il dono dal Duca di Galliera. Perché il Duca ha chiaramente espresso, nella convenzione fatta col Governo, il concetto, che si deve avere presente nell'eseguire i lavori, di ottenere la massima tranquillità delle acque del porto, e quindi di regolarsi in modo di potere orientare la bocca del porto o a levante o a ponente, secondo sarà indicato dall'esperienza. Ma se si eseguiranno i lavori tali e quali ci sono stati presentati coll'attuale progetto, e si costruiranno i 600 metri di opera foranea dalla punta del molo nuovo; e poi se, si ravviserà che la bocca dovrà essere a ponente, non basteranno i 39 milioni stanziati per estrarre dal mare le pietre che con tanta fatica e spesa vi furono gettate.

Chiamo dunque tutta l'attenzione della Camera su questo grave argomento e sulla raccomandazione fatta dalla Giunta al Governo.

E ripeto che desidero sia ampiamente discussa questa questione, affinché la Camera si possa formare un chiaro concetto delle cose ed indicare al Governo col suo voto la condotta che dovrà seguire nell'ordinare i lavori da farsi nell'ampliamento del porto di Genova.

PRESIDENTE. La chiusura essendo appoggiata, debbo metterla ai voti...

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. È naturale che il Ministero abbia ad esprimere il suo pensiero riguardo a questo articolo addizionale, o dirò meglio a questo capoverso, che la Commissione propone in aggiunta all'articolo 1. Per me ci tengo poco ad esprimere il mio pensiero prima o dopo la chiusura della discussione, ma siccome le maggiori difficoltà che vi sono per il Governo ad accettare questo capoverso od articolo addizionale, dipendono dalle parole della relazione, perciò appunto io preferirei di esprimere l'intenzione mia a riguardo al predetto articolo addizionale dopo che avrò sentite le spiegazioni dell'onorevole relatore della Commissione.

PRESIDENTE. Non c'è più altri iscritto che l'onorevole Bigliati.

Voci a destra. La chiusura! la chiusura!

PRESIDENTE. Ma se l'onorevole ministro dichiara di non voler parlare che dopo il relatore, e se dopo parlato il ministro, la discussione non si chiude, è meglio che la discussione continui.

Parli l'onorevole Bigliati.

BIGLIATI. A nome anche degli onorevoli colleghi D'Aste e Borelli, altri fra i rappresentanti della

Liguria occidentale, prego la Camera a permettermi pochi minuti per una dichiarazione.

Noi abbiamo assistito alla lotta vivissima che si è combattuta in Liguria per la orientazione della bocca del porto di Genova. È una questione eminentemente tecnica, in cui uomini competentissimi ed anche gli incompetenti hanno manifestato il loro parere. Ma fra coloro che propugnano la bocca a levante e coloro che la vorrebbero a ponente, una terza opinione ha cominciato in Liguria a farsi strada, e questa è che, o pronunciandosi per la bocca a levante, o pronunciandosi per la bocca a ponente, interessa sommamente al commercio genovese di finire una volta siffatta questione, che omai minaccia di diventare eterna.

Lo scopo del comma dell'articolo 1 in contestazione, se noi non erriamo, sarebbe questo, di mantenere ancora aperta la questione della orientazione della bocca del porto.

Una voce dal banco della Commissione. Ma no!

BIGLIATI. Ora, o signori, quando si verificano dei fatti come quello a cui accennava stamane l'onorevole Raggio, che, cioè, per trasportare una tonnellata di merci dal bordo di un bastimento alla calata nel porto di Genova, bisogna spendere tanto quanto costa il trasporto di una tonnellata di merci da Marsiglia a Genova, allora noi non possiamo non preoccuparci del ritardo che ci è minacciato da questo stato di cose. Dirò di più: noi non possiamo non temere per l'avvenire del nostro commercio, per la sorte stessa della convenzione, che la munificenza di un nobile nostro concittadino ha reso possibile. Ed io spero che questa preoccupazione l'avrà pure il mio onorevole amico Morini, il quale questa mattina protestava nell'interesse delle provincie chiamate dalla legge a concorrere nella spesa; provincie che, malgrado la sua protesta, me lo permetta l'amico Morini, io credo saranno ben grate al nobile duca per lo splendido dono di venti milioni, a cui le ha volute colla sua Genova in larga parte partecipi.

Imperocchè, o signori, bisogna parlarci chiaro. Crederebbe forse qualcuno che quel risparmio di lire 3 35 per tonnellata, che in media si spera di ottenere coi lavori del porto nel trasporto non minore di due milioni e cento mila tonnellate di mercanzie che annualmente si fa in Genova dal bordo delle navi alla terra, vada tutto a vantaggio dei commercianti genovesi? Ma no, signori. Sapete voi chi sieno coloro che pagano in grande parte la spesa che potrà risparmiarsi e che rappresenta annualmente oltre a sette milioni?

Sono i consumatori; sono le provincie, di cui parlava l'onorevole Morini; sono, dirò di più, i

SESSIONE DEL 1876 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 22 GIUGNO 1876

commercianti di Novara, di Milano e di altre città i quali, mercè la ferrovia, oggi hanno saputo (ed io ne godo) farci assistere al grato spettacolo di vederli trarre carichi di grano di caffè e simili direttamente e senza intermediari dai porti del Levante e dall'America, appunto come fanno i negozianti residenti nelle città poste sul mare.

Egli è perciò che noi, o signori, ci uniamo di buon grado alle raccomandazioni fatte dagli onorevoli Di Rudini e Cavalletto perchè non si frappongano ulteriori indugi.

Aggiungiamo una preghiera, rivolgendola agli onorevoli nostri colleghi rappresentanti la città di Genova, perchè non insistano maggiormente in questa discussione che oramai fu troppo prolungata.

Genova languisce, sento dire da tutte le parti; e languisce davvero, o signori, ed è ben triste lo spettacolo di cui noi giornalmente siamo testimoni, voglio dire dell'affievolimento del commercio di quella nobile città, donna un tempo e non serva del commercio straniero.

Ci pensino i nostri colleghi per l'avvenire della Liguria. Ci pensi la Camera per l'avvenire del commercio italiano. Noi vediamo verificarsi un motto trito ma pur sempre vero: *dum Romae consulitur Saguntum expugnatur.* (Bene!)

ROSSI. Ho domandato la parola!

PRESIDENTE. Se ce ne sono tre iscritti prima di lei, come vuole che le dia la parola? (Iarità)

L'onorevole Di Saint-Bon ha facoltà di parlare.

DI SAINT-BON, *relatore*. Io cercherò, per quanto lo comporta la materia, di essere brevissimo, e posso garantire di essere spassionato, inquantochè in questioni di questo genere passione non porto mai.

La discussione si è intavolata sopra l'adozione o la non adozione del secondo comma del paragrafo primo: « Per il Governo è autorizzato, ecc. » che io non rileggerò.

Debbo premettere che la Giunta ritiene essere tale aggiunta al primo articolo accettata dal Governo, essendochè il presidente del Consiglio, recatosi in seno della Commissione stessa, ebbe a dichiarare di accettarla con piacere.

Non credo che le ragioni per cui fu adottata nel seno della Commissione questa aggiunta all'articolo 1, ragioni che furono svolte nella relazione, ragioni che io tra breve ripeterò, possano portare alcuna modificazione nella determinazione del Ministero in proposito.

Sebbene si sia da noi fatto il possibile per non portare in seno al Parlamento la discussione tecnica, che ha agitato cotanto gli animi dei Genovesi e degli Italiani in questi ultimi tempi, tuttavia è evidentissimo che il fondo di tutta la questione è lì.

Si tratta appunto della famosa questione che ha tanto agitato Genova: bocca a ponente, bocca a levante, bocca a mezzogiorno, ecc. Tuttavia noi non ne parleremo.

Il progetto che è stato adottato dal Governo fu studiato bensì da 25 anni, come osservò l'onorevole Cavalletto, e passò con varia vicenda, di cui le fasi sono state spiegate nella mia relazione, fino che giunse al punto che il Parlamento conosce. Per altro in tutto il corso di questi 25 anni non mai si trovò la pubblica opinione d'accordo nell'accettare un progetto qualunque di quelli che erano presentati. Da che deriva questa discordia? Da una ragione semplicissima. Le parti interessate non erano sufficientemente rappresentate nei consessi chiamati a giudicare. Quando ad un punto qualunque di questi 25 anni vi fosse stata una Commissione bastantemente autorevole, composta cioè di un numero di ingegneri idraulici sufficiente per rappresentare opportunamente la parte idraulica, di un numero di marinari sufficiente per rappresentare quell'elemento che deve entrare nell'intervallo del porto, che deve uscirne e che deve manovrarvi, in allora si sarebbe formata un'opinione pubblica concorde o quasi. Il grande ostacolo alla formazione di quella opinione concorde fu appunto l'esclusione, non totale, ma quasi totale, di marinari dalle Commissioni che dovevano trattare questo argomento. Abbiamo visto Commissioni di 50 persone dove non ce n'era nessuno; Commissioni di 20 dove ne saranno stati uno o due; di 14 dove ve ne erano tre; infine, l'elemento marino non è stato sufficientemente rappresentato.

Tutti sapete che relativamente al progetto che ci è presentato esistono delle migliaia, o almeno molte centinaia, oltre a mille proteste di capitani marittimi genovesi. A queste proteste si potrà dare il valore che si vuole, ma esistono.

La Commissione si è dovuta preoccupare di questo stato di cose. La Commissione non è entrata nella questione tecnica, però non deve nascondere che qualcheduno dei suoi membri, aveva il diritto di avere un'opinione tecnica in proposito; e l'onorevole Maldini, il quale non è certo sospetto di parteggiare per me, si è trovato in questa questione perfettamente della mia opinione; opinione che non tendeva punto a rovesciare tutta la questione; opinione tecnica che, dico qui di passaggio perchè non ha nessun valore, non essendo in questa guisa che vanno trattate queste questioni, ma siccome questa opinione dei due membri della Giunta fu una delle ragioni che spinse la Commissione a entrare nella via in cui si è messa, bisogna pure che io la manifesti.

Quei due membri della vostra Giunta pensavano, che, anche mantenendo la deliberazione ultima dell'ultima Giunta, vi era modo di studiare più completamente il tracciato delle opere, sotto il punto di vista della facile entrata dei bastimenti, e specialmente dei bastimenti che navigano con venti di tramontana.

Questi due membri osservavano anche, che nella esecuzione dei lavori potrebbe essere opportuno di non fare quelle parti di moli che la convenzione, dietro suggerimenti dell'ingegnere Pascal, suppone di dovere disfare dopo averle fatte. Evidentemente fare 640 metri di molo, per poi rimettersi al caso di doverli disfare non è cosa molto attraente; almeno così parve a quei membri della vostra Giunta. Essi esposero queste idee alla Giunta intiera, e la Giunta intiera le accolse, o almeno, se non le accolse, si indusse ad investigare se realmente ci fosse uno studio sufficiente in proposito.

La Giunta vide che i consessi consultivi che devono essere interrogati dal ministro dei lavori pubblici, lo sono stato effettivamente; il Consiglio superiore dei lavori pubblici era stato interrogato.

Parve però alla vostra Giunta che il Consiglio superiore dei lavori pubblici non sia che consultivo. Uno degli onorevoli oratori precedenti, non so se l'onorevole Cavalletto o l'onorevole Di Rudinì, domandava chi decide la questione, ed io dico che è il ministro; i Consigli non sono che corpi consultivi. Parve dunque alla vostra Giunta che sarebbe forse opportuno (poichè il Consiglio dei lavori pubblici non si è occupato per professione nè di moli, nè di porti, nè in genere di cose di questo genere) di consultare in ultima analisi una Commissione dove anche l'elemento marinaro fosse rappresentato.

Tuttavia, o signori, si presentava un ostacolo gravissimo. La vostra Giunta aveva il vivissimo, l'ardente desiderio che questa legge fosse votata. La maggior parte dei membri della vostra Giunta si rende personalmente conto delle condizioni disgraziatissime del porto di Genova. Queste condizioni sono state adombrate nella relazione, e sono state meglio definite da parecchi degli oratori che sono stati ascoltati dalla Camera. Quelle condizioni sono deplorabili accanto ad un porto straniero in cui si sono spesi oltre a 150 milioni di lire, mentre a Genova, per ottenere le facilità del commercio, si può dire che si spese nulla; i pochi milioni che furono spesi finora servirono a dare un po' di quiete nell'interno, ad impedire che i bastimenti si perdano nel porto, come ne ho veduto perdere io, sì, nell'interno del porto di Genova, con perdita non solo di beni, ma perfino di vite.

I 150 milioni e più spesi per Marsiglia, invece,

ebbero per iscopo di sistemare un porto già tranquillissimo, onde sbarcare facilmente le mercanzie.

Da molto tempo, o signori, si parla di fare dei miglioramenti a Genova, e questi miglioramenti non furono mai fatti; ed è tempo che si facciano.

Per conseguenza la vostra Giunta avrebbe creduto di essere altamente colpevole, se per sua causa si fosse portato un ritardo all'eseguimento dei lavori per il porto di Genova.

Ma, signori, noi avevamo due questioni a decidere, quella della necessità di fare i lavori e quella di farli bene; perchè infine, quando si spendono 40 milioni periziati, senza tenere conto di quelli altri che potranno essere ancora stimati necessari in seguito, pare che sia opportuno di essere sicuri di non mettere il piede in fallo.

La vostra Giunta dunque ritenne che, per conciliare questi due interessi opposti, fosse necessario e sufficiente aggiungere il comma in discussione.

La convenzione col Duca di Galliera non è tanto tassativa da non ammettere nel Governo la facoltà di modificare. Ma, relativamente all'estensione delle modificazioni lecite, possono rimanere dei dubbi nel Governo. Supponendo che il Governo avesse fatto sciogliere in ultima analisi la questione da una Commissione mista, competente e che fosse venuto a risultare opportuna qualche modificazione un po' più larga di quelle che avrebbe supposto contemplate dal paragrafo della convenzione che vi si riferisce, poteva forse il Ministero credere di avere le braccia legate; e noi queste braccia le abbiamo volute sciogliere.

Ora, l'onorevole Di Rudinì e l'onorevole Cavalletto, che già ho avuti avversari l'altro giorno in una questione tecnica, combattono nuovamente il progetto di legge presentato dalla Giunta, di cui ho l'onore di essere relatore.

Io spero però che la Destra, che li seguì l'altro giorno, non li seguirà in questa circostanza.

L'onorevole Di Rudinì loda la Giunta di non avere portata la questione tecnica nella Camera, e come vede le ragioni che l'hanno indotto a queste lodi sono quelle medesime che ci hanno indotto in questa via. Ma egli ricorda in proposito un'altra questione tecnica che venne altre volte discussa nel Parlamento e di cui la soluzione a lui non parve soddisfacente: intendo parlare della diga di Spezia. Sul risultato ultimo mi permetterà di dire all'onorevole Di Rudinì che anzi fu assai soddisfacente. I progetti che dai tecnici allora si presentavano al Parlamento si riferivano ad una diga che oggi non sarebbe più sostenuta da nessuno.

Nacquero nel Parlamento, malgrado che ci fossero i pareri di tutti i Consigli voluti dalla legge,

nacquero dei dubbi, e l'onorevole Maldini se ne fece l'oratore e ne fu quindi reletore, se male non ricordo. Da questi dubbi si risolvè la Camera votando che si facesse una diga, ed autorizzando il Ministero ad eseguire i lavori, purchè facesse precedere l'incominciamento dei medesimi da un nuovo esame di una nuova Giunta. Ebbene, il risultato finale fu un miglioramento positivo al progetto governativo. Perciò l'esempio che l'onorevole Di Rudini presenta contro il nostro comma « però il Governo del Re è autorizzato » vale in favore della nostra aggiunta, poichè un'aggiunta di questo genere produsse in quel tempo buoni risultati e dobbiamo per analogia ritenere che anche in questo caso i risultati saranno buoni.

L'onorevole Di Rudini parlò delle perplessità in Genova e dei danni che quelle perplessità possono produrre. Non tema: gli amici dei Genovesi non sono soggetti alle vertigini ed al male dei nervi; un poco di perplessità non farà male ad alcuno. Sarebbe invece un male grandissimo che i lavori fossero cominciati male in guisa da dovere disfare 600 e più metri di molo dopo di averli fatti.

Spaventati si mostrano gli onorevoli Di Rudini e Cavalletto dell'indeterminazione della spesa che si propone, indeterminazione che si dice resa maggiore dall'aggiunta di questo comma.

L'onorevole Cavalletto però cominciò con dire che senza i commenti che si trovano nella relazione avrebbe accettato questo comma senza difficoltà. Le obiezioni adunque d'ordine economico e d'ordine amministrativo da lui manifestate in seguito restano cancellate; ma l'onorevole Di Rudini dice che assolutamente non saprebbe acconsentire ad una spesa, le cui proporzioni sono così ignote. Però l'onorevole Di Rudini ricordò molti altri lavori, in cui si trattavano le cose nello stesso modo, ricordò molti altri lavori d'indole affatto indeterminata, e pochi giorni ancora in una sua interpellanza trattava d'uno di questi lavori.

Ora, se così si è fatto finora, prego l'onorevole Di Rudini a non ricordarsi di queste ristrettezze amministrative nel giorno, in cui il nobile esempio d'un privato che regala venti milioni alla nazione, dovrebbe spingerlo a sciogliere allegramente i cordoni della borsa per un grande scopo, come è quello del commercio di Genova e dell'Italia.

In fine l'onorevole Podestà dice che rifiuta questa nostra aggiunta per varie ragioni, la maggior parte delle quali fu sviluppata da altri oratori. Ma ne aggiunge una sua.

Egli dice che si fa un precetto al Ministero, in luogo di dargli una facoltà. Egli pure deve aver

sentito poco fa la risposta all'interrogazione dell'onorevole Serena.

L'onorevole ministro dei lavori pubblici ha troppo bene spiegato che cosa significhi il vocabolo « autorizzato. » Egli ha detto che se il Governo si credesse legato tutte le volte che trova in una legge il vocabolo « autorizzato » non saprebbe più come muoversi. Dunque si tranquillizzi l'onorevole Podestà. Il vocabolo « autorizzato » non imparte altro che la facoltà di fare. La vostra Giunta ha dei dubbi confortati dal parere di molti uomini competenti; essa può aver torto, non lo nega, ed un esame ulteriore può convincere il Governo che quanto si è fatto è ben fatto; ma intanto noi vogliamo, perchè la nostra coscienza sia completamente libera, dare al Governo le facoltà che gli sono necessarie e non già vincolarlo definitivamente.

Il timore poi espresso da parecchi oratori che in conseguenza del comma proposto i lavori possano essere ritardati, è assolutamente vano, io lo ritengo assolutamente vano; come ebbi l'onore di scrivere nella relazione, a quest'ora tutti gli elementi di qualunque natura che possano essere opportuni per esaminare e discutere a fondo la questione sono riuniti, sono raccolti; una Commissione qualunque non ha più bisogno di andarne in cerca con perdita di tempo, li ha tutti, e purchè la Commissione sia competente, sia composta di persone che sappiano leggere questi documenti, e li sappiano capire si ha la certezza che il verdetto non può farsi aspettare, e non facendosi aspettare il verdetto si capisce che i lavori non possono venire ritardati di molto.

Inoltre, come si faceva notare nella relazione, noi andiamo verso l'inverno e i suoi tre mesi di sciopero, mettiamo che nel periodo da ora all'inverno si potessero adempiere le formalità amministrative per dare ad appalto tutti questi nuovi lavori, ebbene, venuta la mala stagione difficilmente si potrebbe lavorare attivamente.

È vero che nel mese di gennaio e nel mese di febbraio vi sono a Genova specialmente delle bellissime giornate, ma esse sono brevi, e vi sono anche molti cattivi tempi; quindi nell'inverno non si lavora, e bisogna aspettare la primavera.

Per conseguenza anche per questa ragione due o tre mesi di ritardo non faranno danno.

Terminando, infine, perchè credo di aver detto abbastanza, ritengo che l'onorevole ministro non avrà nessuna difficoltà a persistere nell'accettazione già fatta di quell'aggiunta, e che la Camera vorrà eziandio accettarla.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. L'onorevole Commissione e l'onorevole relatore della medesima colla proposta del capoverso in questione da una parte,

SESSIONE DEL 1876 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 22 GIUGNO 1876

e colle osservazioni con cui l'hanno commentata dall'altra, confesso che mi hanno posto in grandissimo imbarazzo.

Questa proposta, come ben dice l'onorevole relatore della Commissione nel suo elaborato rapporto, è un grande atto di fiducia, che la Commissione dà al Ministero, è uno sconfinato atto di fiducia, e perciò io non avrei che a dichiararmene riconoscentissimo. Ma vi sono degli amplessi che uccidono, (*Ilarità*) vi sono degli atti e dei voti di fiducia che impongono una troppo grave responsabilità.

Il capoverso aggiunto dalla Commissione all'articolo 1 della legge, certo è che, per sè stesso, si presenta accettabilissimo, tanto accettabile, che, per quello che esso suona, non credo che si differenzi molto dall'articolo 1 della convenzione medesima già dal Governo firmata, ove è detto: « Però il Governo del Re è autorizzato, di concerto col Duca di Galliera, a introdurre nell'esecuzione del piano tecnico quelle modificazioni che crederà convenienti ed opportune. »

Dunque da questo lato, come l'onorevole relatore della Commissione dice, l'onorevole presidente del Consiglio può avergli dichiarato (ed io, dal momento che il relatore della Commissione lo dice, lo credo e lo ritengo per fermissimo) di accettare l'aggiunta in discorso...

Voce dal banco della Commissione. Lo ha dichiarato!

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI... perchè appunto, ripeto, per quello che suona non avvi certamente difficoltà per il Ministero di accettarla, inquantochè non si differenzia da quanto era già detto nell'articolo primo della convenzione col Duca di Galliera.

Ma i commenti che vi furono fatti nella relazione, le stesse parole che vennero ora pronunziate dal relatore, mi dimostrano che in sostanza non si tratta soltanto di studi da farsi per modificazioni di mano in mano che si rendessero necessarie, non si tratta soltanto di incominciamento di lavori piuttosto in una parte che in un'altra, piuttosto in un luogo che in un altro, piuttosto alla Cava che al lato opposto del porto, piuttosto in questo che in quel braccio del molo, ma si tratta addirittura, prima di qualsiasi cominciamento di lavori, di mettere di nuovo in contingenza l'orientazione della bocca; si tratta di stabilire, per fatto e scelta del Governo, se debba farsi l'orientazione della bocca a ponente o l'orientazione della bocca a levante. Ora in questa parte io stesso, io che pure fui proclamato ai quattro venti, che fui gridato su tutti i giornali d'Italia come un furioso e fanatico ponentista, io che ancora l'altro giorno fui accusato qui

alla Camera dallo stesso onorevole Di Rudinì come reo di avere cacciato i levantisti dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, io non ostante, dico il vero che, nello stato delle cose in cui siamo, coll'eredità che mi venne lasciata su questo banco, io non mi sento di potere, contro le tredici Commissioni che hanno pronunziato, assumermi questa responsabilità di mutare, per fatto mio proprio, per scelta mia, e indipendentemente dai casi nella convenzione previsti, l'orientazione della bocca.

Io dovetti parlare della eredità che ho trovata al Ministero, poichè la convenzione col Duca di Galliera nelle basi che erano state poste prima della mia amministrazione, in conclusione portava la bocca a levante. E questa bocca a levante portata dai progetti precedenti non era opera pertanto del nostro Ministero, era opera del Ministero a cui apparteneva pure l'onorevole Saint-Bon relatore della Commissione.

Io quindi, da quell'arrabbiato ponentista che fui dichiarato, dovrei avere il desiderio che quella influenza, quella competenza, quell'autorità grandissima che l'onorevole Saint-Bon ha in questa materia, esso l'avesse esercitata per ottenere i nuovi studi che ora propone, presso quell'amministrazione di cui egli faceva parte, e da cui io ho ereditata questa bocca a levante. (*Ilarità — Bravo!*)

Ma nello stato in cui si trovano le cose, per quanto possa essere grandissimo il mio desiderio di arrendermi all'autorità dell'onorevole relatore della Commissione, io lo prego di mettersi nei miei panni, e di dirmi se egli, tanto più competente di me, o, dirò meglio, altrettanto competente quanto io non lo sono punto, potrebbe, per virtù di una Commissione creata dal Governo, venire a mutare l'orientazione della bocca.

E invero come dissimularsi che vi sono in contrario i giudizi di tredici diverse Commissioni o corpi diversi? L'onorevole relatore, coll'ingegno grandissimo che ha, ha cercato di scemare valore al giudizio di queste Commissioni mediante una specie di decomposizione di voti per estrarre, per distillare i voti dei marinai che facevano parte delle Commissioni medesime in confronto di quelli che nelle Commissioni non appartenevano alla marina, e ha cercato pure di dimostrare che tutte le Commissioni precedenti all'ultima, e precedenti al voto del Consiglio superiore dei lavori pubblici, non si erano pronunciate decisamente per la bocca a levante.

Mi perdoni l'onorevole relatore, ma io non posso ammettere la portata delle sue distillazioni. (*Si ride*) Io, dopochè ho letto la relazione, mi sono fatto un dovere di rileggere i verbali delle Commis-

sioni medesime, in quei grossi volumi che mi stanno dinanzi. Ora, per quello almeno che vi lessi io, sussiste bensì che riguardo alle modalità dei singoli progetti queste Commissioni non si pronunziarono nel senso preciso dei progetti medesimi, ma risulta pure altrettanto fermo ed inconcusso che per la bocca a levante queste Commissioni si sono unanimi decisamente pronunziate.

E, come queste Commissioni, così anche il Pascal, il cui parere è assai più assoluto di quello che non sia indicato nella relazione della Commissione; inquantochè il Pascal dice testualmente che « fra un progetto con una sola bocca a levante, ed un altro con una sola bocca a ponente, non vi potrebbe essere, secondo me, esitazione, ed è certamente il primo progetto che deve vincerla, *qui doit l'emporter.* »

Ora, l'onorevole relatore della Commissione mi dice: voi dovete, in virtù della facoltà che noi con questo articolo veniamo ad attribuirvi, voi dovete nominare una nuova Commissione, composta in maggioranza di marinai, siccome quelli che sono i più competenti a giudicare di queste questioni, inquantochè ben poco competenti furono invece, o certo lo furono assai meno, quegli ingegneri che giudicarono nel Consiglio superiore dei lavori pubblici.

Vi sarebbe invero molto a dire anche sulla maggiore o minore competenza di questi ingegneri, i quali, per quanto non siano di mestiere navigatori, pure continuano da molti anni a costruire dei porti, e tutti i progetti di porti e le rispettive orientazioni di bocche sono fatti dai medesimi, onde non vedesi come ciò che regge e procede ed è trovato regolarissimo per tutti gli altri porti, non debba reggere e procedere ed essere trovato regolare per il porto di Genova.

Ma lasciamo per un momento questa maggiore o minore competenza degli ingegneri; sussiste sempre che quei tali marinai, che entrarono nelle precedenti Commissioni, hanno pure per lo più, salve queste o quelle modalità, ammessa in massima la bocca a levante, e noi oggi abbiamo sentito in quest'Aula un marinaio, come l'onorevole De Amegazza, a propugnarla; e dai verbali che mi trovo sott'occhio, vedo che è della stessa opinione un altro marinaio assai competente ed assai eminente, l'onorevole senatore Ricci.

Ma faccio astrazione da ciò. Supponete che accetti di nominare questa Commissione; io non potrei sfuggire alla taccia di averla nominata *ad usum Delphini*. Oramai le opinioni in questa così dibattuta ed ardente questione sono formate, ed essendo stata la medesima sì lungamente agitata in

Genova e nella Liguria, noi conosciamo perfettamente nella nostra marina quali sono i levantisti e quali i ponentisti.

In qualsiasi modo adunque la Commissione fosse formata, io non potrei sfuggire alla taccia di parzialità, poichè dal modo con cui la Commissione fu costituita si saprebbe già anticipatamente quale giudizio sarebbe per emettere.

Ma andiamo innanzi ancora: supponiamo che questa Commissione si pronunziasse per la bocca a potente...

Voci dal banco della Commissione. Non è questa la questione.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI... supponiamo che si pronunziasse per l'orientazione della bocca a ponente; potrei io contro tante precedenti Commissioni, per il solo voto dell'ultima, ed antepoendolo a tutti gli altri, a quello del Consiglio superiore contemplato espressamente dalla legge, dare questa orientazione alla bocca?

Nè basta: dato il caso che in forza della mutazione dell'orientazione della bocca, invece di essere richiesta la spesa di 39 milioni, fosse richiesta (faccio una ipotesi qualunque) la spesa di 50, di 60 milioni, intendesi che la Camera autorizzi il Governo a prendere la somma maggiore che occorre? Oppure dovrò presentarmi alla Camera per ottenere un aumento di spesa?

E tutto ciò dico senza toccare neanche alla pure vitalissima ed essenziale questione del tempo; poichè l'onorevole Commissione sa meglio di me che i quindici anni che noi abbiamo di tempo per costruire queste opere datano dal giorno della promulgazione della legge. Io dunque dovrei sospendere la promulgazione della legge fino a che non abbia consultata questa nuova Commissione, e fino a che in seguito alle risoluzioni di essa, e secondo che queste risoluzioni siano conformi alle precedenti, o siano disconformi (nel qual caso l'imbarazzo mio dovrebbe crescere, e non so a quale espediente dovrei ricorrere), il giudizio fosse completo.

Per tutte queste considerazioni, io dico il vero, non respingo il dono, ma prego la Camera di non accordarmelo. Io desidero, quanto ciascuno di coloro che hanno parlato fin qui, di abbreviare il tempo entro il quale intraprendere i lavori del porto di Genova. Da molti anni si discute, e, forse per effetto di queste discussioni, sta il fatto che per Genova l'Italia ha fatto assai poco.

È umiliante il pensarlo quando in pari tempo si pensa ciò che ha fatto, ciò che ha speso la Francia per la grande rivale di Genova, Marsiglia. E per effetto di tali diverse sollecitudini, oramai, è triste il dirlo, ma pur troppo lo sappiamo tutti, Marsiglia

SESSIONE DEL 1876 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 22 GIUGNO 1876

vince Genova persino nei mercati di Piemonte. E così, mentre tutte le altre nazioni si contendono palmo a palmo il terreno; mentre l'Olanda lavora indefessa a contrapporre Flessinga ad Anversa onde vincere la perpetua rivale, ed il Belgio allora presenta di furia progetti di legge per grandi spese ad Anversa; mentre tutti gli Stati pei loro grandi porti si fanno una concorrenza spietata, i cui effetti si ripercuotono da Amburgo insino ad Odessa, noi per Genova non abbiamo ancora fatto nulla.

Io prego quindi la Camera di pormi in condizione di poter mettere, entro il più breve tempo possibile, la prima pietra dei lavori del porto di Genova, lavori destinati a ridare l'antico posto d'onore che tenne sul mare quella grande città. (*Bra-vissimo! Benissimo!*)

PRESIDENTE. L'onorevole relatore ha facoltà di parlare.

Molte voci a destra. Ai voti! ai voti!

Voci a sinistra. Parli! parli!

DE SAINT-BON, relatore. Io prego l'onorevole ministro di osservare, che tutto il suo discorso è basato sopra un equivoco, un equivoco assoluto e niente altro.

Sembra che io sia stato molto infelice nello scrivere questa relazione, dal momento che ha potuto in qualcheduno derivarne la impressione che io parteggiassi più per una bocca che per l'altra.

Io mi sono invece studiato di eliminare completamente quanto si riferisce ad una bocca qualunque, e se non ho citato l'articolo da lui letto dell'ingegnere Pascal, relativo al doversi aprire una bocca a levante piuttosto che a ponente, si è appunto perchè non ho parlato affatto di alcun orientamento di bocca. Io ho ricercato nelle relazioni delle Commissioni anteriori, le opinioni emesse sopra il progetto che ci è presentato. Niente altro. Io non mi sono occupato di ricercare se si volesse la bocca a ponente ovvero a levante.

Aggiungerò di più, giacchè sono obbligato a dirlo, che io ritengo personalmente non essere possibile fare a Genova un porto buono senza che abbia una bocca a levante; ritengo che i bastimenti che hanno montato il molo della Cava col vento di libeccio, che è il solo vento pericoloso, devono entrare in porto senza pericolo, come avviene al giorno d'oggi, e che qualunque molo che sia radicato fra la cava e il molo vecchio e che si estenda in fuori, in modo da fare ostacolo ad un bastimento che giunga col libeccio, prima che un altro molo più franco lo ripari dal libeccio medesimo, è un danno. Io ritengo pertanto che faremo bene ad adottare la bocca a levante che io accetto volentieri, ma che la bocca a ponente anch'essa sia una necessità impre-

scindibile senza di che noi vedremo perire molti bastimenti.

Dunque veda l'onorevole ministro che io non ho cercato affatto di combattere il progetto della bocca a levante. Quello che io proponeva alla Commissione, quello che la Commissione accettava, e che a sua volta propone al Parlamento, si è che si studi il tracciato.

Se si è accettata la massima che vi debba essere una bocca a levante, questa bocca non esclude che ve ne possa essere anche una a ponente. Il Pascal vi dice anche lui che la bocca a levante è necessaria, imprescindibile, e questo è ciò che anche io ritengo sia vero; ma egli ritiene al par di me la necessità d'altra bocca a ponente.

Vede dunque l'onorevole ministro che non si tratta di rimettere tutto in forse, di riaccendere tutte le discussioni; imiti l'onorevole suo collega il presidente del Consiglio, che ha accettato senza riserve quest'articolo.

Voci. La chiusura! la chiusura! Ai voti! ai voti!

PRESIDENTE. Essendo chiesta la chiusura, domando se è appoggiata.

(È appoggiata, e quindi approvata.)

L'onorevole Farina ha fatto la seguente proposta:

« Il sottoscritto propone che quelle modificazioni che il Governo del Re è autorizzato a proporre, a termini dell'articolo 1 del progetto della Commissione, sieno compiute nel termine improrogabile di mesi sei. »

Questa proposta è dipendente dall'approvazione di questo comma. Ove la Camera approvi il comma, che ora è in discussione, ella potrà proporre che sia fissato un termine. Se la Camera non l'approva, non è il caso della sua proposta. Rileggo il comma proposto dalla Commissione:

« 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 opportuno. »

Lo pongo ai voti.

(È respinto.)

Onorevole Farina, la sua proposta cade da sè.

Ora metto ai voti l'articolo 1 nel suo complesso.

(È approvato.)

Viene poi l'articolo che la Camera ha già approvato.

(Sono approvati senza discussione i seguenti articoli:)

« Art. 2. Per l'esecuzione delle opere verrà annualmente stanziata in apposito capitolo del bilancio dei lavori pubblici sotto la denominazione, *Ampliamento e sistemazione del porto di Genova*, la

somma di lire un milione e mezzo nel 1876; tre milioni all'anno in ciascuno degli anni dal 1877 al 1883 inclusivamente; le rimanenti somme saranno ripartitamente stanziare nei bilanci passivi dal 1884 al 1891 inclusivamente a misura dell'avanzamento dei lavori.»

« Art. 3. In appositi capitoli del bilancio attivo del Ministero delle finanze saranno iscritte in base alla convenzione medesima le corrispondenti quote di concorso del Duca di Galliera e le quote dovute dagli enti interessati a termini della legge sui lavori pubblici 20 marzo 1865, allegato F. »

« Art. 4. Il Governo del Re è autorizzato a stipulare col municipio di Genova apposita convenzione per la esecuzione dei patti stabiliti nella convenzione 11 aprile 1876 sopra citata. »

Ora prego gli onorevoli deputati a non allontanarsi dall'Aula, perchè in fin di seduta si procederà alla votazione a scrutinio segreto su questo progetto di legge, come su quello che fu approvato nella seduta di ieri.

PRESENTAZIONE DI UNA RELAZIONE E TRASMISSIONE DI UN DISEGNO DI LEGGE DAL SENATO.

PRESIDENTE. Invito l'onorevole Dall'Acqua a presentare una relazione.

DALL'ACQUA, relatore. Ho l'onore di presentare alla Camera la relazione sul progetto di legge: Sistemazione dell'arginatura sul Po e suoi affluenti. (Vedi *Stampato*, n° 91-A.)

PRESIDENTE. Questa relazione sarà stampata e distribuita.

Da S. E. il presidente del Senato è pervenuta la seguente lettera:

« Il sottoscritto pregiasi trasmettere alla S. V. il progetto d'iniziativa parlamentare per modificazione d'articoli del Codice relativi al giuramento, che il Senato adottava con modificazione nella tornata del 18 corrente mese. »

VARÈ. Vorrei pregare la Camera di rimandare questo progetto di legge alla medesima Commissione che già riferì sopra di esso. È l'unico modo per fare che quella questione che ormai da un paio d'anni pende, ed è semplicissima, sia presto risolta.

PRESIDENTE. L'onorevole Varè propone che questo schema sia rinviato alla stessa Commissione che già prima se ne occupò.

Se non vi sono opposizioni, questa proposta s'intenderà approvata.

(La Camera approva.)

DISCUSSIONE DELLO SCHEMA DI LEGGE PER COMPLEMENTO E SISTEMAZIONE DI STRADE NAZIONALI E PROVINCIALI.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione dello schema di legge: Complemento e sistemazione di strade nazionali e provinciali.

(Se ne dà lettura.)

La discussione generale è aperta.

L'onorevole Bruno ha la parola.

BRUNO. Il signor ministro accetta il progetto della Commissione?

PRESIDENTE. L'onorevole Bruno ha domandato se il ministro accetta le proposte della Commissione.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Siamo perfettamente d'accordo. Io accetto l'articolo 2 esplicativo, e nello stesso tempo siamo intesi colla Commissione che, invece di dire: « dalla seguente tabella A di distribuzione, » come essa proponeva, si dica: « dalla seguente tabella di distribuzione, » come propose il Ministero.

PRESIDENTE. L'onorevole Bruno ha facoltà di parlare.

BRUNO. Io aveva chiesto prima di prendere la parola se il ministro era d'accordo colla Commissione, per una ragione importantissima. Egli lo ha dichiarato; ne sono contentissimo.

Io sono favorevole al progetto in discussione perchè dona i mezzi al Governo di ultimare lavori stradali importantissimi per tutta l'Italia, e sui quali figura la Sicilia per circa 4 milioni di lire.

Ora, chiunque guardi alle molte leggi fatte per lavori stradali, chiunque guardi agli stanziamenti che la Camera interpolatamente ha fatti a favore di quell'isola, e dall'altro lato prenda ad esaminare i clamori continuati che vengono da quell'isola per mancanza di viabilità e che si reclama ripetutamente, per soddisfare alle sue legittime aspirazioni, bisogna, o signori, venire alla conclusione che noi deputati siciliani, o per lo meno che i clamori di quell'isola non provengono che dalla nostra indole di esseri incontentabili.

Ma ove dall'esame delle leggi e delle somme stanziare, si vuole scendere all'esame dei lavori già compiuti, visitandone le località, si dovrà venire a diversa conclusione ed a fare giustizia alle nostre lamentazioni.

Signori, riservandomi di entrare su vasta scala in questo esame, cioè quando la Commissione d'inchiesta avrà fatto il suo rapporto su questa materia; io non posso trattenermi fin da questo momento di dire all'onorevole ministro che sono addolorato del modo come i lavori si compiono, e che le strade na-

SESSIONE DEL 1876 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 22 GIUGNO 1876

zionali decretate sin dal 1862 non sono ancora in funzioni cioè dopo 14 anni sono ancora da eseguirsi lavori di suprema necessità, e che quei tronchi che apparentemente sono in esercizio si trovano in uno stato deplorabile, nè devo tacere che si fecero evidenti violazioni di legge col pretesto di far cose utili a qualche provincia. Ed in vero, mentre la legge 1862 stabilì le linee di nuova costruzione, e quelle provvisoriamente a manutenzione del Governo, questi non costruì le linee e ritenne nazionali alcuni tronchi che, già costruiti dalle provincie e ritenuti nazionali per esercizio provvisorio dalle provincie, dovevano ritornare tostochè fossero in esercizio le linee ferroviarie.

E che io dica il vero, si vedrà esaminando le linee nazionali decretate nel 1862 ove figura principalissima quella da Termini a Taormina passando per Nicosia e della quale alcuni tronchi appaltati da 12 anni servirono per fare spendere allo Stato somme ragguardevoli, ma senza beneficio per quelle numerose popolazioni che devono attraversare.

Ed io ho chiesto e tengo che sia riconosciuto come gli allegati del Ministero oltre quello A non devono essere sanzionati, perchè in quelle designazioni stanno parole equivoche per la regolare esecuzione dei lavori secondo il concetto delle leggi per quelle strade che attendiamo da 14 anni.

E perchè il Ministero giudichi con giustizia sulle nostre reclamazioni, io mi permetto di chiedergli un provvedimento che credo utile quanto le somme che sono reclamate. Io sono convinto che, fintanto che l'onorevole ministro non farà il sacrificio di visitare personalmente le strade costruite ed in costruzione, le provincie siciliane non saranno soddisfatte, lo Stato continuerà a fare sacrifici, e non avranno fine le nostre lamentazioni.

Io sono così convinto della utilità pratica che apporterà una visita del signor ministro che da un pezzo ne feci vive istanze all'onorevole Minghetti ed all'onorevole Spaventa, i quali sono convenuti meco, promettendome la esecuzione, che non mandossi ad effetto forse per ragioni superiori alla volontà del Ministero passato; e davvero se l'onorevole ministro vuole fare cosa utile all'Italia ed alla Sicilia in particolare, deve venire a stare nell'isola a domicilio coatto per alquanti giorni. Così potrà giudicare dei bisogni nostri, potrà riconoscere in qual modo si eseguiscano i lavori, e persuadersi che sono legittime le lagnanze che si muovono in Parlamento.

Oggi comprendo che il ministro metta in dubbio le osservazioni nostre, comprendo come sieno legittimi i dubbi della Camera intorno alle nostre lagnanze, ma quando il ministro potrà fare un vero esame dei lavori che si sono compiuti e del modo

con cui si dovevano compiere, saranno risparmiate alla Camera immense lamentanze, saranno risparmiate alle finanze italiane molte somme che oggi sventuratamente si spendono senza beneficio di sorta per quell'isola. Avrà modo di verificare che linee intere che diconsi compiute come quelle di Termini-Taormina passando per Gangi, Nicosia, Cerami, Troina non possono punto funzionare, e riconoscere che volendosi trarre in errore il pubblico ed il Governo segnatamente, fecesi passare una carrozza tirata in molti punti sulle braccia dei lavoratori, onde fare credere che la strada era già compiuta interamente.

Ho detto che mi riservo la parola quando si discuterà sul rapporto della Commissione d'inchiesta; ma sin d'ora posso dire e prego l'onorevole ministro ad ascoltarmi... (*Il ministro per i lavori pubblici sta conferendo col deputato Tocci*)

Favorisca l'onorevole ministro di sentirmi.

PRESIDENTE. Permetta, onorevole Tocci, lasci che l'onorevole ministro possa prestare attenzione all'oratore.

BRUNO. Io diceva che quando è venuta la Commissione a visitare le nostre località, ha percorso, con pericolo di vita brevi tratti, ed ha dovuto tornare indietro perchè le fu impossibile procedere dallo stato delle strade già dichiarate ottime.

Per me fu amara soddisfazione il disagio della Commissione, ma, già che il male sussisteva, giovò a farlo constatare indubbiamente, ed ognuno può comprendere che, aspettata come era la Commissione, si era cercato di diminuire all'infretta i danni già esistenti, quando io ne sollecitavo i lavori convenienti. Facendo perciò assegnamento su di una visita del signor ministro, mi permetto chiedergli ancora di risolvere sul luogo le cose dubbie, e di esaminare personalmente le varie questioni delle nostre strade nazionali, ed a ciò mi determina la relazione ministeriale nella quale trovo scritto che le strade di Sicilia, traversando luoghi franosi, hanno molto sofferto, perchè prima non si conoscevano nè i metodi, nè i mezzi per raffermarli; ma mentre così si riconosce francamente l'errore del genio civile pel passato, non si trova alcuna perizia nè documento nel presente progetto per rassicurarci sulla bontà ed efficacia dei nuovi mezzi che si vogliono sperimentare.

E per ovviare a questi ed altri pericoli io ho chiesto al ministro ed alla Commissione chiarimenti sul valore degli allegati, parendomi utile solo il primo segnato con la lettera A, perchè degli altri poteva credersi autorizzate deviazioni di tracciati impossibili a mutarsi senza perizia e quando ora ai vecchi solo devesi provvedere e che meritano maggiore

SESSIONE DEL 1876 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 22 GIUGNO 1876

considerazione, perchè ineseguiti da 14 anni. Che se non funzionano per importanti o piccole interruzioni, non importa, quando risulta che tali vie non sono state mai in esercizio effettivo e tuttochè colaudate ed accettate dal Governo.

Parrò forse esagerato, ma parlo con piena cognizione di causa, perchè, come sindaco e come deputato ho seguito e conosco i lavori e le strade per quali parlo, e le mie premure per la cosa pubblica mi costrinsero a sostenere querela innanzi ai tribunali.

Chi poi non prestasse piena fiducia alle mie parole, non ha che a rivolgersi all'onorevole Bonfadini, che vedo entrare con grande mia compiacenza in questo momento nell'Aula, il quale non potrà smentirmi, perchè facendo parte della Commissione d'inchiesta, ha dovute tornare indietro coi suoi colleghi, perchè le strade non gli permisero di andare avanti.

Io non insisterò d'avvantaggio: ho fiducia intera nel patriottismo e nell'intelligenza del ministro dei lavori pubblici, e spero che egli faccia quello che l'onorevole Spaventa e l'onorevole Minghetti mi promisero molte volte di fare, che forse avevano la buona intenzione di fare, ma che non hanno mantenuto.

Attendo finalmente che per gli allegati tolga ogni equivoco con chiara dichiarazione.

PRESIDENTE. Ha la parola l'onorevole Lovito.

LOVITO. Io farò brevissime osservazioni, e più particolarmente chiederò all'onorevole ministro dei lavori pubblici e al relatore della Commissione due spiegazioni, alle quali rispondendo potrà la Camera sapere se questa legge comincerà ad andare in esecuzione dal 1876, ovvero al 1878 ed anche dopo.

Dico al 1878 ed anche dopo, nonostante che fosse qui stabilita una cifra per gli anni 1876 e 1877. Prego gli onorevoli miei colleghi della Camera di portare la loro attenzione alla pagina seconda della relazione; là troveranno che, per impegni presi fino a questo momento nei lavori già fatti per opere straordinarie, si sono spese lire 2,363,903 99; invece, riunendo i fondi stabiliti per l'anno 1876 e per il 1877, noi avremo una somma inferiore, quella di lire 2,213,877 02.

Dalla semplice enunciazione di queste due cifre apparisce chiaro che per gli anni 1876 e 1877 noi non avremo il modo di provvedere ai lavori. Questo è un ritardo nuovo aggiunto a quello finora frapposto alla presentazione della legge.

La Camera ricorderà che questo è un progetto di legge di fondi supplementari, e che è stato da noi sollecitato tutte le volte che è venuto in discussione il bilancio dei lavori pubblici; ricorderà pa-

rimente che il Ministero precedente sarebbe stato nell'intendimento (e lo dico per debito di lealtà) di presentare questo progetto di legge; ma esso lo rimandò per ragioni d'ordine parlamentare che io riconosco giustissime, e per ragioni di bilancio, altrimenti dette di pareggio al tempo di Minghetti, ragioni che non vorrei si riconoscessero buone dall'attuale Ministero.

Di guisa che siamo venuti fino a questo momento dimandando la presentazione di un progetto di legge per fondi supplementari, e l'abbiamo finora inutilmente attesa. Io ho voluto notare questa circostanza al signor ministro perchè nell'animo suo faccia maggiore impressione il ritardo che crede di avergli dimostrato, ed al quale si andrebbe incontro collo stanziamento così esiguo di fondi per gli anni 1876 e 1877.

Io non aggiungerò molte parole per dimostrare alla Camera che non è punto una economia nè buona amministrazione il ritardare questi lavori. Riferendosi essi ad opere già in corso di esecuzione, noi abbiamo che la loro manutenzione, riparazioni e servizio di sorveglianza continueranno a restare a carico dello Stato tanto più a lungo, quanto più tempo s'impiegherà al loro compimento.

E questo per le strade semplicemente nazionali. Per le opere provinciali di 1ª, 2ª e 3ª serie, vi è una ragione di più; ed è che quanto più presto queste opere si completino tanto più presto la loro manutenzione passa a carico delle provincie: di guisa che il ritardo che si frappone al compimento di queste opere, a parte la considerazione del danno che si reca alle popolazioni interessate, a parte l'improduttività del capitale speso, rimane positivamente dimostrato che il ritardo alla costruzione di queste opere reca un danno all'erario dello Stato sotto la forma d'una spesa maggiore.

Ma c'è di più. Si possono queste opere appaltare? Certamente sì. Credo che si potrebbe anche trovare un appaltatore il quale si accontentasse di essere pagato poi nel 1878, poichè la Camera ha inteso che pel 1876 e pel 1877 i fondi stanziati sono già assorbiti da impegni presi.

Questo appaltatore potrebbe benissimo presentarsi; ma, sapendo di non essere pagato che nel 1878, è certo che nelle sue offerte metterebbe a calcolo l'interesse del danaro che dovrebbe anticipare per le costruzioni.

La mia domanda dunque al ministro dei lavori pubblici è molto semplice: come crede egli di potere mettere in attuazione questo progetto di legge pel 1876? Ogni ulteriore ritardo, lo ripeto, non andrebbe che a danno delle finanze dello Stato.

E poichè veggo con piacere presente l'onorevole

SESSIONE DEL 1876 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 22 GIUGNO 1876

presidente del Consiglio, ricorderò a lui che il ritardo di questi lavori potrebbe coincidere con un momento che l'opera non dovrebbe essere sospesa.

Dalla cortesia dell'onorevole relatore, commissario dell'ufficio del quale ho l'onore di fare parte, e che fu investito del mandato speciale d'insistere che fosse accorciato il termine entro cui le spese dovevano essere fatte ed aumentati gli stanziamenti pel 1876 e 1877...

LA PORTA, relatore. Domando la parola.

LOVITO... dall'onorevole relatore che veggio inoltre con grande mia soddisfazione occuparsi ogni giorno con maggior amore delle cose attinenti al Ministero dei lavori pubblici, dalla sua cortesia, dico, desidererei sapere per qual ragione la forza dei suoi argomenti non sia arrivata in conclusione ad un'efficacia maggiore presso l'onorevole presidente del Consiglio e presso l'onorevole ministro dei lavori pubblici, acciocchè essi avessero condisceso, come per conto mio credo che avrebbero dovuto fare, ad aumentare le somme stanziare per queste strade negli anni 1876 e 1877.

Per quanto l'onorevole relatore divida con me la soddisfazione di vedere che la rete stradale dell'isola di Sardegna sarà finita nel 1880, e quella della Sicilia nel 1882, non è però men vero che la rete delle strade delle provincie napolitane, secondo questo progetto di legge, non potrà essere terminata che nell'anno 1884.

Sarà forse perchè nelle provincie napolitane la legge che stabilisce questa rete stradale porta una data posteriore di molto a quella colla quale si provvede alla rete stradale della Sicilia e della Sardegna; ma questa data posteriore della legge non sarebbe una ragione a procrastinarne gli effetti.

Io aspetto dalla cortesia dell'onorevole ministro dei lavori pubblici che mi dica se è vero che con questa legge la rete stradale sarà ripresa nel 1876 e come; e poi pregherei l'onorevole relatore di spiegarmi perchè la sua relazione così ben fatta venga poi ad una conclusione la quale non corrisponde all'efficacia degli argomenti che essa contiene.

DI CESARÒ. Dichiarando favorevole il mio voto alla presente legge, mi valgo dell'occasione per rivolgere all'onorevole ministro dei lavori pubblici una semplicissima raccomandazione, che del resto gli ho anche fatto tenere per lettera particolare.

La raccomandazione è questa, che cioè voglia portare la sua attenzione, affinchè l'interruzione nella costruzione delle strade nazionali non si prolunghi di molto, poichè stando troppo tempo senza che i lavori continuino, accade qualche volta che va distrutta molta parte delle opere già costrutte; e siccome fra le strade contemplate in questa legge

è compreso il tronco da Rapale a Cianciana, tronco importantissimo, e dove questo inconveniente è ora lamentato, io pregherei l'onorevole ministro dei lavori pubblici a volermi assicurare che l'interruzione sarà presto finita e che i lavori proseguiranno senza ulteriore interruzione.

Come vede l'onorevole ministro io sono stato brevissimo, e credo che anche questa discrezione debba influire a disporlo a darmi una risposta benevola.

LA PORTA, relatore. Per rassicurare l'onorevole Bruno sull'articolo 1 di questo progetto di legge, ho il debito di dichiarargli: che l'unica tabella, la quale fa parte della legge, è la tabella di distribuzione; di maniera che resta inteso, d'accordo coll'onorevole ministro, di sopprimere dall'articolo 1, e dalla tabella di distribuzione, la lettera A, onde non portasse equivoco quella lettera colle altre lettere delle altre tabelle, mentre, replico, la sola tabella di distribuzione è quella che fa parte integrante della legge, restando le altre segnate con altre lettere alfabetiche, come semplici allegati illustrativi. E non occorre di dire, che questa tabella si riferisce alle leggi preesistenti.

Circa poi ai lamenti che fa l'onorevole Bruno per l'andamento amministrativo in materia di viabilità risponderà senza meno, più che la parola dell'onorevole ministro dei lavori pubblici, il fatto suo amministrativo, onde dare maggiore impulso ai lavori stradali. Però, se l'onorevole Bruno ha posto mente forse a qualche strada speciale, non ha guardato all'andamento di tutta la viabilità in Sicilia. È vero che per molti anni si è aspettato il compimento della rete, ma è pur vero che da qualche tempo quest'andamento è stato accelerato in modo che ora non sono molti i chilometri di strada che devono compiersi in Sicilia per ultimare la rete decretata al 1862.

Sento ora il debito di ringraziare l'onorevole Lovito delle cortesie espressioni che egli mi ha rivolto, e per iscagionarmi da una quasi contraddizione che egli ha trovato tra le parole della relazione, e le conclusioni proposte al voto della Camera.

La Commissione, fedele al mandato ricevuto dagli uffici, non mancò di studiare, con gli opportuni documenti ufficiali, le condizioni della viabilità delle tre reti stradali delle provincie napolitane, della Sardegna e della Sicilia; nè trascurò d'informarsi dello stato dei lavori, dei provvedimenti finanziari occorrenti, affinchè le costruzioni in corso non fossero ritardate, perchè non fosse sopraggiunta alcuna sospensione di lavoro, perchè si potesse far fronte agli impegni assunti dal Governo.

L'onorevole Lovito, che ha letto la relazione, giu-

dicandola con tanta benevolenza che offende la modestia del suo autore, avrà trovata in essa una esposizione, che io spero avrà giudicata fedele, dello stato delle cose e della necessità dei provvedimenti...

LOVITO. Esattissima.

LA PORTA, *relatore*... avrà anche trovato che la Commissione deliberò di chiamare nel suo seno l'onorevole ministro per le finanze e l'onorevole ministro dei lavori pubblici, onde far loro presente gli studi della Commissione stessa ed i suoi dubbi circa la possibilità che gli stanziamenti e il loro modo di ripartizione potessero mettere l'amministrazione in grado di provvedere ai bisogni della viabilità, tanto delle tre reti, quanto di quelle altre opere di sistemazione che propone la legge.

L'onorevole Lovito avrà pure osservato nella relazione quanto fu risposto dagli onorevoli ministri; essi non disconvennero sulla opportunità di ridurre il numero degli anni in cui sono riportati gli stessi stanziamenti; non disconvennero sulla convenienza (lo noti l'onorevole Lovito) che la Commissione accennò specialmente per le provincie napoletane, allorchè disse che sopra 31 strade, 30 sono in costruzione, e che è uopo affrettare con tutti i mezzi il compimento di queste costruzioni, tanto pel vantaggio delle popolazioni, quanto per quello delle finanze dello Stato.

Ma le risposte dell'onorevole ministro per le finanze, di cui la Commissione ha tenuto conto nel suo rapporto, furono quelle che impedirono ogni risoluzione della Commissione stessa, imperocchè il ministro per le finanze ci ha dichiarato che la situazione finanziaria dello Stato, in questi momenti, non gli permetteva di ridurre il numero degli stanziamenti, e di accrescere nei primi anni quelli proposti nel suo disegno di legge. È per ciò che la Commissione deliberò di non variare la proposta ministeriale. Io credo che l'onorevole ministro delle finanze troverà sempre modo di far fronte alle necessità del presente esercizio, ancorchè in questo momento non vorrà fare qualche dichiarazione che sarebbe opportuna, onde assicurare la Commissione e la Camera che le costruzioni in corso non soffriranno ritardi, che gli impegni assunti saranno soddisfatti, che la presente legge del 1876 non avrà esecuzione nel 1878 come aveva ragione di temere l'onorevole Lovito.

In ogni modo io credo di avere spiegato abbastanza la condotta della Commissione incaricata di riferire su questo progetto di legge, e del relatore che ha l'onore di rispondere all'onorevole Lovito.

Dopo queste parole, e sperando una dichiarazione dall'onorevole presidente del Consiglio, a cui

più specialmente, anzichè al relatore della Commissione, furono dirette le osservazioni dell'onorevole Lovito, io non devo che raccomandare alla Camera l'adozione del primo articolo di legge.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Io risponderò brevissime parole, dacchè molti sono ancora gli oggetti che si trovano all'ordine del giorno, e capisco che la Camera desidera che vengano affrettate queste discussioni.

Dirò dunque all'onorevole Bruno due cose. Una che fu già detta dall'onorevole relatore, ed è che le tabelle costituenti gli allegati a cui egli si riferisce sono tabelle puramente illustrative, le quali non hanno una relazione necessaria colle disposizioni precise e concrete della legge. L'unica tabella che fa parte del progetto di legge è quella che comprende gli stanziamenti; stanziamenti i quali devono supplire per il compimento delle strade portate dalle leggi preesistenti.

È dunque alle leggi preesistenti che noi ci dobbiamo riportare per le vie da costruire. Sono invece illustrative le altre tabelle per dimostrare i tronchi che ancora rimangono incompleti. Trattandosi pertanto di tabelle illustrative, esse non formano testo e possono benissimo parere soggette a qualche variazione in confronto dei tronchi che si trovassero effettivamente da eseguire. Dunque sono le leggi preesistenti da prendersi a base per il relativo compimento.

Riguardo poi all'utilità di conoscere, per parte del ministro dei lavori pubblici più dappresso i bisogni della Sicilia, può stare certo l'onorevole Bruno, che, ove il tempo me lo consenta, *si fata ferant*, io sarò ben lieto di potermi rendere al suo gentile ed amichevole invito.

Vengo ora alle osservazioni fatte dall'onorevole mio amico Lovito. Egli ha molto accuratamente esaminata la legge, ed ha trovato che vi sono dei fondi impegnati per lavori già fatti, quindi egli ne tira la conseguenza che non mi resta nulla da spendere per lavori futuri.

Io non posso contestare che l'onorevole mio amico Lovito sia molto logico e stringente nelle sue argomentazioni; osservò però che, come egli sa benissimo, e lo ha già accennato, anche per una specie di necessità di cose, i pagamenti non possono avvenire immediatamente; quindi dei lavori nuovi si potranno in qualche misura incominciare, perchè non è che in seguito a liquidazioni, talvolta necessariamente assai tarde, che i pagamenti si fanno, e quindi io spero di poter ordinare delle costruzioni nuove.

Del resto l'onorevole relatore della Commissione lo ha già detto, il ministro dei lavori pubblici si

SESSIONE DEL 1876 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 22 GIUGNO 1876

trova in grandissimo imbarazzo per questa legge tanto ritardata, e sarebbe desiderabile che maggiori somme fossero portate negli stanziamenti dei primi anni, i quali sono quelli in cui deve esplicarsi la mia azione. Vede quindi l'onorevole Lovito che il desiderio suo doveva essere anche non meno vivamente il desiderio mio.

In ogni caso si potrà ventilare, e di qui a novembre potrà essere studiato, se degli stanziamenti e di questa legge e dell'altra di 47 milioni, riguardo alla cui rete i lavori non sono incominciati, si possa fare una fusione, nel qual caso credo che cadano tanto più a proposito le osservazioni dell'onorevole Lovito; perchè certo è che egli ha ragione nel sostenere che è peggiore il danno di non continuare delle strade già incominciate, che quello di non principiarne delle altre, per quanto sieno esse pure decretate per legge; senza dire anche che *qui prior in tempore, potior in jure*; e che quindi le strade decretate molto tempo prima, hanno una specie di diritto di poiorità prevalente in confronto delle altre; ma ciò, come dico, non potrà che essere argomento di esame successivo. Quello che è certo si è che ora è necessario che la Camera ci dia, in via complessiva, questi fondi che pur sono necessari per compiere la rete, la quale altrimenti dovrebbe essere assolutamente interrotta.

LOVITO. Io ringrazio l'onorevole ministro dei lavori pubblici dell'attenzione prestata alle mie osservazioni e del modo cortese col quale mi ha dato risposta.

Se io avessi dovuto esprimere in modo concreto e parlamentare il mio pensiero, io avrei desiderato di pregare la Camera a stanziare negli anni 1876 e 1877 quelle 600 e 500 mila lire, che invece sono riportate negli anni 1883 e 1884, e credo che questo non verrebbe a variare i calcoli che l'onorevole presidente del Consiglio ha fatto come ministro delle finanze.

L'onorevole ministro dei lavori pubblici, accennando alla legge del 1875, ha fatto sentire quale sarà la conseguenza, e non potrà essere altra, quando non si stanziino queste somme nel 1876 e 1877. A questo annuncio io penso che non tutti i miei colleghi facciano buon viso; ma non sono io che creo questa conseguenza: essa è quella che nasce naturalmente dalla condizione delle cose. D'altronde, quelli che non ne sono contenti facciano delle proposte, e si voteranno.

Io sono sicuro che l'onorevole ministro dei lavori pubblici e l'onorevole presidente del Consiglio, vedendo gli umori che si svegliano di fronte a questa ipotesi, sono sicuro che essi troveranno il modo come, senza toccare la legge del 1875, possano au-

mentare i fondi pel 1876 e 1877 e provvedere alla immediata ripresa dei lavori. E richiamo la attenzione del presidente del Consiglio anche per un'altra ragione che è di ordine politico, sebbene su di essa non insisto, poichè io voto la legge per se stessa e non per nessun'altra ragione. Io ho fatto questo per provocare una soluzione, quegli altri miei colleghi, che non ne sono contenti, troveranno un altro modo per risolvere la questione.

Io, dal canto mio, sono contento di avere sollevata la questione e di averla ricordata alla Camera.

BRUNO. Quanto alla questione sollevata dall'onorevole Lovito sopra quella sollevata dall'onorevole La Porta, sentiremo ancora le parole che dirà il presidente del Consiglio, e spero che le sue parole gioveranno a risolvere le giuste osservazioni dell'onorevole preopinante.

Quanto a me, ringrazio l'onorevole ministro delle benevoli intenzioni a favore della Sicilia, e visitandola personalmente.

Quanto alle tabelle di cui il presidente della Camera non vede l'importanza, perchè non riguardano il suo collegio...

PRESIDENTE. Onorevole Bruno, la prego di emettere dei giudizi su di sè e non sugli altri. Io so benissimo quando conviene di parlare e quando no, sebbene si trattasse di interessi del mio collegio.

BRUNO. Il presidente della Camera non vede gli inconvenienti che nascono dalle tabelle che furono presentate, poichè non conosce il danno che contengono, ma che io vedendo le cose diversamente, ho dovuto richiedere esplicazioni e dalla Commissione e dal signor ministro, che hanno tolto ogni equivoco ed ogni danno che io temeva. Rimasta perciò all'approvazione la sola tabella delle somme, io finisco raccomandando al signor ministro la costruzione di un piccolo ponte sul Crise che è in un punto vicino alla stazione ferroviaria di Leonforte che ne dista pochi passi.

Urge siffatto ponte perchè succede di continuo che i viaggiatori non possono andare nei molteplici paesi dei quali è centro questa stazione, e viceversa accade che coloro che debbono partire non possono raggiungere i treni perchè impossibilitati a passare il fiume Crise.

Il genio civile propose di erogare 15 mila lire per la costruzione di una piattaforma inutile péi pedoni ed io prego l'onorevole ministro di prenderne appunto, tanto più che troverà deliberazioni del Consiglio provinciale di Catania, della deputazione di Catania e di moltissimi comuni di quella contrada perchè l'esecuzione di questo ponte è urgente e necessaria.

Nel resto non insisto.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Dirò all'onorevole Di Cesarò che alle sue generiche osservazioni mi pareva già di aver risposto nel rispondere agli altri preopinanti per ciò che concerne quella interruzione di lavori che egli lamentava, e di cui ho additato le ragioni; ed egli può essere sicuro che quelle cause cercherò di eliminarle.

Quanto a ciò di cui parlava in modo speciale, e che riguarda la strada di Grottamura, egli vede che nella tabella è per essa indicata, se non erro, la spesa di 175 mila lire, ed io farò sì che, compatibilmente colla distribuzione dei fondi, sia tra le prime cui si ponga mano.

PRESIDENTE. La Commissione conviene che si sopprima la parola *A*?

LA PORTA, relatore. Precisamente.

PRESIDENTE. Allora rileggo l'articolo:

« Art. 1. È autorizzata la spesa di lire 26,100,000 da iscriversi nei bilanci del Ministero dei lavori pubblici, dal 1876 al 1884, pel completamento e la sistemazione di varie strade nazionali e provinciali secondo che appare dalla seguente tabella di distribuzione. »

(La Camera approva.)

« Art. 2. Per le strade provinciali di serie nelle provincie meridionali continentali, contemplate nell'articolo 1 della presente legge, sono applicabili le disposizioni degli articoli 2, 6 e 7 della legge 27 giugno 1869, n° 5147. »

L'onorevole Cadolini a questo articolo ha proposto una redazione diversa, ed è la seguente:

« Per le strade provinciali nelle provincie meridionali continentali, decretate colla legge 27 giugno 1869, e contemplate nella tabella annessa al precedente articolo, sono applicabili le disposizioni degli articoli 2, 6 e 7 della suddetta legge 27 giugno 1869, n° 5147. »

L'onorevole Cadolini ha facoltà di parlare.

CADOLINI. L'emendamento da me proposto non ha che lo scopo di rendere più chiaro nella forma questo articolo.

Siccome tutte le strade contemplate dalla legge del 27 giugno 1869 sono costrutte a norma degli articoli di legge che sono qui menzionati, non è il caso di dire « strade provinciali *di serie*. » Tutte quelle che sono contenute in quella legge debbono essere costrutte secondo le medesime norme. Perchè quelle strade, sebbene siano state distribuite in tre elenchi, che furono detti tre *serie*, non si possono chiamare strade *di serie*, come se si trattasse di determinare una categoria speciale alla quale queste strade appartengano, o come se si trattasse di classificare le strade stesse in un modo speciale

e diverso da quello che regola tutte le strade provinciali.

Queste strade furono distribuite in parecchi elenchi o serie in relazione col contributo diverso che le provincie erano chiamate a dare nelle relative spese di costruzione.

Ora, siccome la modificazione che io propongo non altera il senso dell'articolo, ed indica meglio, a quanto mi pare, lo scopo dell'articolo stesso, spero che sarà accettata dalla Commissione e dal Ministero.

Debbo poi osservare che nell'articolo primo non sono indicate le strade. Queste sono invece determinate nella tabella, che sta annessa all'articolo stesso. Proporrei perciò che l'articolo secondo fosse così concepito:

« Per le strade provinciali nelle provincie meridionali continentali, decretate colla legge 27 giugno 1869 e contemplate nella tabella annessa al precedente articolo, sono applicabili le disposizioni degli articoli 2, 6 e 7 della suddetta legge 27 giugno 1869, n° 5147. »

LA PORTA, relatore. Il nome di strade provinciali di serie fu dato alla legge dal progetto ministeriale, e l'onorevole Cadolini troverà queste precise parole: « Stanziamento delle somme occorrenti al completamento, ed alla sistemazione di varie strade nazionali e provinciali di serie. »

E non a caso la proposta ministeriale mise provinciali di serie, perchè in generale le strade provinciali sono fatte a carico dei fondi provinciali, ma la legge del 1869 divide in serie le strade provinciali, e per ciascuna serie stabilì un concorso dello Stato, anzi per le prime due serie le strade sono fatte dallo Stato e concorrono le provincie, per la terza serie le strade sono fatte dalle provincie e concorrono lo Stato e i comuni.

Ecco quindi perchè il nome di strade provinciali di serie fu proposto dal Ministero nel titolo della legge, perchè esso dimostra qual è il carattere di queste strade provinciali che secondo la serie, alla quale appartengono, hanno un regolamento diverso sul bilancio dello Stato.

Ma l'onorevole Cadolini crede che anche la redazione da lui proposta renda più esplicito il concetto dell'articolo stesso, perchè pel rimando agli articoli 2 e 7 della legge del 1869, si parla dell'articolo 1 e non della tabella.

La Commissione ha dichiarato che la tabella fa parte integrante dell'articolo 1, e non si può parlare dell'articolo senza la tabella che ne è il complemento; ecco perchè nella redazione da noi proposta, anzichè della tabella si parla dell'articolo 1, del quale la tabella fa parte integrante.

SESSIONE DEL 1876 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 22 GIUGNO 1876

Io ho voluto dir ciò per ispiegare le ragioni dell'articolo proposto dalla Commissione; del resto la proposta dell'onorevole Cadolini equivale nella sostanza alla proposta della Commissione; ma io credo che convenga meglio conservare il nome di strade provinciali di serie, perchè si comprende che queste strade hanno un governo speciale per la legge del 1869.

Dietro ciò vorrei pregare l'onorevole Cadolini a non insistere nella sua redazione, perchè la redazione della Commissione corrisponde al testo ministeriale.

PRESIDENTE. L'onorevole Cadolini mantiene la sua redazione?

CADOLINI. La mantengo.

Mi permetta di osservare che questa legge non si riferisce che alle strade provinciali contemplate dalla legge 27 giugno 1869, e non so per quale ragione ci sia esitanza ad affermare che le strade provinciali nelle provincie meridionali, di cui ci occupiamo, sono appunto quelle che vennero decretate colla indicata legge. Perocchè, se è vero che la relazione del Ministero chiama queste strade *strade di serie*; è vero altresì che non si può sempre pretendere di trovare la più scrupolosa esattezza di linguaggio in tutte le relazioni ministeriali, nelle quali si rinviene di frequente qualche barbarismo burocratico. Ma siccome non c'è nessuna legge che dia un nome speciale a queste strade, non so come nella legge dobbiamo introdurre una denominazione, che ha un significato burocratico, ma non un valore legale.

Siccome del resto il mio emendamento non solo non altera punto l'efficacia dell'articolo, ma tende invece a precisarne la espressione, io credo che la Camera possa accettarlo.

Amerai anche sentire se l'onorevole ministro crede di accettarlo.

PRESIDENTE. L'onorevole Plutino ha la parola.

PLUTINO AGOSTINO. A me importa di sapere dall'onorevole Commissione se la tabella, che essa vuole faccia parte integrante dell'articolo primo, la ritiene inappuntabile in tutta la sua estensione.

La Commissione per mezzo del suo relatore ha rinunziato agli allegati *A, B e C...*

Voce dal banco della Commissione. B e C soltanto, A no.

LA PORTA, relatore. Domando la parola.

PLUTINO AGOSTINO. Mi lascino dire.

Essa li ritiene come documenti esplicativi solamente. Se noi dovessimo approfondire questi documenti, ci risulterebbe che hanno qualche lacuna, perchè non contengono tutte le disposizioni di

legge e tutti gli assegnamenti fatti per le strade, che finora furono decretate per legge.

Per conseguenza mi sorge il dubbio se la tabella annessa all'articolo primo, e che si dice dovere fare parte integrante di questa stessa legge, sia perfetta e completa, oppure lasci qualche cosa a desiderare, perchè se l'onorevole relatore della Commissione...

LA PORTA, relatore. Domando la parola.

PLUTINO AGOSTINO... mi dichiara che la tabella annessa all'articolo 1 comprende tutte le strade determinate per legge, e che si comprendono nella serie delle provinciali e delle comunali, io mi acqueterò alla sua osservazione, altrimenti vorrei che se ne facesse uno studio più accurato, e che domani la Commissione potesse rispondere su questo punto.

LA PORTA, relatore. Io credo che l'onorevole mio amico Plutino non era presente o non sentì le parole che io pronunziai sull'articolo 1 in risposta all'onorevole Bruno.

Della legge non fa parte che la prima tabella, quella delle distribuzioni, ove si contengono i capitoli che hanno e che avranno sede nel bilancio dei lavori pubblici.

È convenuto che gli altri non sono che allegati illustrativi i quali non fanno parte della legge; essi non sono forse tutti esatti, in ogni modo non vincolano il Ministero, e possono essere mutati come esso crederà. Quella che il Ministero deve rispettare è la tabella di distribuzione, la quale comprende nei suoi vari articoli le disposizioni di legge che coll'articolo 1 sono sancite.

Io spero che queste spiegazioni varranno a tranquillare l'animo del mio onorevole amico Plutino sulla portata della legge nell'interesse che egli propugna, e che io ho sostenuto come relatore.

PLUTINO AGOSTINO. Io mi acqueto alla dichiarazione dell'onorevole relatore; e perciò non mi resta altro che raccomandare all'onorevole ministro dei lavori pubblici la giustizia distributiva sulla tabella che viene allegata alla presente legge. Egli avrà cura nella sua giustizia (ne sono perfettamente certo), che i lavori i quali sono in corso, e che sono riportati dalla tabella annessa a questa legge, abbiano quella ripartizione di fondi stanziati, affinchè possano progredire equamente e secondo la giustizia.

PRESIDENTE. Onorevole Cadolini, mantiene la sua redazione sostitutiva?

CADOLINI. La mantengo.

PRESIDENTE. Dunque prego la Camera di avvertire che l'onorevole Cadolini propone un articolo sostitutivo all'articolo 2 della Commissione, del seguente tenore, che rileggo:

« Per le strade provinciali nelle provincie meri-

SESSIONE DEL 1876 — DISCUSSIONI — 2^a TORNATA DEL 22 GIUGNO 1876

dionali continentali, decretate colla legge 27 giugno 1869 e contemplate nelle tabelle annesse al precedente articolo, sono applicabili le disposizioni degli articoli 2, 6 e 7 della suddetta legge 27 giugno 1869, n° 5147. »

LA PORTA, relatore. La Commissione, per le ragioni già da me espresse, vale a dire che questo articolo sostitutivo equivale nella sostanza a quello proposto dalla Commissione e all'articolo del progetto ministeriale, non lo accetta.

PRESIDENTE. Metto ai voti quest'articolo sostitutivo.

(Fatta prova e controprova, è respinto.)

Metto ai voti l'articolo 2 del progetto della Commissione.

(È approvato.)

L'onorevole Tocci ha proposto un articolo aggiuntivo che sarebbe il seguente :

« Art. 3. È fatta facoltà alle provincie interessate nella costruzione delle strade decretate colle leggi 27 giugno 1869 e 30 maggio 1875, di abbreviare il periodo degli anni di costruzione, qualora esse deliberino di assumere direttamente la costruzione o anticipare i fondi per essere rimborsati dallo Stato della sua quota nel periodo di anni di cui all'articolo 1 di questa legge. »

LA PORTA, relatore. Pregherei l'onorevole presidente di mandarlo alla Commissione affinché possa leggerlo.

Il concetto contenuto nella proposta dell'onorevole Tocci è degno di molta considerazione, poichè egli si preoccupa dell'acceleramento dei lavori delle strade provinciali che lo Stato ha assunte con un concorso della provincia. Egli dice: se le provincie potessero trovare i fondi per fare queste strade, le farebbero esse, e non lo Stato, salvo ad avere dallo Stato la quota di concorso.

Io credo che dobbiamo pensarci bene prima di mutare l'essenza della legge del 1869, la quale facendo assumere dallo Stato la costruzione di queste strade provinciali fece quanto poteva per assicurarne l'esecuzione.

Forse qualche provincia potrebbe mettersi in condizione di accelerare la costruzione di queste strade, ma potrebbero altre provincie non farlo. Ad ogni modo potrebbe alterarsi quell'obbligo, che lo Stato ha assunto nell'eseguire la legge del 1869.

Io quindi facendo plauso al concetto dell'onorevole Tocci, a nome della Commissione lo prego di ritirare il suo articolo aggiuntivo e di dare corso alla votazione del presente progetto di legge.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Io prego l'onorevole Tocci di ritirare il suo articolo 3.

È certo che anche per parte del Governo sarebbe

molto desiderabile di poter avere i mezzi con cui sollecitare la costruzione delle strade; ma siccome la proposta dell'onorevole Tocci involve pure una questione di massima, se, cioè, queste strade debbano essere costruite piuttosto dallo Stato che dalle provincie, così potendo eventualmente una tale questione ritardare, complicare, intralciare la votazione di una legge la quale, risolvendosi in un semplice stanziamento, non deve essere altrimenti complicata, io desidero che l'onorevole Tocci ritiri la sua proposta affinché nè in questo nè nell'altro ramo del Parlamento, in questi pochi giorni che restano prima di chiudere la Sessione, non possa essere impedita la definitiva votazione di una legge così importante.

PRESIDENTE. Onorevole Tocci, ritira il suo articolo aggiuntivo? (Sì! sì!)

TOCCI. Domando di fare una dichiarazione.

Io non ho presa la parola sul disegno di legge appunto perchè mi riservava all'ultimo di dire poche parole. (Vivi segni d'impazienza)

Io ritiro il mio articolo, ma prego la Camera di lasciarmi fare una raccomandazione solenne, anzi una specie di protesta al Governo, ed il motivo per cui ho proposto quell'articolo. Io proposi quell'articolo perchè voleva che almeno costruissero le provincie quando non lo fa lo Stato cui spetta. Che abbia avuto ragione a proporlo lo potrete rilevare da questo fatto.

La Camera è stata giustissima ed ha fatto quella legge savissima. Ebbene, c'è una specie di parzialità che si fa tra provincia e provincia: c'è una regione intiera, il circondario di Rossano (non parlo per iscopo elettorale) in cui non c'è un palmo di strada nonostante tutta la legge votata.

E notate, o signori, che quel circondario ha pagata la sua quota di concorso ogni anno al Governo. Dunque si costruirono altre strade, e rimane tutta quella intiera regione senza averne alcuna mentre ha pagato il suo contributo!

Io non dico altro, ma mi raccomando, non alla giustizia della Camera che ha votata la legge del 1869, ma alla giustizia distributiva del Governo, come disse l'onorevole Plutino Agostino, e mi riservo di richiamare all'occorrenza l'attenzione della Camera sull'esecuzione di quella legge a favore del mio circondario.

PRESIDENTE. Dunque ritira il suo articolo?

TOCCI. Lo ritiro.

PRESENTAZIONE DI UNA RELAZIONE.

PRESIDENTE. Prima di passare all'appello nominale sui tre schemi di legge, invito l'onorevole La Porta

SESSIONE DEL 1876 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 22 GIUGNO 1876

a recarsi alla tribuna per presentare una relazione.

LA PORTA, relatore. Ho l'onore di presentare alla Camera la relazione della Commissione generale del bilancio sul progetto di legge per autorizzazione di una spesa straordinaria per la ultimazione delle linee ferroviarie calabro-sicule. (V. Stampato numero 100-A.)

PRESIDENTE. Questa relazione sarà stampata e distribuita.

INCIDENTE SULL'ORDINE DEL GIORNO.

PRESIDENTE. Ora prego la Camera di fissare il suo ordine del giorno per domani.

La Camera rammenta che nella seduta di ieri venne stabilito che sia iscritta per domani la discussione dello schema di legge per l'approvazione della convenzione di Basilea. La Camera intende mantenere fermo questo suo ordine del giorno? (*Sì! sì!*)

A quale ora si vuole che si apre la seduta?

Voci. A mezzogiorno.

AMADEI. Io proporrei che anche domani la Camera volesse tenere una seduta mattutina per continuare la discussione dei progetti di legge che sono già all'ordine del giorno.

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO, MINISTRO PER LE FINANZE. Io prego vivamente la Camera di mettere all'ordine del giorno come prima legge a trattarsi la convenzione pel riscatto delle ferrovie (*Bravo!*) e di fissare che domani la Camera comincerà i suoi lavori a mezzogiorno.

Naturalmente l'argomento non potrà essere esaurito, nè in una seduta, nè in due: ci sono anche altre leggi che vogliono essere discusse prima che la Camera prenda le sue vacanze, fra le quali quella di cui testè l'onorevole La Porta ha presentato la relazione, e che riguarda la spesa necessaria per il proseguimento della ferrovia calabro-sicula. Ve ne sono altre del pari urgenti, delle quali in uno dei prossimi giorni saranno presentate le relazioni; dopo di che si potrà fissare una seduta mattutina per discuterle.

Domani però, pregherei la Camera che cominciasse la seduta alle ore 12 precise per discutere esclusivamente la legge sul riscatto delle ferrovie.

AMADEI. Dopo le dichiarazioni fatte dall'onorevole presidente del Consiglio, ritiro la mia proposta riservandomi di ripresentarla domani o domani l'altro.

MAURIGI. Credo che si potrebbe fin d'ora deliberare di tenere una seduta straordinaria, cui ha ac-

cennato l'onorevole presidente del Consiglio, domenica prossima. (*Rumori*)

PRESIDENTE. Onorevole Maurigi, la prego a ritirare la sua proposta; vede che la Camera non è disposta ad accettarla.

Se non ci sono obiezioni rimane approvato che domani la seduta comincerà a mezzogiorno con la iscrizione all'ordine del giorno del progetto di legge pel riscatto delle ferrovie.

VOTAZIONE A SQUITTINIO SEGRETO SU TRE DISEGNI DI LEGGE.

PRESIDENTE. Ora si procederà all'appello nominale per la votazione delle tre proposte di legge.

(*Segue l'appello e la votazione.*)

Risultamento delle votazioni sui tre seguenti disegni di legge:

Alienazione dell'Orto botanico della Via Lungara in Roma:

Presenti e votanti	263
Maggioranza	132
Voti favorevoli	224
Voti contrari	39

(La Camera approva.)

Convenzione col Duca di Galliera per la sistemazione del porto di Genova:

Presenti e votanti	263
Maggioranza	132
Voti favorevoli	234
Voti contrari	29

(La Camera approva.)

Complemento e sistemazione di strade nazionali e provinciali:

Presenti e votanti	263
Maggioranza	132
Voti favorevoli	208
Voti contrari	55

(La Camera approva.)

La seduta è levata alle 6 25.

Ordine del giorno per la tornata di domani:

1° Discussione del progetto di legge relativo alla convenzione di Basilea, all'atto addizionale e al trattato coll'impero Austro-ungarico riguardo alle ferrovie dell'Alta Italia.

SESSIONE DEL 1876 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 22 GIUGNO 1876

Discussione dei progetti di legge :

2° Conversione in pensione del sussidio temporaneo assegnato ad alcuni religiosi e religiose ;
3° Liquidazione della pensione dei militari es-pontifici e loro assimilati ;
4° Pensione ai feriti, alle vedove e famiglie dei morti per la liberazione di Roma e per la difesa di Venezia e reintegrazione nei loro gradi militari e diritti di coloro che li perdettero per causa politica ;
5° Opere di miglioramento e sistemazione dei porti di Trapani e Sinigaglia ;

6° Costruzione ed esercizio di ferrovie di congiunzione dei capoluoghi di provincia colla rete generale delle ferrovie ;

7° Costruzione ed esercizio di una ferrovia da Parma a Brescia e ad Iseo ;

8° Dichiarazione di utilità pubblica delle opere di ampliamento della via Meravigli in Milano ;

9° Adattamento di locali per la scuola di applicazione degli ingegneri in Napoli ;

10. Miglioramento delle condizioni degli impiegati civili dello Stato.

