

XXVI.

TORNATA DI VENERDÌ 25 GIUGNO 1880

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE FARINI.

SOMMARIO. *Petizioni — Urgenza è accordata, a richiesta dei deputati Massari e Samarelli, alla petizione n° 2367, e, a domanda del deputato Panattoni, alla petizione n° 2366. = Giuramento. = Il presidente della Giunta generale del bilancio presenta la relazione sul disegno di legge per provvedimenti finanziari. = Votazione a scrutinio segreto sui disegni di legge approvati ieri, e per la nomina di un commissario per l'esame dei decreti registrati con riserva — Si lasciano le urne aperte. = Verificazione di poteri — Sono convalidate le elezioni dei collegi di Susa, San Casciano, Atripalda e Riccia — Il deputato Massari chiede schiarimenti alla Giunta delle elezioni circa la elezione di Campi Bisenzio, che gli vengono date dal deputato Lovito — Comunicazioni della Giunta delle elezioni. = Relazione della Commissione del bilancio sopra petizioni — Dichiarazioni del deputato La Porta presidente di detta Commissione — Risposta del ministro dell'interno, e osservazioni dei deputati Morini e Righi — Le proposte della Giunta del bilancio sono approvate. = Discussione del disegno di legge per ispese straordinarie per lavori di sistemazione dei porti — Il deputato Elia raccomanda i lavori del porto di Ancona — Il deputato Massari chiede schiarimenti al ministro dei lavori pubblici riguardanti il porto di Bari — I deputati Albini e Micheli raccomandano i lavori per il porto di Lerici — Il deputato De Vitt fa raccomandazioni per il porto di Santo Stefano — Il deputato Geymet per fatto personale, risponde al deputato Elia, il quale replica — Il deputato Greco-Cassia propone un'aggiunta alla seconda parte dell'ordine del giorno della Commissione — Il deputato Cavalletto domanda schiarimenti sulla condizione del porto di Venezia — Il deputato Damiani, relatore, risponde ai precedenti oratori — Il deputato Brin rivolge al ministro alcune raccomandazioni — Il deputato Arbib chiede che si anticipino i lavori per il porto di Civitavecchia — Il deputato Micheli replica al relatore — Ed il relatore a sua volta al deputato Micheli — Il ministro Baccarini risponde ai diversi oratori — I deputati Micheli e Massari parlano per fatto personale — Il deputato Elia mantiene il suo ordine del giorno; la Camera lo respinge — Il deputato Greco-Cassia ritira l'aggiunta proposta, chiedendo maggiori assicurazioni dal ministro — Risposta del ministro, e considerazioni del deputato Acton — L'ordine del giorno della Commissione è approvato — Sull'assegnamento pel porto di Gallipoli parla il deputato Mazzarella; su quello di Molfetta il deputato Samarelli; e su quello di Santa Venere il deputato Francica — Risposta del ministro — Gli articoli del disegno di legge sono approvati. = Il Presidente annuncia essere depositati in segreteria i documenti relativi alla elezione contestata di Campi Bisenzio, e una proposta di legge del deputato Toaldi. = Proclamazione del risultato delle elezioni. = Sorteggio dei deputati incaricati dello spoglio delle schede per la nomina di un commissario per i decreti registrati con riserva. = Svolgimento di una interrogazione del deputato De Zerbi al ministro degli esteri sulla protezione dei nostri connazionali nella repubblica Argentina — Risposta del ministro.*

La seduta principia alle ore 2 10 pomeridiane.

Il segretario Quartieri legge il processo verbale della tornata precedente che è approvato, quindi il sunto delle seguenti

PETIZIONI.

2366. Il sindaco del comune di Riposto rassegna alla Camera copia di deliberazione di quella Giunta municipale concernente alcune proposte di

LEGISL. XIV — 1^a SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 25 GIUGNO 1880

riforma alla Cassa degli invalidi della marina mercantile.

2367. Alcuni proprietari negozianti esportatori e commissionari della provincia di Bari invocano provvedimenti per la livellazione del dazio d'immissione tra gli olii di olive e quelli di seme di cotone.

2368. Coelli dottore Carlo, presidente della società dei reduci dalle patrie battaglie in Cremona chiede al Parlamento nazionale che ai reduci dalle patrie battaglie sia riconosciuto il diritto di voto.

2369. Paolo Bentivoglio, presidente del comizio popolare tenutosi in Bologna il 13 corrente, fa istanza che nella nuova legge della riforma elettorale sia ammesso il suffragio universale.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare, sul sunto delle petizioni, l'onorevole Massari.

MASSARI. La petizione registrata al n° 2367 si riferisce ad un argomento il quale tocca gravi e seri interessi dei negozianti e dei proprietari di olio di oliva nelle provincie di Bari e di Lecce. I petenti si preoccupano moltissimo dei gravi danni che risultano all'industria olearia, che è sorgente di tante ricchezze e di tanta prosperità per quelle provincie, dall'immissione dell'olio cavato dal seme del cotone.

Io ho già avuto l'onore di presentare in forma privata al ministro delle finanze una petizione ricoperta di centinaia e centinaia di firme su questo medesimo argomento.

Intanto sapendo il vivo interessamento che la Camera porta a tutto ciò che concerne la prosperità del paese, quei negozianti e proprietari hanno creduto opportuno di rivolgere anche alla Camera questa petizione, la quale, ripeto, è sottoscritta da numerosissime firme.

Io dopo queste premesse arrivo alla conclusione non molto efficace di pregare la Camera di dichiarare l'urgenza di detta petizione. Siccome però la urgenza è la sola cosa che si può chiedere per ora, mi limito a questa domanda.

SAMARELLI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Su questa stessa petizione?

SAMARELLI. Sì, signore.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

SAMARELLI. Aggiungo una parola a ciò che ha detto l'onorevole Massari perchè l'importanza della petizione e dell'argomento è tale che merita che la Camera ne dichiari l'urgenza e la prenda in considerazione.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Massari e Samarelli chiedono piaccia alla Camera decretare l'urgenza della petizione n° 2367.

Non essendovi obiezioni l'urgenza si intenderà ammessa.

(È accordata.)

PANATTONI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Su che cosa?

PANATTONI. Per domandare l'urgenza della petizione n° 2366 presentata dal sindaco della città di Riposto.

PRESIDENTE. Se non vi sono opposizioni questa petizione sarà dichiarata d'urgenza.

(È dichiarata d'urgenza.)

GIURAMENTO.

PRESIDENTE. Essendo presente l'onorevole Giudici Antonio, lo invito a giurare.

(L'onorevole Giudici Antonio giura.)

PRESENTAZIONE DELLA RELAZIONE SUL DISEGNO DI LEGGE PER PROVVEDIMENTI FINANZIARI.

PRESIDENTE. Invito l'onorevole La Porta a recarsi alla tribuna per presentare una relazione.

LA PORTA, relatore. A nome della Giunta generale del bilancio mi onoro di presentare alla Camera la relazione della Commissione generale del bilancio sul disegno di legge per i provvedimenti finanziari. (V. Stampato, n° 27-A.)

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole La Porta della presentazione di questa relazione, che sarà stampata e distribuita agli onorevoli deputati.

Quando sarà stampata fisseremo poi l'iscrizione all'ordine del giorno di questo disegno di legge perchè sia discusso.

VOTAZIONI A SCRUTINIO SEGRETO.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la votazione a scrutinio segreto sopra i disegni di legge: bilancio di prima previsione per il 1880 del Ministero della pubblica istruzione; bilancio di prima previsione dell'entrata per il 1880; convenzione per le stazioni ferroviarie internazionali fra l'Italia e la Francia; leva militare sopra i giovani nati nel 1860; facoltà al Governo di chiamare in servizio temporario ufficiali del Genio di complemento, di riserva e di milizia mobile, e di assumere in servizio temporario ingegneri civili per lavori di fortificazioni; votazione per la nomina di un commissario per l'esame dei decreti registrati con riserva.

Si procede alla chiama.

QUARTIERI, segretario. (Fa la chiama)

(Appena cominciata la chiama, dalla tribuna pubblica, scompartimento a sinistra, vengono get-

LEGISL. XIV — 1^a SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 25 GIUGNO 1880

tati nell'Aula, nella direzione del gruppo dei deputati che si affollano a votare, due sassi, uno dei quali va a colpire lo spigolo, a sinistra, del banco dei ministri, dove siede, solo, l'onorevole ministro Bacca-rini.) (*Vivissima agitazione*)

PRESIDENTE. (*Con forza*) Si arresti immediatamente il colpevole! (*È arrestato dai soldati di fazione nella tribuna — Rumori continui — Movimento; i deputati si affollano nell'emiciclo — Conversazioni animate*)

Uscieri! Fate sgombrare la sezione della tribuna ove questo fatto è successo.

(*Gli uscieri fanno sgombrare la sezione a sinistra della tribuna pubblica — La chiama continua*)

PRESIDENTE. Prego gli onorevoli deputati di prendere i loro posti e di far silenzio.

Si lascieranno le urne aperte.

VERIFICAZIONE DI POTERI.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della verifica di poteri. (Elezioni contestate dei collegi di Susa, San Casciano, Atripalda, Riccia).

Essendo presente l'onorevole ministro della marina, chiedo all'onorevole Boselli quand'egli intenda di svolgere il disegno di legge di sua iniziativa, che dagli uffizi fu già ammesso alla lettura.

BOSELLI. Sono a disposizione dell'egregio nostro presidente.

PRESIDENTE. Domando all'onorevole ministro della marina quand'egli possa intervenire a questo svolgimento.

ACTON, ministro della marina. Anche domani.

PRESIDENTE. Onorevole Boselli, lo svolgimento della sua proposta sarà stabilito quindi per domani. Non essendovi obiezioni, lo svolgimento del disegno di legge dell'onorevole Boselli e d'altri deputati sarà posto all'ordine del giorno di domani.

Si dà lettura delle conclusioni della Giunta intorno all'elezione contestata del collegio di Susa.

GUICCIOLI, segretario, legge: « La Giunta ha ritenuto validi ed attribuibili al signor avvocato Federico Genin i quattro bollettini con l'indicazione sola di avvocato Genin, ed a maggioranza vi propone di convalidare l'elezione del collegio elettorale di Susa.

« Levito, relatore. »

PRESIDENTE. Non essendovi oratori iscritti e nessuno chiedendo di parlare, pongo ai voti le conclusioni della Giunta che sono per la convalidazione dell'elezione del collegio elettorale di Susa nella persona del signor avvocato Federico Genin.

Chi approva queste conclusioni è pregato di alzarsi.

(Sono approvate.)

Per conseguenza, salvo i casi d'incompatibilità preesistenti e non conosciuti al momento della presente proclamazione, dichiaro convalidata l'elezione del collegio di Susa e proclamo eletto a deputato di questo collegio l'onorevole avvocato Federico Genin.

Si dà lettura delle conclusioni della Giunta intorno all'elezione contestata del collegio di San Casciano.

GUICCIOLI, segretario, legge:

« Per queste ragioni a maggioranza di voti la Giunta propone alla Camera la convalidazione della elezione di San Casciano seguita nella persona dell'onorevole Sidney Sonnino.

« Mangilli, relatore. »

PRESIDENTE. Non essendovi oratori iscritti e nessuno chiedendo di parlare, pongo ai voti le conclusioni della Giunta intorno alla elezione del collegio di San Casciano, le quali sono che piaccia alla Camera di convalidare la elezione stessa nella persona dell'onorevole Sidney Sonnino.

(Sono approvate.)

In conseguenza, salvo i casi di incompatibilità preesistenti e non conosciuti al momento della proclamazione, dichiaro convalidata la elezione del collegio di San Casciano e proclamo eletto a deputato del collegio stesso l'onorevole Sidney Sonnino.

Si dà lettura delle conclusioni della Giunta intorno alla elezione del collegio di Atripalda.

GUICCIOLI, segretario, legge:

« La Giunta ha deliberato ad unanimità di proporre alla Camera la convalidazione della elezione del collegio di Atripalda nella persona del signor Michele Capozzi.

« Gerardi, relatore. »

PRESIDENTE. Non essendovi oratori iscritti e nessuno chiedendo di parlare, pongo ai voti le conclusioni della Giunta intorno alla elezione del collegio di Atripalda, che sono: piaccia alla Camera di convalidare la elezione stessa nella persona dell'onorevole Michele Capozzi.

(Sono approvate.)

Per conseguenza, salvo i casi di incompatibilità preesistenti e non conosciuti al momento della proclamazione, dichiaro convalidata la elezione del collegio di Atripalda e proclamo eletto a deputato del collegio stesso l'onorevole Michele Capozzi.

Si dà lettura delle conclusioni della Giunta intorno all'elezione del collegio di Riccia.

LEGISL. XIV — 1^a SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 25 GIUGNO 1880

GUICCIOLI, segretario, legge:

« La Giunta per la verifica delle elezioni, propone convalidarsi la elezione del collegio di Riccia nella persona del conte Carlo Moscatelli. »

PRESIDENTE. Non essendovi oratori iscritti, e nessuno chiedendo di parlare, pongo ai voti le conclusioni della Giunta delle elezioni intorno all'elezione del collegio di Riccia, le quali sono che piaccia alla Camera di convalidare l'elezione stessa nella persona del conte Carlo Moscatelli.

Chi approva queste conclusioni è pregato di alzarsi.

(Sono approvate.)

In conseguenza, salvo i casi di incompatibilità preesistenti e non conosciuti al momento dell'elezione, proclamo eletto a deputato, pel collegio di Riccia, l'onorevole conte Carlo Moscatelli.

MASSARI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. L'onorevole Massari ha facoltà di parlare.

MASSARI. Non potendo rivolgere un'interrogazione a nessuno dei miei colleghi, mi rivolgo all'onorevolissimo nostro presidente perchè abbia la compiacenza d'interrogare l'onorevole Giunta delle elezioni intorno al seguente fatto.

Se non sono male informato già da parecchi giorni la Giunta delle elezioni ha preso una deliberazione intorno alle operazioni elettorali del collegio di Campi Bisenzio; e, ripeto, se non sono male informato, la Giunta avrebbe proposta un'inchiesta parlamentare. Siccome non vedo comparire al banco della Presidenza la proposta relativa a questa elezione, così io prego l'onorevolissimo signor presidente di voler ottenere dalla cortesia della Giunta uno schiarimento.

LOVITO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Veramente io informazioni non ne posso dare. L'onorevole Massari pare che in questo caso sia meglio informato di me. (*ilarità*)

Ad ogni modo do facoltà di parlare all'onorevole relatore della Giunta che potrà dare gli schiarimenti richiesti.

LOVITO. La Giunta ha pigliato la grave risoluzione di proporre alla Camera un'inchiesta parlamentare, e posso assicurare l'onorevole Massari che entro oggi sarà presentata la relazione.

MASSARI. Prego l'onorevole presidente di voler ringraziare da parte mia l'onorevole relatore della Giunta. (*Oh! oh! — Ilarità*)

PRESIDENTE. Intanto annuncio alla Camera che sono stati depositati in segreteria i documenti e la relazione riguardanti l'elezione contestata del collegio di Fermo.

Propongo si iscriva all'ordine del giorno per lunedì.

Così rimane stabilito.

RELAZIONE DELLA COMMISSIONE DEL BILANCIO SOPRA PETIZIONI.

PRESIDENTE. Come la Camera ricorda, furono mandate diverse petizioni alla Giunta generale del bilancio, perchè ne riferisse, quando si sarebbe discusso il bilancio dell'entrata. Ieri per ultimare sollecitamente il bilancio dell'entrata come urgeva, fu deciso che oggi la Giunta generale del bilancio sarebbe chiamata a riferire intorno a queste petizioni. Per conseguenza do facoltà di parlare al suo presidente.

LA PORTA, relatore. Due petizioni ha rinviato la Camera alla Giunta generale del bilancio. Una che porta il n° 2342 presentata dal collegio dei procuratori del tribunale di Napoli, raccomandata dai deputati Fusco e Della Rocca, l'altra portante il numero 2346 presentata dal collegio dei procuratori di Cuneo e raccomandata alla Camera dell'onorevole Del Vecchio. Con queste due petizioni si reclamano provvedimenti intorno agli ultimi regolamenti per l'esecuzione della tassa sul registro e bollo.

Si afferma che questi regolamenti eccedano nelle cautele fiscali con danno del libero movimento degli affari, ed anche con depressione degli introiti finanziari.

La Giunta generale del bilancio, mi ha dato incarico di domandare alla Camera il rinvio di queste due petizioni al Governo, perchè egli le esamini e provveda. Io spero che questa conclusione della Giunta generale del bilancio sarà accettata dal Governo e dalla Camera.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro dell'interno.

DEPRETIS, ministro dell'interno. Non ho alcuna difficoltà di dichiarare, a nome del Governo, che il Ministero riesaminerà la questione accennata dall'onorevole La Porta, e che, ove si riscontrino inconvenienti gravi nell'andamento e per il disbrigo degli affari, non mancherà di provvedere.

MORINI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MORINI. Dovrei ricordare solo una circostanza, che è abbastanza essenziale, relativa a queste petizioni, ed è che tutti i giornali, senza differenza di partito, od almeno tutti quei pochi giornali che io leggo, si sono fatti eco di questo lamento generale che sorge specialmente dalle persone che più frequentano la curia. Ora questi reclami

LEGISL. XIV — 1^a SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 25 GIUGNO 1880

furono da me modestamente messi innanzi quando si discuteva quella legge. Io allora pregai, potrei dir quasi supplicai, il ministro delle finanze ed il suo collega di grazia e giustizia che ci pensassero bene, che questa legge portava gravi inconvenienti, talchè sono disceso perfino a minuti particolari che non pareva quasi fosse il caso di recare qua dentro. Ed allora la Camera, sebbene si fosse verso la fine della seduta, perchè erano già le sei, pure ebbe la bontà di ascoltare le mie parole disadorne con molta attenzione; mi venne anzi in aiuto il mio collega Guala in quella circostanza, il quale veramente però condusse la questione sopra un altro terreno.

Dico questo solo per rammentare che vi fu in quella occasione chi parlò di questi inconvenienti, i quali forse in parte si sarebbero potuti evitare.

RIGHI. Chiedo di parlare.

MORINI. Ma quella legge fu non ostante approvata, ed ora si tenta di applicarla. Però le difficoltà da me accennate si fanno palesi, e sono forse insormontabili.

Lascio da parte la considerazione che con questa legge si mise sottosopra anche la procedura. Io di queste cose me ne intendo poco o nulla, chè le ho da parecchi anni quasi dimenticate; ma, come dicevo anche allora, di esse anche un privato alle volte è costretto ad occuparsene per i suoi particolari interessi, e per quello che a me pare ci sono degli inconvenienti. Adunque cotesti inconvenienti furono da me denunziati senza alcuna idea di opposizione, che io non fo quasi mai, e dissi che ero persuaso che degli inconvenienti gravi si sarebbero verificati, massime a danno delle classi meno agiate, che son quelle le quali hanno più spesso questioni dinanzi al pretore. Per me ho fatto il mio dovere, e se la legge fu approvata quale è ora, non è per colpa mia.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Righi.

RIGHI. Io ringrazio la Commissione del bilancio per il rinvio al Ministero delle petizioni che reclamano contro il regolamento della legge sul registro e bollo, invio che nel caso presente corrisponde ad una speciale raccomandazione al Ministero stesso, perchè voglia esaminare d'urgenza l'attendibilità degli appunti che nelle petizioni possono essere stati fatti.

La questione promossa da quelle due petizioni venne trattata diffusamente in tutti i periodici legali, e specialmente, con particolare competenza, dal mio concittadino l'avvocato Emanuele Cuzzi. Io amo però di richiamare l'attenzione della Camera, dell'onorevole ministro, e dell'egregio mio amico l'onorevole Morini sopra l'esatta e la vera

posizione della questione quale si presenta in questo momento, che cioè le petizioni, le quali vennero rinviate al Ministero, non riflettono già reclami ed appunti che si facciano direttamente alla legge di registro e bollo, ma riflettono invece accuse che si fanno direttamente al regolamento col quale si volle dal Ministero procedere alla applicazione della legge stessa.

Con questo non intendo punto di contraddire che la legge del registro e bollo non possa essere soggetta a censure, ben lunge, ed assai lunge ciò dal mio pensiero; chè anzi, sempre nel senso parlamentare di una tale parola, quella legge è censurabile perchè immensamente gravosa alle popolazioni e dannosa alla retta amministrazione della giustizia.

Io amo però, ripeto, in questo momento di richiamare l'attenzione del Ministero unicamente sopra la questione che è di sua competenza, ed in pari tempo della massima urgenza venga convenientemente risolta che, cioè, si pretende dai ricorrenti, e credo assai giustamente (e giustificherò tale parola) che il regolamento emanato dal potere esecutivo sia in diretta opposizione e rincarisca tutto ciò che di meno accettabile e di più grave e censurabile ci può essere nella legge di registro e bollo, alla cui applicazione si riferisce. Ho detto assai *giustamente* in quanto che sono giustificato in tale mio asserto, da un fatto della maggiore importanza, che cioè in questi ultimi giorni un pretore del regno avrebbe pronunciata sentenza in forza della quale le parti furono esonerate dall'obbligo di sottostare al regolamento denunciato, come quello che non può avere forza obbligatoria essendo contrario alla legge per la cui applicazione fu promulgato.

Non mi dilungo di più perchè non amo di fare controversie giuridiche in via incidentale e quasi di straforo, tanto più che faccio assegnamento sull'intelligenza e sulla lealtà dell'onorevole ministro delle finanze e del suo collega il guardasigilli a cui spetta questa speciale materia, e non dubito che vorranno porre pronto e speciale riparo a questi inconvenienti alla cui denuncia concorre unanime tutta la stampa tecnica, indipendentemente da qualsiasi inclinazione o partito politico. (*Benissimo!*)

PRESIDENTE. Adunque non essendovi proposta, rimane solo quella della Giunta del bilancio, che è di inviare le petizioni dei procuratori di Cuneo e di Napoli ai ministri di grazia e giustizia e delle finanze perchè le esaminino.

Metto ai voti questa proposta.

(È approvata.)

Queste petizioni saranno inviate ai ministri di grazia e giustizia e delle finanze.

LEGISL. XIV — 1^a SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 25 GIUGNO 1880

DISCUSSIONE DEL DISEGNO DI LEGGE PER ISPESE STRAORDINARIE PER LAVORI DI SISTEMAZIONE IN ALCUNI PORTI.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge per ispece straordinarie per lavori di sistemazione in alcuni porti.

Prego intanto gli onorevoli deputati che non avessero ancora deponso il loro voto nell'urna di volersi affrettare.

Si dà lettura del disegno di legge.

(*Il segretario Quartieri legge il disegno di legge.*)

Art. 1.

È autorizzata la spesa di lire *ventiquattro milioni quattrocento settanta mila* per l'eseguimento delle opere marittime indicate nella tabella annessa alla presente legge.

Art. 2.

La somma, di cui all'articolo precedente, sarà stanziata in appositi capitoli dei bilanci del Ministero dei lavori pubblici dal 1880 al 1889 inclusivamente, e ripartita annualmente nel modo fissato dalla annessa tabella.

Art. 3.

Le opere di cui all'articolo 1 sono dichiarate di pubblica utilità.

Art. 4.

Nei bilanci dell'entrata saranno iscritte sotto apposito capitolo, dal 1880 al 1889 inclusivamente, le quote dovute dagli enti morali cointeressati a titolo di concorso nelle sovra indicate spese, in conformità della legge del 20 marzo 1865 sulle opere pubbliche, n° 2248.

È data facoltà al Governo di esonerare il municipio di Licata dal concorso, al quale sarebbe obbligato a termini di legge, nelle nuove spese da farsi al proprio porto, purchè con atto regolare da farsi dal detto municipio in seguito alla pubblicazione di questa legge, rinunzi a qualunque diritto e pretesa sulle opere già da esso eseguite.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale. Ha facoltà di parlare l'onorevole Elia.

ELIA. Non credeva in verità di dover parlare una seconda volta su questo progetto di legge in merito al porto di Ancona; me ne duole per voi, onorevoli colleghi, che siete condannati ad ascoltarci; me ne duole per me, perchè soffro nel parlare; ma debbo farlo non ostante le maggiori sofferenze, debbo farlo perchè il dovere di deputato me lo impone.

Allorchè si discusse, nella passata Legislatura, la presente legge, io dimostrai alla Camera come fosse opera urgente quella di provvedere alla sistemazione

del porto di Ancona, il quinto del regno, considerato dal punto di vista commerciale e dagli introiti doganali, ed il primo dopo Venezia dal punto di vista militare marittimo, unico come porto di rifugio nell'alto Adriatico. Io allora, con dati inconfutabili, provai come fossero indispensabili alcune opere, sia per rendere accessibile quel porto alle grosse navi da guerra, sia per porre un riparo alla fortissima agitazione delle acque nell'interno del porto, agitazione tale da impedire ai vapori che vi approdano le operazioni di scarico e di carico, da obbligare quelli postali a partire come vi sono entrati, con danno delle compagnie stesse, massime della Florio, e con grande iattura pel commercio.

Nella seduta del 16 dicembre 1879 l'onorevole ministro dei lavori pubblici, d'accordo con quello della marina, dichiararono alla Camera, che una Commissione tecnica avrebbe studiato le condizioni del porto d'Ancona, e, propostone i rimedi. Il da farsi fu da me additato in quella seduta, e non può essere altro, che quello di prolungare di altri 70 metri il molo meridionale, oltre agli 80 già decretati dal presente disegno di legge, e di prolungare altresì di 150 o 200 metri il molo settentrionale, giusto come affermava l'onorevole Peruzzi nel 1862, seduta del 13 febbraio. Questo, secondo il mio parere, e secondo il parere di tutti gli uomini tecnici locali, è l'unico mezzo per prevenire che il vivo mare entri nel porto senza restringerlo, ma allargandone invece le dimensioni pei bisogni della marina da guerra. Ogni altro sistema di restringimento, se efficace per i bisogni del commercio, tornerebbe dannosissimo, dal punto di vista militare e di porto di rifugio per la nostra flotta.

La Commissione tecnica, studiate le condizioni del porto, emise le seguenti dichiarazioni:

Essere necessario eseguire alcune opere al fine di attenuare l'agitazione che si verifica nelle acque del porto sotto l'influsso di determinati venti che frequentemente disturbano e rendono impossibili le operazioni di commercio.

Che sia da raccomandarsi di estendere ad una maggior zona gli scavi pei quali il Ministero dei lavori pubblici ha già dato le occorrenti disposizioni e di procedere più frequentemente all'espurgo del porto.

Che sia necessaria, vista l'importanza strategica di quel porto, scavare alcune determinate zone di esso sino alla profondità di almeno 10 metri, onde vi possano convenientemente ormeggiare e manovrare le più grosse fregate corazzate del nostro regno navaglio.

Come vedete, o signori, la Commissione ha pienamente confermato quanto io esprimevo. Ora se il Mi-

LEGISL. XIV — 1ª SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 25 GIUGNO 1880

nistero ha nominato la Commissione coll'intendimento di riparare agli inconvenienti che io accennai, mi sembrava logico e naturale che i provvedimenti da prendersi fossero contemplati nel disegno di legge che ci sta davanti e che si riferisce ai porti.

Io debbo una viva parola di ringraziamento all'onorevole Giunta ed in particolare all'egregio relatore amico mio onorevole Damiani, delle raccomandazioni che fa per tutte quelle opere, che tendono alla ristaurazione di un porto che ha un'importanza speciale per la nostra marina mercantile e militare. E sebbene io avessi desiderato dalla Giunta qualche cosa di più di una raccomandazione, pure, ripeto, ne la ringrazio, perchè comprendo le ragioni che hanno indotto la Commissione ed il ministro a presentare alla Camera inalterato il presente disegno di legge, la ragione cioè di farlo votare d'urgenza per soddisfare a delle giuste esigenze e per non sollevare forse anche nel seno della Commissione stessa una questione finanziaria se si fosse trattato di aumento di spesa.

Se un rimprovero sento di dover fare all'onorevole Baccarini, egli è quello di non essersi voluto persuadere dell'urgenza dei lavori da farsi nel porto di Ancona, giacchè io sono certo che se si fosse presentata la cosa col carattere d'urgenza, nell'animo della Commissione avrebbe prevalso il sentimento di giustizia, quello cioè di provvedere ad indispensabili necessità, accordando un aumento di spesa per il riordinamento di quel porto.

L'onorevole ministro ha creduto di provvedere alle esigenze del porto di Ancona collo stanziare lire 500,000 nel disegno di legge, presentato il 10 aprile, per nuove opere idrauliche e stradali; ma, oltrechè io non creda sufficiente tale somma a soddisfare ai bisogni del porto, e nello stesso tempo alla escavazione straordinaria domandata dalla Commissione tecnica (e se ho ragione me ne appello alla intemerata coscienza dell'onorevole Baccarini) io non ho poi alcuna sicurezza che il nuovo disegno di legge sia dalla Camera approvato, quindi sento di dovere insistere con tutte le mie forze, e presso l'onorevole ministro, e presso la Commissione, e pregar voi, onorevoli colleghi, di deliberare l'iscrizione di lire 150,000 all'anno, dal 1881 al 1889, pei lavori dichiarati necessari alla sistemazione del porto di Ancona, e per attenuare l'agitazione che si verifica nelle acque del suo bacino, che disturba e rende impossibile le operazioni commerciali. Non è una grossa somma che vi domando, sono soltanto lire 150,000 su lire 4,000,000 che quel porto vi dà ogni anno di incassi doganali e portuali.

Se questa non si chiama giustizia, se queste c-

pere non hanno carattere d'urgenza, io in verità non so quali altre possono dirsi tali. Ho fede quindi che la mia domanda sarà favorevolmente accolta.

Ora mi è forza dirvi due parole su altro grave argomento. La Commissione che portò la sua attenzione e fece gli studi sul porto di Ancona (parlo della Commissione tecnica mandatavi dal Ministero) ha giudicato non essere il caso di corredare quel porto di un bacino di carenaggio, essendo secondo la sua opinione, troppa cosa per i bisogni del commercio, e non necessario alla marina da guerra, bastando a giudizio suo i bacini di Venezia.

È una gravissima responsabilità che si addossa la Commissione tecnica, ed io non vorrei venisse tempo che se ne dovesse amaramente pentire, responsabilità tanto più grave, inquantochè certo essa non ha ponderato circostanze di fatto di grandissimo valore prima di dare un sì grave giudizio.

Signori, è un fatto che non può negarsi, e che alla Commissione tecnica è sfuggito. I bacini di carenaggio che si sono costruiti a Venezia non hanno dimensioni capaci da potere servire all'uso delle grosse corazzate che abbiamo in costruzione, me ne appello a quanti sono competenti in questa Camera ed in particolare all'onorevole Brin.

Supponete il caso non impossibile che la nostra flotta sia chiamata ad operare con azione di guerra nell'Adriatico, supponete che una delle nostre grandi navi riceva danno nella carena, poichè esse sono formidabili, ma non sono invulnerabili, quindi la cosa può accadere, e ditemi ora voi, dove andrebbe a riparare la sua carena. Non vi è altra risposta possibile che questa, andrà alla Spezia. Ma voi dunque per non fare un atto di giustizia verso Ancona, per non votare una tenue spesa pel completamento dell'incominciato bacino darete una simile sentenza, che vuol dire, mettere a rischio migliaia di vite e la perdita di 20 milioni nel tragitto dall'Adriatico alla Spezia della nave offesa nella carena; e nel qual tragitto potrebbe benissimo affondare?

Aveva ben ragione l'illustre Menabrea, quando in risposta alle sollecitazioni dell'onorevole Depretis e della cara memoria del generale Bixio diceva:

« Il giorno in cui vedrò sorgere un bacino di carenaggio nel porto di Ancona sarò il primo a rallegrarmene, perchè credo sia una delle più urgenti necessità della nostra marina militare. »

Chi di voi si sentirà l'animo tranquillo impedendo che si conduca a termine un'opera di grande utilità nazionale, il bacino di carenaggio di Ancona, al quale deve darsi quelle maggiori proporzioni che lo mettano in grado di ricevervi le nostre più grandi corazzate?

In una questione così importante ove sonovi in

giuoco gravissimi interessi nazionali, io voglio uscire colla coscienza tranquilla.

Altri s'abbiano la responsabilità dei danni che un dì potrebbero venirne alla nazione ove non si conducesse a termine il bacino di carenaggio di Ancona, e per liberarmi dalla mia vi presento, onorevoli colleghi, il seguente ordine del giorno che voi ne sono certo approverete, per avere come me la coscienza tranquilla. Si tratta di questione di grande interesse del paese, e non è questione qui di Destra o di Sinistra, siamo tutti rappresentanti della nazione e chiamati a tutelarne gli interessi.

DE VITT. Chiedo di parlare. Io vorrei...

PRESIDENTE. Abbia pazienza: ci sono altri iscritti prima di lei.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Albini.

MASSARI. Chiedo di parlare.

ALBINI. Io prego la Camera di volermi usare indulgenza, se la prima volta che ho l'onore di parlare in quest'Aula, mi trovo costretto a deplorare, anzichè a manifestare una soddisfazione; ma, posto nel bivio di mancare ad un dovere, o di assumermi un compito poco piacevole, era naturale che io dovessi seguire la seconda via, anzichè attenermi alla prima.

Io dunque deploro che l'onorevole ministro dei lavori pubblici non abbia creduto opportuno di comprendere nell'attuale disegno di legge un qualche provvedimento relativo ai bisogni del porto di Lerici nel golfo della Spezia. Se l'onorevole ministro non credeva che questo provvedimento potesse trovar luogo in questo disegno di legge, deploro che non abbia riconosciuto la necessità di presentare un disegno di legge speciale, perchè i bisogni urgenti del porto di Lerici mi sembra potessero giustificare una tale misura.

Se i bisogni del porto di Lerici fossero conseguenza naturale di quel lento deperimento al quale vanno soggetti i porti in generale per l'azione logoratrice del tempo, non avrei ora mosso questa questione o l'avrei rimandata ad altra circostanza; ma quando vi sono cause eccezionali, e quando il Governo è causa diretta di determinati danni, mi pare sia lecito manifestare una certa insistenza per dimostrare la necessità di provvedimenti urgenti.

L'onorevole ministro dei lavori pubblici conosce senza dubbio che prima della costruzione della diga per la difesa della Spezia, il porto di Lerici potea considerarsi come un porto sicuro, come un porto sufficientemente riparato, e ciò perchè in esso non esisteva alcuna causa perturbatrice, che tendesse a mutare le sue condizioni di sicurezza; ma ora le cose sono cambiate. Una causa perturbatrice esiste, il Governo l'ha creata colla costruzione della

diga, e se un pronto provvedimento non si prende s'andrà incontro a danni considerevoli. Bisogna quindi pensarci seriamente. Nella circostanza dei fortunali di libeccio, che sono frequenti nella stagione invernale, le onde procellose che prima avevano libero sfogo nel percorrere la lunghezza del golfo, ora vengono bruscamente arrestate nel loro impeto, e sono respinte nella direzione di Lerici. Giunte in quel sito quelle onde interrotte e forti producono quel fenomeno noto col nome di *risacca*.

Questo movimento ondoso logora rapidamente, tende a demolire il molo di riparo e la relativa scogliera, disturba grandemente e danneggia la sistemazione interna del porto. Di più produce un fenomeno noto in altri siti, ma certo ignoto fino ad ora nel porto di Lerici, prima della costruzione della diga; produce cioè una marea considerevole che molte volte s'innalza fino a 50 centimetri al disopra del livello naturale, invade i fabbricati adiacenti al porto, penetra nei locali terreni, li inutilizza pel commercio e minaccia la rovina di questi stessi fabbricati. Pertanto se si sommano tutte queste cause distruttive, è evidente che l'avvenire del porto di Lerici è grandemente minacciato.

Ora io domando all'onorevole ministro dei lavori pubblici: è equo, è giusto, è ammissibile il pretendere che le limitate risorse dell'amministrazione comunale possano far fronte a danni di tale natura? O piuttosto non è imperioso dovere del Governo di assumere l'onere di questi danni inflitti ad una popolazione che non ne ha colpa? Mi pare che la risposta non possa esser dubbia; la questione io la vedo molto chiara, molto semplice, ed io spero che anche tale la vedrà la chiarissima mente dell'onorevole ministro dei lavori pubblici. Non si tratta in fin dei conti che d'applicare in questo caso il vecchio adagio: *Chi rompe paga*. Capisco bene che il Governo, il quale ha fatto costantemente applicare questa regola ad altri, trovi una certa difficoltà nell'applicarla a se stesso; ma non si tratta poi che d'uno sforzo di volontà, non si tratta che di scuotersi un pochino dall'inerzia; ora l'onorevole ministro dei lavori pubblici, che è sì ricco di buona volontà, io spero che vorrà applicarla in questo caso, che veramente merita una speciale considerazione del Governo.

Ma questi argomenti che ho citato non sono i soli che militino a dimostrare che il porto di Lerici merita la seria considerazione del Governo; ve ne sono degli altri non meno importanti. Il porto di Lerici si trova attualmente nelle condizioni prescritte dalla legge per poter aspirare ad una classe di molto superiore a quella in cui si trova presentemente; perchè, in via di fatto, dopo la costruzione

LEGISL. XIV — 1^a SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 25 GIUGNO 1880

della diga militare, il porto di Lerici è diventato un porto di rifugio, un porto di rilascio per le navi che, trovandosi in alto mare, sono da un temporale obbligate a cercare rifugio nel golfo; ora non si avventurano più a penetrare nei passaggi della diga, specialmente di notte, e vanno a ricoverarsi in Lerici, perchè là incontrano meno pericolo, perchè là hanno il vantaggio di essere pronte per la partenza tosto che sia ristabilita la calma. E questi non sono soli apprezzamenti; non sono prodotti della mia fantasia. Se l'onorevole ministro dei lavori pubblici vorrà accertarsi della cosa, non avrà che a consultare le statistiche dei movimenti del porto di Lerici, e potrà vedere che il numero delle navi, che nell'ultimo periodo di cinque anni hanno approdato a Lerici, sommano a 1724; cifra considerevolissima in se stessa, se si nota che questa cifra rappresenta il numero delle navi che hanno cercato rifugio in quel porto non per operazioni commerciali, ma per cercare rifugio.

Ora si può lasciare il porto di Lerici nella condizione deplorabile in cui trovasi attualmente? Si può ammettere che una nave che fugge dal mare per evitare un disastro, per evitare la perdita totale, la vada invece ad incontrare in quel porto in cui dovrebbe trovare rifugio e sicurezza? Mi pare che queste ragioni siano più che sufficienti per meritare che l'attenzione del Governo sia rivolta al miglioramento delle condizioni di sicurezza del porto di Lerici.

Ma esiste a favore di questo porto ancora un argomento d'una più alta importanza, e che merita più che seriamente la considerazione del Governo, perchè si connette alle esigenze dipendenti dalla difesa dello Stato. Nelle circostanze di guerra (perchè bisogna contemplare benissimo anche la guerra, che è una fatalità che può succedere, e bisogna preoccuparsene ed in tempo), dunque, io dico, nelle circostanze di guerra i due passaggi della diga che danno accesso al golfo devono essere necessariamente chiusi con sbarramenti, con ostruzioni, al fine di impedire al nemico di entrare. Una di queste aperture è chiusa in un modo permanente, l'altra solo in modo provvisorio, ma sottoposto a quelle precauzioni, a quelle regole di prudenza che sono richieste dalla legge di difesa. Dunque, in via di fatto, il golfo della Spezia diventa totalmente inaccessibile alle navi di commercio. Ma nel mentre che queste navi di commercio non hanno più accesso, non è cessata però la necessità per le navi di commercio, le quali anzi in quel momento faranno un traffico molto più attivo, perchè il Governo avrà bisogno di trasporto di carboni, di materiale, ed altre mille necessità che si presentano durante una guerra.

Ed oltre all'avere questo passaggio chiuso, vi è poi tutta la zona di fronte della diga che è seminata di torpedini per le esigenze della difesa.

Ora queste navi, che devono provvedere ai bisogni della marina, dove devono andare a fare sosta in quei periodi di tempo in cui devono aspettare ad entrare, perchè si possa aprire la diga, perchè si possa soddisfare a tutte le esigenze della difesa? Dove devono andare quelle navi che per forza di tempo durante la notte arrivano appunto per questi bisogni? Dovranno andare ad infrangersi contro la costa, o a farsi saltare in aria sopra le torpedini?

Dunque evidentemente è necessario in certo modo un porto succursale fuori della diga, e se non esistesse ora, mi pare che il Governo dovrebbe pensare seriamente a creare questo porto. Ora dal momento che questo porto esiste, perchè non metterlo in condizione di poter far fronte a questi bisogni?

Poi il Governo ammetterà, che nel mentre queste navi portano il materiale per la flotta, possono correre il rischio nel porto di Lerici di perdersi, e perdere così tutto il materiale che portano; e in certo modo minacciare di paralizzare l'azione della flotta.

MICHELÌ. Domando di parlare.

ALBINI. Pensi seriamente il Governo a questo problema, pensi a questa necessità, pensi alla responsabilità che esso prende nell'affrontare questo pericolo, perchè è poca soddisfazione il pensare che coi denari si può a tutto provvedere, ma non è però alla vigilia del bisogno che si può improvvisare un porto.

Avrei ancora molti altri argomenti da poter svolgere di altro ordine relativi al porto di Lerici. Potrei dimostrare ampiamente che il porto di Lerici ha grande importanza commerciale; che in certo modo è lo sbocco naturale dell'Emilia per le vie di Pontremoli e di Fivizzano; potrei dimostrare che ha un commercio attivissimo con Parma e Reggio; potrei dimostrare che ha un attivissimo cantiere di costruzioni; ma elimino tuttociò per non tediare inutilmente la Camera, chè il suo tempo è preziosissimo.

Io non formulerò nessuna speciale proposta, e mi affido soltanto nella nota saggezza del ministro dei lavori pubblici, il quale quando si tratta di principii di umanità e di difesa dello Stato, certo non è secondo a nessuno per dimostrare la sua buona volontà. Concluderò adunque con pregare l'onorevole ministro dei lavori pubblici di volere rammentare che dal porto di Lerici la marina militare e la marina mercantile ricevono un largo contingente di ottimi marinai. Là c'è una falange di onesti e laboriosi operai. Questi infaticabili coltivatori dell'industria marina impiegano tutti i loro

LEGISL. XIV — 1ª SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 25 GIUGNO 1880

stantati risparmi nel traffico locale sul mare. Ora se a questi onesti e laboriosi operai che prendono tanta parte a creare quelle potenti navi alle quali è affidato l'avvenire e la difesa del paese, il Governo non può concedere nè compensi, nè onori, nè soddisfazione, conceda almeno ciò che è reclamato dall'equità e dalla giustizia: tuteli le loro sostanze, tuteli il loro avvenire; coll'impedire la rovina del porto, impedisca altresì la rovina delle loro modeste sostanze accumulate con sacrifici e privazioni, ottenute col sudore della fronte costantemente curvata sopra un lavoro destinato alla difesa ed alla gloria della patria. (*Bene! Bravo!*)

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Massari.

MASSARI. Ho chiesto di parlare solamente per rivolgere un'interrogazione all'onorevole ministro dei lavori pubblici, per pregarlo cioè di volermi dire per qual motivo dal privilegio del presente disegno di legge siasi escluso il porto di Bari, il quale, come tutti sanno, ha pure un'importanza grandissima.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore, non essendovi più altri oratori iscritti.

GEYMET. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Geymet.

GEYMET. Mi preme di rettificare due affermazioni dell'onorevole Elia. Una riguarda la dimensione dei bacini di carenaggio di Venezia che egli dice insufficienti a ricevere le grosse navi, le grosse corazzate; l'altra riguarda il parere che avrebbe emesso la Commissione tecnica che procedette all'esame del porto di Ancona, e della quale ebbi l'onore di far parte.

Ora, per quanto riguarda i bacini, egli è completamente in errore, inquantochè il bacino maggiore di Venezia è atto a ricevere tutte le maggiori navi corazzate che attualmente navigano, ed è in condizioni pressochè uguali dei bacini che trovansi nell'arsenale della Spezia.

Riguardo al parere emesso dalla Commissione, circa l'opportunità di costrurre un bacino in Ancona, la Commissione anzi si espresse molto benevolmente in favore di Ancona, inquantochè essa ha detto che se non era assolutamente urgentissima questa costruzione, perchè il porto di Ancona è porto di rilascio, e non già di capolinea, dove ordinariamente fanno capo le navi per ripararsi, pure nelle condizioni nelle quali trovansi attualmente il canale di Malamocco, cioè che non permette alle nostre corazzate di entrare nei bacini di Venezia, ravvisava necessario di raccomandare al Governo appunto la costruzione del bacino di Ancona, se non

intendeva di por mano prontamente agli scavi del canale suddetto.

Queste sono le rettifiche che mi premeva di fare all'onorevole Elia.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole De Vitt.

DE VITT. Non ho che due parole da dire. Io prego l'onorevole ministro dei lavori pubblici di voler prendere in considerazione il porto di Santo Stefano al Monte Argentaro. Egli ne conosce l'importanza e la bontà; egli sa come da Napoli in qua un bastimento non ha alcun ricovero se non in quel porto, specialmente quando passa o parte da Civitavecchia. Però nella classificazione attuale dei porti, il porto di Santo Stefano è di terza categoria; ora il comune e la provincia sono tanto poveri che non possono sopportare la spesa, nè il mantenimento dei lavori necessari per questo porto, specialmente per un piccolo molo riconosciuto di necessità assoluta.

Io pregherei quindi l'onorevole ministro di studiare la questione, e di vedere se non fosse il caso di portare in una futura tabella questo porto di Santo Stefano in 2ª categoria. Faccio questa preghiera all'onorevole ministro, non in nome mio soltanto, ma in nome eziandio dell'onorevole Ferrini, perchè appartenendo ambedue alla stessa provincia, siamo egualmente interessati al miglioramento di questo porto. Dobbiamo aiutare, sviluppare la nostra marina, se vogliamo che l'Italia sia ricca e potente.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Micheli.

MICHELLI. Dopo quanto ha così bene esposto l'onorevole mio amico Albini, a me resta ben poco da aggiungere, se non qualche parola per incoraggiare viepiù l'onorevole ministro dei lavori pubblici ad entrare nella via che dallo stesso onorevole Albini gli è stata accennata.

Come avete udito, onorevoli colleghi, il porto di Lerici dava ricovero ai bastimenti che a quelle località appartenevano, nonchè a molti altri i quali piuttostochè entrare nel golfo di Spezia in vari casi, e per essere anche più pronti alla partenza, preferivano di ancorarsi nel porto di Lerici.

Tra Genova e Livorno, tenetelo ben presente, onorevoli colleghi, altro rifugio in quel tratto lunghissimo di costa non si presentava che il golfo di Spezia. Esso pareva espressamente fatto dalla natura per dare ricovero ai bastimenti che quel mare percorrendo, si trovavano colpiti da tempesta o da infortunio.

In esso adunque il marinaio pericolante trovava la calma, la sicurezza che credeva perduta. Ma via,

LEGISL. XIV — 1^a SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 25 GIUGNO 1880

onorevoli colleghi, il golfo della Spezia non è più l'opera creata dalla natura per la salvezza della umanità che pericola. Per la difesa del paese il Governo ne ha fatto un baluardo nel quale, pericoloso è l'entrare di giorno, impossibile di notte, ed in un tempo non lontano ne sarà per sempre proibita l'entrata. Per tal fatto, onorevoli colleghi, viene a mancare alla navigazione quel porto di rifugio riconosciuto assolutamente indispensabile, e senza del quale la navigazione pei bastimenti a vela e di sovente di quelli a vapore, in quel tratto di mare riescirebbe pericolosissima.

Ciò posto, onorevoli colleghi, ecco che si presenta la questione di compensi. Da una parte dunque il Governo si è preso il golfo della Spezia, bisogna quindi, dall'altra, che egli trovi il mezzo di procurare alla navigazione il rifugio che egli gli ha tolto.

Ecco dunque, onorevoli colleghi, che ne viene di assoluta necessità di fare assegnamento sul porto di Lerici. Il medesimo, profondo qual è, risponde a meraviglia per dar ricetto alle più grandi navi mercantili, ma però, bisogna renderlo possibile come prima lo era. In esso, i bastimenti di rilascio, al calmarsi delle tempeste, che ivi li ha costretti, si trovano inoltre più pronti alla partenza. Ma, lo ripeto, il porto di Lerici che sembra fondato a bella posta per sostituire il golfo della Spezia come porto di rilascio, potrà ben rispondere a questo sacrosanto scopo se il Governo gli verrà presto in soccorso, in caso diverso, un bel giorno noi lo vedremo rovinare.

Sì, onorevoli colleghi, prima della costruzione della gran diga militare, il porto di Lerici offriva un ancoraggio securissimo, ed in certi casi noi lo vedevamo ingombro di bastimenti. Ma oggi col mare di ritorno dalla diga, in cui battendo ritorna indietro con una veemenza rimarchevole, il molo stesso è orribilmente minacciato, ed in taluni casi diviene impraticabile con danno grave della navigazione e del paese.

Del resto, sebbene nel presente disegno di legge, nulla si trovi di proposto a riguardo del porto di Lerici, non posso dubitare che nella mente dell'ottimo ministro dei lavori pubblici, non vi sia già il concetto di ampliarlo allungandone l'antemurale e di difenderlo in modo che i bastimenti entro di esso non vengano molestati dalla risacca prodotta dalla diga, la quale, seguitando ancora, finirebbe per far crollare non solo l'antemurale che a seguito di ciò è già lesionato, sibbene le case che si trovano sulla marina.

Ciò posto, per la parte mia che tanto ho fiducia nell'ottimo ministro dei lavori pubblici, confido che egli darà ascolto benevolo a queste voci, che sono

la espressione del paese, e che tra non molto vedremo, colla sistemazione del porto di Lerici, ritornato alla navigazione il conforto di un luogo di salvezza tra Genova e Livorno, da tutti reclamato, e del quale oggi a causa di vedute strategiche il commercio ne è assolutamente privato.

E giacchè ho facoltà di parlare me ne varrò per dire poche cose a riguardo del porto di Ancona del quale ha testè parlato l'ottimo amico mio l'onorevole Elia. Prima di tutto mi permetta la Camera che io accenni ad un fatto. Sarà una censura; sarà quel che volete, ma il fatto esiste, ed è provato, che di quanti porti noi abbiamo, e nei quali il Governo abbia messo le mani per restaurarli, hanno peggiorato anzichè migliorare nelle loro condizioni.

E venendo al porto di Ancona io posso dire che nel 1866 vi ho veduta tutta la flotta italiana che, salve poche eccezioni, vi stava così sicura anche esposta al peggiore dei venti che è la borea, da non pensare che potesse avvenirle il più piccolo disastro. Per il commercio, che allora era molto più esteso, fu richiesto l'ampliamento delle banchine. Questo lavoro censurato fin dai suoi primordi quand'era agli studi, fu tirato a termine senza andarvi tanto per le lunghe.

E lo sapete che cosa si è fatto? Si è così ristretto quello specchio d'acqua che in allora esisteva, che basta il più piccolo mare agitato che vi entri, per rendere difficile a qualunque bastimento di potervi stare ancorato.

Non vi dirò nulla poi, onorevoli colleghi, quanto in tali casi ne divenga difficile l'entrata e l'uscita, e molte volte i bastimenti, anche a vapore, che ivi si trovano, debbano attendere per escirne, che il tempo permetta loro. Nè questo è tutto; poichè in un porto così ristretto, così chiuso, che avviene? Avviene che il mare ingorga e non sgorga e quindi questo porto si è immensamente interrito e ridotto a tal punto che ai bastimenti che debbono trafficare per Ancona si offrono poi noli molto superiori di quelli che si pagano per il porto di Venezia e di Trieste.

Ciò posto, io trovo indispensabile l'allungamento di quell'antemurale di cui ha parlato l'onorevole Elia, perchè diversamente tra quattro anni noi potremo ben dire di quel porto: *Qui fu il porto di Ancona.*

Detto ciò faccio anche per questa parte una viva raccomandazione all'onorevole ministro dei lavori pubblici perchè con quella sollecitudine che io ho richiesto di provvedere pel porto di Lerici, si provveda a migliorare pure le condizioni veramente deplorevoli del porto di Ancona.

Quanto poi al bacino di carenaggio l'onorevole Elia espone dei fatti che sono, è vero, da tenersi in

LEGISL. XIV — 1^a SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 25 GIUGNO 1880

serissimo conto; ma da un altro lato noi non dobbiamo dimenticare che la necessità di un bacino di carenaggio in Ancona, veniva riconosciuta molto prima dell'annessione del Veneto al regno d'Italia, ma dopo, le cose essendo talmente cambiate da dover fare di Venezia un porto militare, in altri termini un porto d'armata, ed in fine il capo saldo delle forze navali dell'Adriatico, ragion volle che colà i bacini di carenaggio si costruissero; ed oggi certamente, con mio sommo dolore deve dirlo, un bacino in Ancona non saprei consigliarlo.

E giacchè ho facoltà di parlare mi permetto di entrare in un'altra questione; nella questione cioè dei lavori concernenti il porto di Civitavecchia. Io ho detto poc' anzi che non c'è un porto nel quale il Governo abbia messo le mani per migliorarlo che non sia stato al contrario peggiorato. E infatti io vi ho rammentato il porto di Ancona soltanto, ma vi potrei condurre a Napoli, in Sicilia, a Genova, e via discorrendo, e vedreste se le mie parole non sono la verità. E poi io non sono uso a dire una cosa per un'altra. Io faceva parte della Commissione dei lavori per i porti l'anno passato, quando ci fu presentato il progetto per i lavori riguardanti il porto di Civitavecchia. Io mi opposi vivamente che ciò si facesse nel modo indicato.

Io riconoscevo necessaria una migliore sistemazione del porto già esistente, presso a poco sulle basi proposte dall'esimio Cialdi, ma non avrei mai accettato lo ingrandimento esterno e ciò per due motivi, cioè uno di carattere strategico, l'altro commerciale; perocchè mi risultava da statistiche dateci dalla Camera di commercio di Civitavecchia stessa, che il movimento in quel porto nel 1879, era di gran lunga inferiore a quello che si ebbe nel 1868-1869. Faceva inoltre qualche osservazione sulla conformazione del nuovo porto che, a parer mio, non rispondeva all'uopo.

Ma siccome la Commissione mi faceva giustamente osservare che il mandato della Giunta parlamentare era tutt'altro che un mandato tecnico; così mi uniformai alla maggioranza ed il lavoro del porto di Civitavecchia fu accordato.

Ma all'onorevole ministro dei lavori pubblici (che non vedo al suo posto, ma che ora ritornerà)...

MAZZARELLA. È andato a Civitavecchia. (*ilarità*)

PRESIDENTE. Proseguia onorevole Micheli.

MICHELI... all'onorevole ministro dei lavori pubblici io aggiungo un'altra domanda, ed è, che prima di dar principio ai lavori concernenti lo ingrandimento del porto di Civitavecchia, sottoponga quel progetto all'esame di una Commissione tecnica; e quando dico Commissione tecnica, io non intendo dire ad una Commissione d'ingegneri soltanto, in-

tendo dire ad una Commissione, nella quale l'elemento marino sia in maggioranza.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Elia.

ELIA. Io ringrazio l'onorevole Geymet delle dichiarazioni che mi ha fatte sul rapporto della Commissione tecnica. Osserverò però che, se feci quelle dichiarazioni, le feci perchè mi vennero da un ufficio ministeriale, in una lettera ministeriale, che mi dispiace di non aver qui presente, ma che potrei presentare alla Camera, quando lo volesse.

Le dichiarazioni della Commissione, che mi venivano descritte in quella lettera, sono quelle che io ho detto davanti alla Camera.

Sono lieto quindi di sentire che l'onorevole Geymet, che ha preso tanta parte coscienziosa ed attiva in quella Commissione, abbia detto francamente che è favorevole al porto di Ancona.

Quanto al bacino di carenaggio, alle dimensioni ristrette per le grosse navi che abbiamo in costruzione, mi duole che non sia presente un onorevole nostro collega, sulla cui competenza io non ho verun dubbio, e l'interpellai direttamente. Egli mi rispose: il *Duilio* entra nel bacino di Venezia, le altre navi corazzate, che sono in costruzione, e sono di maggiori dimensioni, non vi potrebbero entrare.

Questo io dico con coscienza, ed è questo che io dimostro alla Camera, perchè sarebbe un fatto gravissimo se nell'Adriatico noi non avessimo un bacino di carenaggio che potesse ricevere le nostre corazzate, le quali pure ci costano de'bei milioni.

PRESIDENTE. L'onorevole Greco-Cassia ha facoltà di parlare.

GRECO-CASSIA. Ho chiesto di parlare perchè a me pare utile che all'ordine del giorno proposto dalla Commissione venga aggiunto un altro numero col quale si raccomandi al Ministero di provvedere di urgenza per quei porti, nei quali non possono entrare le nostre navi corazzate per difetto di profondità.

Col numero 2 dell'ordine del giorno proposto dalla Commissione si invita il Ministero: « a fare degli studi occorrenti per determinare se, per ridurre e mantenere a profondità normale i porti, convenga meglio, tenuto conto delle condizioni della finanza pubblica e della spesa che sarebbe necessaria, di provvedere con escavazioni ordinarie, ovvero straordinarie, e quali somme dovrebbero nell'un caso o nell'altro iscriversi annualmente nel bilancio del Ministero dei lavori pubblici. »

Il numero dell'ordine del giorno, di cui ho dato lettura, benchè possa prestarsi a larghe interpretazioni, pur tuttavia potrebbe essere applicato in senso restrittivo, cioè a dire nel senso che con esso

si sia voluto soltanto provvedere alle escavazioni ordinarie e straordinarie, che non abbiano il carattere di urgenza.

Or, a togliere ogni dubbio, io trovo prudente che in termini chiari ed espliciti venga provveduto per quei porti, la di cui profondità essendo talmente scemata da non più permettere l'ancoraggio delle nostre navi corazzate, hanno bisogno di urgenti escavazioni.

Per questi porti non si possono soffrire gl'indugi dei lunghi studi che si dovranno fare, e della presentazione dei corrispondenti disegni di legge da essere approvati dai due rami del Parlamento.

Uno di questi porti per i quali si deve provvedere di urgenza, è il porto di Siracusa.

Avendo nominato il porto di Siracusa io non ho d'uopo di spendere molte parole per dimostrarvene l'importanza.

Chi di voi non conosce la magnificenza del porto di Siracusa? Chi di voi non sa che esso è uno dei primi porti del mondo?

Ebbene, onorevoli colleghi, questo magnifico, quest'ampio, questo sicuro porto, pel quale Cicerone esclamò: *nihil pulchrius quam Syracusanorum portus, ac moenia videri potuisse*, è oggi, per difetto di escavazioni, talmente interrato, da non potersi più in esso comodamente ancorare le nostre navi corazzate.

Io non credevo che la profondità del porto di Siracusa fosse talmente scemata.

Oggi però, essendomi stato assicurato che l'onorevole ministro della marina abbia affermato che nel porto di Siracusa non possono trovare comodo ancoraggio le nostre navi corazzate, mi sono creduto nel dovere di segnalare alla Camera un così grave inconveniente, al quale si dovrà provvedere facendo all'ordine del giorno proposto dalla Commissione l'aggiunta che ho deposto sul banco della Presidenza, del seguente tenore:

« S'invita il Ministero a provvedere con escavazioni di urgenza per quei porti la cui profondità sia tanto scemata, da non permettere più l'ancoraggio delle nostre navi corazzate. »

E siccome io desidero che la Camera compia presto i suoi lavori, così per non defraudarla del tempo che l'è tanto prezioso, non aggiungo altri argomenti, colla speranza che tanto la Commissione, quanto l'onorevole ministro, avuto riguardo all'importanza dell'argomento, ed al grave inconveniente che ho segnalato, vogliano accettare l'aggiunta da me proposta, o darmi rassicuranti spiegazioni.

CAVALLETTO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Cavalletto.

CAVALLETTO. Io vorrei che fosse ben chiarita la condizione dei bacini di carenaggio dell'arsenale nel porto di Venezia; cioè se sia vero che non possano essere accolte in quei bacini le maggiori navi corazzate che si fabbricano ora, cioè quelle che hanno dimensioni superiori a quelle del *Duilio*. Questo fatto sarebbe ben grave, perchè io considero il porto di Venezia per la nostra difesa importantissimo sotto il suo aspetto militare.

Nell'Adriatico certamente, noi dobbiamo avere un porto militare che possa soddisfare a tutti i bisogni di guerra per la nostra flotta, perchè la pace non può essere eterna e potremmo avere qualche grossa fazione di guerra navale anche nell'Adriatico.

Su questo io vorrei uno schiarimento, perchè le cose dette dall'onorevole Elia per me sarebbero gravissime quando avessero, come temo, fondamento di verità.

DAMIANI, *relatore*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Permetta, onorevole relatore. Darò intanto lettura degli ordini del giorno che furono già presentati. Anzitutto ve ne è uno della Commissione che rileggo:

« La Camera invita il Ministero:

« 1° A studiare ed a proporre le disposizioni legislative che convenga di sostituire a quelle ora vigenti per autorizzare lo Stato e gli enti morali interessati a costituire, mediante soprattasse od anche altrimenti, fondi speciali da erogarsi nell'ampliamento e miglioramento dei porti nei quali siano rimosse;

« 2° A fare degli studi occorrenti per determinare se, per ridurre e mantenere a profondità normale i porti, convenga meglio, tenuto conto delle condizioni della finanza pubblica e della spesa che sarebbe necessaria, di provvedere con escavazioni ordinarie ovvero straordinarie, e quali somme dovrebbero nell'un caso o nell'altro iscriversi annualmente nel bilancio del Ministero dei lavori pubblici;

« 3° A presentare entro l'anno 1880 un progetto di legge per recare alla vigente classificazione dei porti quelle modificazioni ed aggiunte che le mutate condizioni del commercio e della viabilità nelle provincie in cui trovansi avessero rese necessarie. »

A questo ordine del giorno l'onorevole Greco-Cassia propone una aggiunta che sarebbe da innestarsi tra il secondo ed il terzo numero dell'ordine del giorno della Commissione, la quale è del tenore seguente:

« A provvedere con escavazioni di urgenza per quei porti principali la cui profondità sia di tanto scemata da non permettere più l'ancoraggio delle nostre navi corazzate. »

LEGISL. XIV — 1^a SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 25 GIUGNO 1880

L'onorevole Elia poi propone un nuovo ordine del giorno:

« La Camera invita il Ministero a provvedere alla continuazione della costruzione del bacino di carenaggio in Ancona, dandogli dimensioni tali, che lo rendano atto a ricevere le più grosse navi della regia marina. »

Ora do facoltà di parlare all'onorevole relatore.

DAMIANI, *relatore*. Io prego la Camera di considerare che noi siamo dinanzi ad un disegno di legge già votato fin dall'anno scorso e di riflettere che nel tempo trascorso fra quella votazione e la presente discussione fu presentato un altro disegno di legge inteso a dare maggiore soddisfazione ai bisogni che si sono manifestati pei nostri porti. Quindi io rimando tutti coloro fra gli onorevoli colleghi che non trovano in questo disegno di legge considerato il porto che li interessa particolarmente, all'esame dell'altro recentemente presentato dal Ministero, nel quale essi troveranno soddisfatti i loro desiderii.

Oggi dobbiamo dunque soltanto dare un voto che confermi quello del dicembre 1879. Veramente in questa occasione avremmo potuto introdurre anche altre opere; ma è bene rammentare che nel disegno di legge votato fin dal 1879 si provvedeva alle opere alle quali la Camera intendeva far fronte coi mezzi ordinari del nostro bilancio. È bene accertare questo fatto che potrà persuadere coloro che manifestano il desiderio di altre opere, forse parimente importanti, ad attendere altro disegno di legge.

Col disegno di legge votato il 16 dicembre 1879 si provvedeva adunque alla spesa di oltre 25 milioni coi mezzi ordinari del nostro bilancio; e questi 25 milioni furono scemati d'un milione, ancora non speso, quello che la Camera accordava al Ministero per opere portuali con la legge di spese eccezionali votata sul finire del dicembre 1879.

Ora ci troviamo dinnanzi alla conferma delle somme votate per opere portuali fin dal 16 dicembre 1879, con questo milione di meno che fu posteriormente assegnato al ministro dei lavori pubblici.

Ripeto dunque che ad altre opere portuali sarà provveduto colla legge presentata nell'aprile decorso dall'onorevole ministro dei lavori pubblici, che esse potranno essere comprese anche da altre leggi, ma non possono venir soddisfatte con questa legge.

L'onorevole Elia, che ha particolarmente a cuore, e ben a ragione, il porto di Ancona, desiderava che si aumentasse la spesa richiesta per quel porto di 150,000 lire, onde, unite queste alle lire 500,000 che già sono contemplate nella nuova legge presentata dall'onorevole ministro, si avesse quel tanto

che, secondo lui, è necessario ad aumentare di altri 70 metri il molo meridionale, e di 150 metri il molo settentrionale di quel porto.

Ora io prego l'onorevole Elia di considerare che al porto d'Ancona, che ha rilevante importanza commerciale e militare, si è pensato, non soltanto da questa Commissione, ma altresì dalle precedenti, e che nulla sarebbe più gradito alla Commissione stessa del poter disporre di fondi maggiori per dare piena soddisfazione ai bisogni di quel porto. Anche il Ministero, lo dobbiamo affermare a titolo di giustizia, si è penetrato dell'importanza e dei bisogni di quel porto, e se nella nuova legge ha proposto soltanto la nuova spesa di 500,000 lire, si deve attribuirlo ai risultati dell'inchiesta tecnica che non hanno fatto stimare necessaria una spesa maggiore.

Prego quindi l'onorevole Elia di rassicurarsi che si riconosce nel porto di Ancona tutta la importanza che merita, e lo prego poi di considerare (e questa non è certo la prima volta) che l'importanza di quel porto sta a cuore della Commissione non meno che a lui.

Se non che l'onorevole Elia nel dicembre scorso volle ricordare come fosse necessario nel porto di Ancona un bacino di carenaggio. La Commissione, riconoscendo pure la utilità di un bacino di carenaggio nel porto di Ancona, pregava l'onorevole Elia di considerare che esso non è più una necessità dopo gl'importanti avvenimenti che si compirono nel 1866. Però quella stessa raccomandazione che fece allora al ministro, quella stessa attenzione che richiedeva allora alla Camera sull'importanza di un bacino di carenaggio nel porto di Ancona, la rinnova oggi, perchè essa pensa che tanto dal lato commerciale quanto dal lato militare quel porto sia uno dei più importanti dell'Adriatico.

Ed a questo proposito io debbo associarmi alle raccomandazioni dell'onorevole mio collega Cavalletto, in quanto che preme assolutamente di assicurare se i fondali dei porti dell'Adriatico siano tali da poter dar ricovero ai nostri legni da guerra; e nel caso non lo siano, è indispensabile provvedere che questi fondali si formino, e che nello stesso tempo si facciano gli opportuni bacini di carenaggio indispensabili in tutta quella estesissima zona.

Dirò una sola parola ai nostri colleghi Albini e Micheli inquantochè le loro domande sono piuttosto dirette all'onorevole ministro anzichè alla Commissione. L'onorevole Albini rileva l'importanza del porto di Lerici nel golfo di Spezia.

La prima parola che si potrebbe rispondere all'onorevole nostro collega Albini sarebbe quella che si tratta di un porto di quarta classe. Per i porti di quarta classe la Commissione ha fatto tutto quello

che essa poteva per segnalarne l'importanza, ed ha anzi rivolto speciali raccomandazioni al Governo ed alla Camera in un ordine del giorno nel quale si insiste sulla necessità di procedere ad una nuova classificazione dei porti, non solo con criteri più esatti, non solo con maggiore maturità, ma tenuto conto specialmente delle mutazioni avvenute dopo il 1866, nella qual epoca fu fatta la prima classificazione.

Non è il caso di ripetere tutte quelle considerazioni che si trovano nella prima relazione presentata dalla vostra Giunta; ma certamente l'onorevole Albini e tutti coloro che particolarmente conoscono l'importanza di alcuni porti di quarta classe, si uniranno alla Commissione per fare gli eccitamenti necessari al Governo onde ad una nuova classificazione si proceda senza indugio.

Sono sicuramente molti e grandemente importanti i porti di quarta classe che meritano di essere elevati, e fra questi, oltre quelli ricordati nella relazione della vostra Giunta, vi sono quelli di Mazara, di Falconera (già ricordato nella più recente delle tre relazioni fatte dalla vostra Giunta), di Lerici e molti altri.

Ma l'onorevole Albini non si occupò vagamente del porto di Lerici come di un semplice porto di quarta classe; egli accennò ad una situazione nuova che si fece a quel porto in seguito ad opere militari ordinate dal Parlamento; perchè oramai, secondo l'onorevole Albini, non si tratta più di provvedere ai bisogni di carattere generale del porto di Lerici, ma piuttosto ad un risarcimento dei danni che derivarono a quel porto per la diga e per altre opere militari eseguite nel golfo di Spezia. Ora io attenderò che l'onorevole ministro riconosca i danni derivanti dalle operazioni militari al porto di Lerici, e sarei felice se veramente il Governo riconoscesse il dovere di provvedere al risarcimento di quei danni, e di provvedervi in modo da rimuovere ogni pericolo per l'avvenire. Nello stesso tempo io mi auguro che l'importanza del porto di Lerici sia tale da farlo entrare, nella futura classificazione, in quella categoria di porti che meritano maggiore attenzione, soprattutto poi se può essere considerato come porto di rifugio, perchè allora veramente sarebbe il caso di farvi quelle opere che sono necessarie onde la navigazione vi raggiunga la sua maggiore sicurezza.

Ora debbo ricordare al nostro egregio collega Micheli che egli faceva parte della Commissione che maggiormente si occupò della materia di questa legge, e che anche in quell'occasione egli manifestò i suoi dubbi sui risultati che avrebbero potuto dare le opere stabilite per il porto di Civitavecchia; l'onorevole Micheli presentava invero obiezioni di carat-

tere tecnico, ma tali obiezioni, sebbene fatte da un collega di non dubbia competenza, non ebbero quell'accoglienza che naturalmente meritavano, solo perchè le opere che si proponevano per il porto di Civitavecchia, si ritenevano assolutamente necessarie in ispecie per la vicinanza di quel porto alla capitale, e per la necessità di dotare la capitale di quel porto che avrebbe offerto maggiori condizioni di sicurezza, e che avrebbe d'altra parte avuto tutte le condizioni necessarie per divenire un porto sicuro, un porto grande, un porto atto non solo ai bisogni commerciali, ma per avventura anche ai bisogni militari della capitale stessa.

Non è il caso di rifare la storia di quel porto, certo è che la Commissione fu unanime nel riconoscere che tra i porti vicini alla capitale si doveva assolutamente assegnare la preferenza a quello di Civitavecchia.

Ma l'onorevole Micheli prendendo argomento dall'utilità secondo lui dubbia delle opere che si propongono per il porto di Civitavecchia lanciò accuse veramente gravi su tutti i lavori che si sono fatti in tutti i porti del regno, affermando che il concorso dello Stato ha piuttosto guastato i porti anzichè migliorarli, e che lo Stato stesso ha profuso capitali per peggiorare la condizione dei porti.

Ora se l'onorevole Micheli, che è tanto dotto in questa materia, avesse in altra epoca, e precisamente in quella in cui collaborava colla Commissione di questa legge, manifestati i suoi timori sull'impiego del danaro governativo nelle opere dei porti, certo che il relatore se ne sarebbe fatto in quell'occasione interprete presso la Camera, e non soltanto si sarebbe inteso il ministro, ma si sarebbero provocate anche deliberazioni dal Parlamento quando si fosse riconosciuta assolutamente inevitabile la necessità di provvedere a che non si sprechi il danaro dei contribuenti in opere che tendono piuttosto a peggiorare, anzichè a migliorare le condizioni dei porti.

Io voglio assolutamente ritenere che l'onorevole Micheli non pronunci un giudizio troppo esatto sul risultato che si è ottenuto coi lavori portuali, perchè nel caso che egli avesse ragione, noi dovremmo veramente chiedere conto al Governo, chiedere conto a tutti i corpi tecnici di cui egli si giovò, del come, del perchè si sia così male impiegato il danaro pubblico in opere che, lungi dal migliorare, avessero peggiorata la condizione dei nostri porti. Io spero quindi che le informazioni ed i giudizi dell'onorevole Micheli intorno al risultato che si è ottenuto dai lavori portuali, non siano così esatti, come il suo scrupolo e la sua devozione per l'esattezza potrebbero far credere.

Non avrei nulla da aggiungere intorno a ciò che si riferisce al porto di Lerici, nè intorno alle osservazioni fatte in proposito dall'onorevole nostro collega Micheli. Dirò soltanto all'onorevole De Vitt, ciò che egli del resto annunziò, che il porto di Santo Stefano appartiene alla quarta categoria, e che non era nella facoltà del Governo, come non era in quella della Camera di impegnare i fondi dello Stato in quelle opere che l'onorevole De Vitt ha sostenuto essere assolutamente necessarie; soggiungerò però che anche il suo porto di Santo Stefano potrà attendere molto da quella nuova classificazione che si è raccomandata al Governo, e che, se egli è convinto dell'importanza di quel porto, può star sicuro che sarà classificato in quella categoria per la quale lo Stato concorre direttamente.

Non mi rimane che a dire poche parole sull'ordine del giorno dell'onorevole Greco-Cassia...

GEVNET. E la domanda dell'onorevole Massari?

DAMIANI, *relatore*. Ha ragione. Il mio collega mi ricorda la domanda fatta dall'onorevole Massari riguardo al porto di Bari.

Veramente quella era una domanda che l'onorevole nostro collega Massari faceva al Governo per sapere le ragioni dell'esclusione in questa legge di opere per il porto di Bari. L'onorevole ministro dei lavori pubblici gli risponderà; per parte della Commissione non posso dire all'onorevole Massari se non che, essendovi lavori in corso nel porto di Bari, si è creduto che la necessità di nuove opere non possa presentarsi che quando siano finiti i lavori stessi.

Non mi rimane dunque, come io diceva, che rispondere poche parole all'onorevole Greco-Cassia. Io speravo che l'onorevole nostro collega avesse trovato soddisfatti i suoi desiderii nell'ordine del giorno presentato dalla Commissione. In quell'ordine del giorno si mira non solo a provvedere alla escavazione ordinaria e straordinaria dei porti del regno con un sistema che assicuri assolutamente il risultato delle opere di escavazione, ma ancora a sistemare e disciplinare quel servizio in guisa che non sorgano più lamenti, che non rimangano dubbi sulla preferenza da accordarsi ad alcuni piuttosto che ad altri porti.

Quanto poi a ciò che particolarmente interessa l'onorevole Greco-Cassia, vale a dire, i lavori che possono presentare un carattere di assoluta urgenza al porto di Siracusa, debbo dirgli che il Governo ha diversi modi di provvedere; prima di tutti vi è in bilancio un fondo ordinario destinato alle escavazioni dei porti; il qual fondo essendo distribuito tutti gli anni secondo l'importanza dei lavori, sarebbe destinato in proporzionata misura al porto di

Siracusa se veramente occorressero in quel porto lavori più urgenti che in altri.

Io quindi prego l'onorevole Greco-Cassia di assicurarsi che all'escavazione del porto di Siracusa si potrà provvedere non soltanto coi mezzi ordinari del bilancio, ma anche in forza dell'ordine del giorno annesso a questa legge, col quale si mira a disciplinare il servizio delle escavazioni in guisa che tanto per quelle ordinarie come per le straordinarie si provveda, come si deve, nel maggior interesse dei nostri porti.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Brin.

BRIN. Io non aveva intenzione di parlare su questo disegno di legge, perchè trattandosi, come osservò il relatore, di un disegno di legge già votato dalla Camera, il presentare nuove proposte equivarrebbe ad intralciarne e comprometterne l'approvazione. Ma poichè ho veduto che vari miei colleghi hanno fatto delle raccomandazioni, mi riserverei nel caso che fossero prese in considerazione, di farne anch'io qualche cosa, sebbene io creda che si comprometterebbe la legge senza raggiungere lo scopo che i proponenti si prefiggono perchè bisognerebbe fare nuovi studi.

Quando si discusse l'altra volta questo disegno di legge io ho avuto l'onore di rappresentare alla Camera l'urgenza di alcuni lavori nel porto di Livorno, urgenza che è stata riconosciuta sia da vari oratori della Camera come pure dall'onorevole ministro dei lavori pubblici. A questo riguardo debbo compiere il dovere di ringraziare l'onorevole ministro il quale ha corrisposto coi fatti alle assicurazioni che allora mi aveva dato. Egli aveva riconosciuto l'urgenza di certi lavori ed ho veduto che nel disegno di legge per i porti ed altri lavori pubblici egli ha tenuto conto delle assicurazioni fatte alla Camera, ed ha stabilito le somme necessarie per provvedere a questi bisogni urgentissimi.

Giacchè posso parlare, vorrei pregare l'onorevole ministro di portare la sua attenzione sopra uno sconcio che si avvera nel porto di Livorno per il quale la necessità di provvedere sollecitamente è dimostrata dal fatto stesso del quale si è intrattenuta or non è molto questa Camera, ed è che le nostre società di navigazione sollevano qualche volta delle difficoltà per fare entrare nel porto di Livorno i loro piroscafi. Ciò è dovuto alla presenza di una secca che esiste alla diga esterna di quel porto.

Trattasi di una piccola secca per far scomparire la quale la spesa necessaria non sarebbe gravissima; e siccome essa si trova ad un terzo circa della lunghezza della diga, a partire dalla bocca d'entrata nel porto, così viene a rendere inutili per i grandi

LEGISL. XIV — 1ª SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 25 GIUGNO 1880

piroscafi due terzi dell'ampiezza dell'avamposto. Quindi con una spesa relativamente piccola si migliorerebbero grandemente le condizioni di quel porto il quale, come ho detto, si trova in condizione da rendere qualche volta difficile la manovra dei grandi piroscafi che ora fanno parte del materiale delle nostre società di navigazione.

Basta accennare a questo fatto per farsi un'idea delle condizioni in cui si trova quel porto, che è il secondo del regno per importanza commerciale.

A questo riguardo io non aggiungerò altre parole.

Ho sentito che si è parlato anche della necessità di provvedere o all'escavazione dei nostri porti militari o alla costruzione di bacini per ricevere le nostre navi da guerra. Io non avrei parlato su tale questione perchè non credo che sia questa la sede opportuna per trattarla; ma poichè vi si è accennato, io credo mio debito di ripetere le raccomandazioni che ho fatte a tale riguardo in varie occasioni perchè si pensi a provvedere a questa suprema necessità della nostra marineria militare.

Dissi già più volte come la nostra marineria militare si trova nella condizione di non possedere all'infuori della Spezia alcun bacino capace di dar ricetto a tutte le nostre corazzate ed anche a molti altri bastimenti minori.

Si è parlato di Venezia. Ora Venezia ha due bacini uno dei quali di dimensioni atte a dar ricetto alle nostre corazzate dal *Duilio* in giù. Ma questi bacini diventano inutili perchè il canale di comunicazione da Malamocco all'arsenale di Venezia non ha un fondale sufficiente per dare passaggio alle grandi corazzate. Occorre quindi per Venezia provvedere allo scavo del canale di accesso dal porto di Malamocco all'arsenale. È facile rendersi ragione della gravità delle condizioni che questo stato dei nostri arsenali crea alla nostra marineria ed alla nostra difesa marittima.

Del resto il Governo si era già preoccupato di questo stato di cose, e la Camera sa che era già stato presentato un disegno di legge che giunse allo stato di relazione, ma che per le vicende parlamentari non potè essere discusso; ed io credo che sia un dovere del Governo di farsi carico di questo grave stato di cose.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Arbib.

ARBIB. La somma stanziata in questo disegno di legge pel porto di Civitavecchia si può considerare sufficiente ai lavori che debbono adesso intraprendersi; molto più qualora si consideri che in un altro disegno di legge una somma non indifferente sarà stanziata per altri lavori nel medesimo porto.

Io quindi non avrei che una sola osservazione da fare e la farò in brevissime parole.

Il primo stanziamento, secondo la tabella annessa alla relazione, cadrebbe nell'anno 1882; di guisa che i lavori non potrebbero incominciare che a quell'epoca. Siccome da lunghissimo tempo si aspetta il cominciamento di questi lavori al porto di Civitavecchia io vorrei pregare il signor ministro dei lavori pubblici se potesse dare assicurazione che nella esecuzione pratica di questa legge cercherà tutti i mezzi possibili affinchè i lavori possano aver cominciamento nel 1881. E tanto più sarebbe necessario far questo, inquantochè le quote dei primi anni sono molto inferiori a quelle stanziate negli ultimi ed indicano che i lavori dovranno necessariamente procedere con molta lentezza.

Pregherei quindi il signor ministro di voler dire, se non creda possibile di anticipare, magari con qualche espediente di contabilità, l'esecuzione di questi lavori, sicchè principino nel 1881.

Non ho altro da dire.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Micheli.

MICHELI. Sebbene io creda poco corretto di portare alla Camera le conversazioni, o meglio diciamo le discussioni, che avvengono in seno delle Commissioni; tuttavia trovandomi tirato per i capelli dal relatore della Commissione, io debbo mettere in chiaro qualche cosa per dimostrare alla Camera come quest'oggi io mi trovi coerente con quanto a quell'epoca avevo l'onore di esporre in seno della Commissione parlamentare.

Io non ho mai ammesso in seno della Giunta che Roma dovesse avere un porto perchè è la capitale d'Italia. Da questo lato io ritengo che il porto di Civitavecchia, reso capace di grandi navi al sicuro, sia dannoso alla sicurezza della capitale. Infatti, onorevoli colleghi, il porto di Civitavecchia nelle condizioni attuali male si presta ad uno sbarco in tempo di guerra. Fatevi invece un porto che renda possibile l'ancoraggio, ed avrete agevolato lo sbarco in poche ore di un esercito per montarvi nella capitale.

Quindi, fatto il nuovo porto, Civitavecchia sarà per Roma una continua minaccia, se non lo si presidia con fortificazioni costosissime.

Io sollevai questa questione; ma, trovato che si voleva avere un riguardo benevolo alla capitale: ebbene, dissi, quando la Giunta in maggioranza sia di questa idea, io solo non farò rumore.

Ricorda l'onorevole Damiani che la questione di volere noi studiare il porto di Civitavecchia sorse appunto dall'esperienza, che io avevo avuto, che molti dei porti nostri erano stati danneggiati, per-

chè poco studiati, come disgraziatamente succede in Italia, che tutto si studia poco, e si spendono quindi inutilmente molti milioni. E questo è un fatto: e se qualcuno volesse che io lo dimostrassi, non avrebbe che ad esprimerne il desiderio.

DAMIANI, relatore. Chiedo di parlare.

MICHELI. Dunque, quando mi si fece sentire che la Giunta non aveva il mandato di prendere ad esame le questioni tecniche, ma puramente le amministrative, io mi tacqui, e così andò che votai cogli altri le spese per il porto di Civitavecchia. E siccome non credei il caso di fare allora delle raccomandazioni (che però mi pare di avere fatte, presente l'onorevole ministro allora deputato), perchè questo porto fosse meglio studiato; mi valse ora della facoltà di parlare per avanzare questa raccomandazione, sulla quale io vivamente insisto, e vi insisto per l'interesse del paese, vale a dire che l'onorevole ministro non faccia por mano a questi lavori, finchè i piani e tutti gli studi di quel porto, che si vuol fare, non siano sottoposti a delle Commissioni tecniche, nelle quali l'elemento marinaresco ci entri per due terzi.

PRESIDENTE. L'onorevole relatore ha facoltà di parlare.

DAMIANI, relatore. L'onorevole Micheli voleva parlare della Commissione, di cui faceva parte, e non certo dell'ufficio. Io non potevo ricordare che l'onorevole Micheli fa parte di un ufficio qualsiasi, essendo noto che tutti i deputati fanno parte di un ufficio: ho invece ricordato che egli faceva parte della Giunta incaricata di riferire alla Camera su questo disegno di legge.

MICHELI. Fu uno sbaglio: dissi ufficio anzichè Commissione o Giunta parlamentare.

DAMIANI, relatore. Ebbene, io diceva che l'onorevole Micheli si arrese allora alle ragioni che prevalsero in seno alla Giunta, quelle cioè di accordare le spese che ci erano richieste pel porto di Civitavecchia, quelle che miravano a farci considerare questo porto come quello della capitale, escludendo la necessità di qualsiasi riforma da introdursi alle opere proposte ministeriali.

Ciò soltanto io ricordava all'onorevole Micheli, appunto perchè ho avuto il piacere d'averlo compagno nella Giunta parlamentare, e ricordavo come egli avesse cooperato alla formazione di questo disegno di legge.

Non dico altro perchè non voglio far perdere tempo alla Camera, come farei se volessi dire all'onorevole Micheli che non so persuadermi che il porto di Civitavecchia, il quale deve servire ad alimentare i commerci della capitale ed a difenderla, possa invece riuscirle di danno.

MICHELI. Voi la peggiorate la condizione della capitale.

PRESIDENTE. Prego di non interrompere.

Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro dei lavori pubblici.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Dopo le parole dell'onorevole relatore, poco mi resterebbe da aggiungere se ragioni di convenienza non consigliassero ai ministri di rispondere qualche parola ai singoli oratori.

Comincerò dall'egregio mio amico l'onorevole Elia, il quale faceva raccomandazioni giustissime, dal suo punto di vista, rispetto al porto d'Ancona.

Egli ha voluto rimproverarmi, e non credo di meritare il rimprovero, ch'io non mi sia voluto persuadere dell'urgenza dei lavori che occorrono al porto d'Ancona, ed ha soggiunto che se fossi stato persuaso di quest'urgenza, avrei dovuto aumentare la somma stabilita da questo disegno di legge, e non aspettare altro tempo per provvedere alle maggiori necessità di quel porto.

A questo proposito parevami d'essermi spiegato molto chiaramente non in una, ma in due relazioni, nelle quali dicevo esplicitamente che io presentava il disegno di legge che sta davanti alla Camera senza nulla togliere e nulla aggiungere, perchè questo mi pareva un omaggio di convenienza al voto già dato dalla Camera stessa a questo disegno di legge. Dopo ciò, non so intendere come c'entri qui il non essere persuaso dell'urgenza dei lavori di quel porto.

Se poi dovessi entrare nel merito, dovrei dire che se non fossi stato persuaso dell'urgenza dei lavori di quel porto, ripresentando questo disegno di legge, avrei diminuito od escluso la somma relativa al porto di Ancona, ed avrei poi tanto meno pensato ad aggiungere le 500,000 lire nell'altro che presentai nel mese di aprile, e che, ripeto, volli tenere distinto da questo per un sentimento di rispetto al voto precedente della Camera.

L'onorevole Elia ha poi ragionato lungamente, ed io non metto in dubbio la giustezza del suo ragionamento, sulla parte tecnica dei lavori occorrenti. Ma qui rispondo a lui, come rispondo all'onorevole Micheli che fece altrettanto pel porto di Civitavecchia ed a qualche altro oratore rispetto ai lavori di altri porti, che sarà verissimo tutto quello che essi dicono, cioè che il molo debba essere prolungato a destra piuttosto che a sinistra, che debba essere orientato a una parte piuttosto che all'altra, e che facendo altrimenti ne derivi un danno al porto; ma d'altra parte essi stessi mi ammetteranno che io non posso chiamar la Camera a giudicare sulla direzione dei moli o sulla orientazione dei porti; io non posso sostituire la mia alla loro opinione, e

LEGISL. XIV — 1^a SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 25 GIUGNO 1880

peggio ancora a quella dei corpi che sono chiamati, per ragioni tecniche, a dare il loro voto su queste materie.

Il mio dovere è quello di far prendere in esame tutte le considerazioni che si fanno non solo dagli uomini tecnici, ma anche dagli uomini parlamentari; questo dovere io ho sempre adempiuto e lo adempirò anche per l'avvenire. Ma qui non si tratta che dell'approvazione della somma per l'opera indicata; in questo disegno si parla di un molo al porto d'Ancona, nell'altro presentato in aprile c'è proposta una somma di 500,000 lire per la sistemazione di questo stesso porto. Perciò vede l'onorevole Elia che si potrà provvedere a quella direzione di moli, che sarà giudicata migliore, perchè non è per anco determinato che si faccia piuttosto in uno che in altro modo, di 50 piuttostochè di 80 metri.

L'onorevole Elia desidererebbe che fosse aggiunta una somma di lire 150 mila per 10 anni, in questo stesso disegno di legge; ma egli dovrà convenire che appunto per non turbarne l'economia, non è possibile ammettere alcuna variazione nelle somme; perchè, ammettendo una di queste domande, non ci sarebbe ragione per non discutere gli aumenti che si venissero proponendo per altri porti compresi nel disegno di legge. Io credo che egli, ragionevolissimo come è, vorrà contentarsi per ora di queste mie dichiarazioni rispetto agli studi tecnici, e si riserverà alla discussione dell'altro disegno di legge, se non riterrà sufficienti le 500,000 lire, di chiedere quegli aumenti che gli parranno opportuni.

Intanto, per quel che riguarda la escavazione, ritenga che pel porto di Ancona è sufficientemente provveduto, perchè, di qui alla scadenza del contratto che si verifica, mi pare, nel 1884 o nel 1885, sono già approvate 600,000 lire e poi dal 1884 o dal 1885 andando avanti, si stanzierà il resto che potrà occorrere per lo scavo completo di quel porto. Quanto al bacino di carenaggio, noi ne abbiamo tante volte parlato in questa Camera, che disgraziatamente io non mi trovo in grado, perchè non credo che mi sia consigliato diversamente dal mio ufficio di ministro, di prendere altri impegni all'infuori di quelli presi finora. Per quante volte si sia esaminata questa questione del bacino, tutti, alla unanimità, hanno detto che non c'è bisogno di farlo. Che vuole? L'onorevole Micheli diceva adesso che le questioni dei porti bisogna che siano esaminate non solo da ingegneri costruttori, ma anche da capitani di mare; ebbene, questa questione io l'ho sempre fatta esaminare specialmente da quelle persone che l'onorevole Micheli indica come più competenti; vale a dire dall'ufficio di marineria, da

ammiragli, da capitani, e sono essi che sostengono che non ve n'è necessità. Vuole l'onorevole Elia che io, unicamente perchè egli è giustamente interessato in questa questione, gli dia ragione? Mi metterei contro tutte quelle persone competenti che dicono che non occorrono bacini di carenaggio al porto di Ancona. Se si trattasse di un 30 o 40,000 lire, potrei lasciar correre, ma si tratta di tre milioni all'incirca.

Egli sa poi come io sia persuaso che, se nel porto di Ancona non si può fare un bacino di carenaggio, si potrebbe per lo meno provvedere alla riparazione delle grosse navi, anche con uno scalo di alaggio che tante volte si è dovuto raccomandare; vede quindi che io, lungi dall'aver dell'avversione per ciò, ho anzi la persuasione che qualche cosa occorra di fare in quel porto.

L'onorevole Cavalletto si è diretto a me per dire che bisognerebbe far appurare se siano veri o no i dubbi rispetto all'insufficienza dei bacini di carenaggio di Venezia. A questo riguardo dirò che quei bacini di carenaggio sono di esclusiva dipendenza del Ministero di marineria; il Ministero dei lavori pubblici non ci ha mai avuto nulla a vedere. Dirò però che io credo che non ci sia da temere gran che rispetto alla portata dei bacini, almeno di uno, il quale è stato fatto così recentemente che è impossibile ritenere che non si sia tenuto conto della crescente mole delle nostre navi da guerra; sebbene sia vero che da qualche anno è avvenuta tale rivoluzione nella costruzione delle grandi navi, specialmente nella lunghezza, che quasi tutti i nostri bacini sono diventati insufficienti. Avverto però che nel disegno presentato nel mese di aprile, ho destinata una somma pel bacino di carenaggio di Livorno, proponendo di allungarlo, perchè ne abbiamo alcuni alla Spezia, ma sono destinati alla marineria militare, e difficilmente si può valersene per tutti i bisogni.

La competenza del Ministero dei lavori pubblici per Venezia si limita a facilitare l'approdo. Si tratta di arrivare alla profondità di nove metri, od otto di profondità utile, onde non avvenga che le grandi navi si trovino costrette a scaricare le loro merci o le loro batterie per poter approdare. A questo occorre provvedere, quando il canale è lungo molto. Ho quindi incluso una spesa di qualche milione per il rimanente di scavo che occorre al canale della grande navigazione, appunto in vista dell'importanza militare del bacino della laguna interna.

L'onorevole Micheli, parlando ripetutamente del porto di Civitavecchia, parmi abbia voluto mettermi in avvertenza che sta per commettersi un grande

LEGISL. XIV — 1ª SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 25 GIUGNO 1880

sproposito. Dal suo discorso non parmi di aver rilevato altro che questo...

MICHELÌ. Domando di parlare per fatto personale.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI... che egli non è favorevole alla sistemazione del porto di Civitavecchia. Va bene: sarà questa un'opinione come un'altra che avrà grandissimo valore, ma io non so che cosa dirgli, dacchè finora tutti hanno raccomandato che si sistemi una buona volta il porto di Civitavecchia. Per conseguenza della sua opinione non posso che ripetere che farò tener conto unendo il suo discorso agli atti che saranno presentati all'esame del corpo tecnico; e quando poi l'onorevole Micheli dice: guardate che l'esame definitivo della parte tecnica non dovete limitarvi ad affidarlo agli ingegneri costruttori, ma dovete chiamarvi la parte che veramente è più in grado di giudicare ed è anche più interessata, vale a dire la parte marinaresca; egli mi chiama ad eseguire quello che fo sempre. Egli sa meglio di me che i progetti di un porto qualunque non sono in massima esaminati unicamente dagli ingegneri costruttori; sa che esistono due Commissioni, e non una sola, precisamente composte come egli desidera; ed anzi io credeva che egli avesse fatto parte in qualche tempo di alcuna di queste Commissioni. Certo, se non lui, parecchi sono qui, e ammiragli e delegati dalla marina che fanno parte di questa Commissione, così detta « Commissione dei porti, locale e permanente » e che sono in maggioranza, precisamente come egli desidera. Perchè in questa Commissione centrale, se ben ricordo, non ci sono più di due ispettori del Genio civile.

L'onorevole Arbib ha raccomandato che si veda modo di anticipare i lavori del porto di Civitavecchia, avendo trovato nella tabella che essi comincierebbero solo nel 1882.

La ragione della distribuzione dei fondi in questa tabella che ripartisce le spese in parecchi esercizi e l'iniziamento dei lavori ad epoche diverse, dipende anche dallo stato dei progetti esecutivi. Per il porto di Civitavecchia bisogna eseguire tutti i progetti di appalto; quindi richiedesi un certo tempo. Ma se egli considera che l'anno 1880 è già molto avanzato, e che non ci resta più che l'ottantuno di scoperto prima di avere un fondo disponibile, vedrà facilmente che noi nel 1881 potremo non solo appaltare i lavori, ma anche incominciarli. Imperocchè prima di pagare i primi acconti alle imprese si arriva a consumare tre, o quattro, o cinque mesi di lavoro. Per conseguenza quando è iscritta la prima somma in un anno, si deve intendere che anche sei mesi prima si possano cominciare i lavori.

Ad ogni modo non credo che egli desideri di cam-

biare, per questo solo, la ripartizione delle cifre; perchè ciò sconvolgerebbe completamente l'intera economia del disegno di legge.

L'onorevole Brin, parlando del porto di Livorno, ha segnalato un gravissimo difetto, che è quello della secca al suo ingresso; ed egli stesso ha dichiarato che si è largamente provveduto ai bisogni più importanti del porto di Livorno colla somma inclusa nell'altro disegno di legge.

Se la remozione di questa secca, che è quella dell'antemurale (ce ne sono poi altre due per cui la somma intera ascenderebbe a tre milioni) importasse solo una somma alla quale potesse far fronte il bilancio, cioè fosse inferiore a 30,000 lire, io potrei subito provvedere. Ma dalle notizie che ho, mi risulta che anche questa sola parte di lavori, importa qualche centinaio di mila lire. Non vorrei dire adesso uno sproposito, perchè non ho in memoria l'importare preciso di questo lavoro, ma credo che richiegga qualche centinaio di mille lire. Per conseguenza, anche volendo presentare un disegno di legge per questo, ci si metterebbe lo stesso tempo che a far discutere l'altro. Non ci resta quindi a far altro, se non che cercare insieme di sollecitare l'esame e la discussione dell'altro disegno di legge per provvedere completamente.

L'onorevole Massari mi ha fatto una domanda così laconica, che, forse per questo, bisogna che gli dichiaro che non l'ho intesa; egli chiese per qual motivo dal privilegio di questo disegno di legge si sia escluso il porto di Bari.

Anzitutto io non mi rendo conto della parola privilegio.

MASSARI. Ho detto beneficio e non privilegio.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Scusi, allora io ho capito male; si escluda dai benefizi. La ragione l'ho detta: perchè questo disegno di legge non è che la riproduzione di un altro già votato dalla Camera; per conseguenza io non l'ho toccato, ho creduto mio dovere di non toccarlo perchè se avessi creduto di poter far questo ne avrei presentato un solo cumulativamente a quello più grosso; ma venendo anche al merito del porto di Bari l'onorevole relatore ha già detto che per quel porto c'è una legge speciale, in esecuzione della quale in bilancio ci sono le somme stanziare; in conseguenza io non saprei a quali bisogni ulteriori provvedere.

Quando occorran al porto di Bari altri lavori, sul che non metto dubbio, e siano esaurite le somme che sono già stanziare in forza di quella legge nel bilancio, non sarò certo io che farò obiezioni alla continuazione dei lavori che siano necessari nel porto di Bari, dove si impiegano parecchi milioni; e non si potrebbe certamente arrestarsi a mezza

LEGISL. XIV -- 1ª SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 25 GIUGNO 1880

strada omettendo qualche cosa che potesse ancora occorrere in quel porto.

L'onorevole Greco-Cassia credo abbia voluto limitarsi a fare delle raccomandazioni rispetto alla necessità delle escavazioni che possono occorrere specialmente al porto di Siracusa, ma il suo ordine del giorno ha una portata più generale.

Ora per la parte generale del suo ordine del giorno lo pregherei di associarsi alla raccomandazione già fatta nell'ordine del giorno della Commissione riguardo alle escavazioni generali.

Quanto a quella parte che riguarda il porto di Siracusa se vi sarà veramente urgenza assoluta di qualche provvedimento, io darò opera perchè si veda di soddisfare a quelle necessità, colle somme assegnate in bilancio per le escavazioni, trattandosi specialmente di un porto che è a carico esclusivo del Governo, come porto di rifugio. Io credo che l'onorevole Greco-Cassia si terrà pago di questa mia dichiarazione e non vorrà insistere sull'aggiunta che egli proponeva all'ordine del giorno della Commissione; molto più che la seconda parte di quest'ordine del giorno mi pare che soddisfi al suo desiderio.

Restano gli onorevoli Albini e Micheli che hanno parlato lungamente e dottamente delle condizioni e dei bisogni del porto di Lerici, e l'onorevole De Vitt che più brevemente espresse le cose stesse rispetto al porto di Santo Stefano.

Ebbene, signori, alla Camera c'è sempre tempo per ogni discussione, e ce ne può essere anche per questa, ma quelle osservazioni non possono avere attinenza di sorta col presente disegno di legge. Esso riguarda lavori ai porti classificati nelle tre categorie, ai quali deve provvedere lo Stato. I porti di Lerici e di Santo Stefano sono di 4ª classe, tra quei porti, cioè, che la legge disgraziatamente ha lasciato alla cura, all'iniziativa dei municipi.

DI SAN DONATO. Ma come si fa a lasciare il porto di Santo Stefano al municipio? È una derisione. (*Movimenti*)

PRESIDENTE. Non interrompano, li prego.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Se noi vogliamo discutere se la legge abbia bene o male provveduto, è un'altra questione; io potrei anche giudicare non troppo buona la disposizione presa, ma posso io variarla di mio capriccio? Posso non tenerne conto? È impossibile. L'onorevole Albini disse che era impossibile lasciare alle forze del solo municipio il provvedere alle grandi necessità del porto di Lerici, molto più che il porto di Lerici avrebbe, come l'avrà certamente, una grande importanza marittima, e l'onorevole De Vitt disse, e se non l'ha detto lui,

lo dico io, le stesse cose per il porto di Santo Stefano.

Io riconosco benissimo, che quei municipi sono nella impossibilità di provvedere a quei bisogni, ma la legge poi, bene o male che sia fatta la classificazione, non determina che i porti di 4ª classe siano ad esclusivo carico del comune; giacchè l'articolo 198 stabilisce che alle spese dei porti di 4ª classe provvedano non solo i municipi del luogo, ma anche il consorzio dei municipi interessati, che può andare fino al circondario, e di più stabilisce, che la provincia possa dare sussidi e che lo Stato stesso possa concorrere fino al terzo della somma.

Per conseguenza non è esattissimo che le sole forze dei comuni sieno insufficienti, perchè i comuni i quali hanno voluto fare dei lavori ai porti di quarta classe hanno sempre ottenuto dal Governo il terzo della spesa, e basta leggere le tabelle dei bilanci che si presentano alla Camera per vedere che vi sono sempre 8 o 10 porti sussidiati in questa guisa. Io non contesto che i lavori che occorrono a questi porti possano avere un'importanza maggiore di quella che è richiesta per interessi esclusivamente locali, ma queste sono considerazioni che varranno per un passaggio di categoria, di classificazione; imperocchè tutti sanno che prima che il Governo possa mettere mano a un lavoro qualunque in un porto di quarta classe, deve con legge speciale provvedere alla sua iscrizione in una delle tre categorie precedenti. Dunque, prima di qualsiasi domanda di fondi da stanziare, non in forma di sussidi, rispetto ai porti di quarta classe, come quelli di Santo Stefano e di Lerici, bisogna con una legge apposita provvedere alla loro classificazione in altra delle tre precedenti categorie.

A questo si può rispondere che il Governo può provvedere di propria iniziativa, ma la relazione dell'onorevole Giunta riproduce qui un ordine del giorno, che io dichiaro di accettare completamente, perchè l'ho accettato anche un'altra volta, con cui appunto si fa invito al Governo di presentare entro il 1880 una legge che modifichi, in quanto vi sia necessità, la classificazione dei porti, provvedendo specialmente a quelli di quarta classe; imperocchè non è a credere che solamente i porti di Lerici e di Santo Stefano si trovino in condizione di aver dato occasione a grandi lagnanze; molti sono i porti di quarta classe che hanno dato occasione a rinnovare lo studio di una nuova classificazione, senza la quale si farebbe proprio getto della pubblica fortuna, esponendo i municipi a sostenere spese che eccedono le loro forze.

Adunque per questi due porti io non posso che limitarmi a tener conto di tutte le considerazioni

LEGISL. XIV — 1^a SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 25 GIUGNO 1880

fatte nello studio che è già molto avanzato per la riforma della classificazione dei porti di quarta classe (non dico fin d'ora quale perchè dipenderà dallo studio completo che si farà di tale questione), per tenerne conto, dico, nell'epoca in cui si presenterà il disegno di legge per i porti di quarta classe e la classificazione generale dei porti; epoca che non sarà certamente più lontana del 1880, come è determinato nell'ordine del giorno della Commissione, e che io credo, spero e potrei dire sono certo che sarà presentato al mese di novembre, quando la Camera riprenderà le sue sedute. Non potrei nemmeno impegnarmi a presentarlo prima, perchè non sarebbe possibile poter discutere nel tempo che ci rimane un disegno di legge di tanta importanza e di tanta mole.

Io credo con ciò di aver dato qualche risposta a tutti gli oratori che hanno parlato su questo disegno di legge. Se qualche cosa avessi dimenticato faccio preghiera di volermela ricordare.

MICHELI. Domando di parlare.

Voci. La chiusura!

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, la tabella darebbe luogo ai discorsi che non si potessero fare nella discussione generale.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Micheli per fatto personale.

MICHELI. Dalle parole dette dall'onorevole ministro dei lavori pubblici in riguardo alla conformazione del porto di Civitavecchia...

PRESIDENTE. Onorevole Micheli si limiti al fatto personale, perchè ha già parlato due volte.

MICHELI... ho compreso che probabilmente mi sono spiegato male. Io non ho affermato che quella conformazione sia sbagliata: ho emesso un dubbio, e mi sono limitato ad una raccomandazione che ho fatto al ministro perchè nel caso che questa Commissione non fosse stata nominata, o nominata non ci fosse compreso l'elemento militare, si fosse uniformato ai miei desiderii.

Venendo adesso a parlare del porto di Lerici, sapevamo noi pure (e qui mi permetta l'onorevole Albini che parli anche in nome suo), che non si poteva aggravare sullo Stato la spesa di un porto se prima non si cambiava di categoria; ma noi ci siamo valse dell'opportunità per far presente al ministro la condizione in cui si trova il porto di Lerici, persuasi che a suo tempo egli ne terrà calcolo.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Massari.

MASSARI. Mi preme di fare osservare che, mentre l'onorevole ministro dei lavori pubblici mi ha redarguito di poca chiarezza, mi ha poi fatto una ri-

sposta così precisa da contraddire la sua primitiva asserzione.

Certamente di questa precisione io rendo lode all'acume del suo ingegno, ma per ricambio di cortesia lo prego di riconoscere da parte sua che c'entra un poco il merito della chiarezza dell'interrogante.

PRESIDENTE. Non essendovi altri oratori iscritti dichiaro chiusa la discussione generale.

Ora si tratta dunque di votare gli ordini del giorno. Primo viene l'ordine del giorno dell'onorevole Elia.

Chiedo alla Commissione ed al ministro se lo accettino.

DAMIANI, relatore. La Commissione non lo accetta.

PRESIDENTE. L'onorevole ministro neppure?

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Come semplice raccomandazione.

PRESIDENTE. Onorevole Elia, ella vi insiste?

ELIA. Io voglio esonerare l'animo mio da qualsiasi responsabilità per un fatto così grave qual è quello di non avere nell'Adriatico un bacino di carenaggio atto a ricevere le nostre grandi navi corazzate, e mantengo l'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Dunque rileggo l'ordine del giorno dell'onorevole Elia:

« La Camera invita il Ministero a provvedere alla continuazione della costruzione del bacino di carenaggio in Ancona, dandogli dimensioni tali che lo rendano atto a ricevere le più grosse navi della regia marina. »

Quest'ordine del giorno non è accettato nè dall'onorevole ministro, nè dalla Commissione. Lo pongo ai voti.

(Non è approvato.)

Ora viene l'ordine del giorno della Commissione che l'onorevole ministro accetta.

L'onorevole Greco-Cassia ha proposto un'aggiunta a quest'ordine del giorno, che è la seguente:

« A provvedere con escavazioni di urgenza per quei porti principali la di cui profondità sia tanto scemata, da non permettere più l'ancoraggio delle nostre navi corazzate. »

Mantiene l'onorevole Greco questa aggiunta?

GRECO-CASSIA. Ho chiesto di parlare per fare una dichiarazione.

PRESIDENTE. La faccia.

GRECO-CASSIA. Quando io proposi l'aggiunta, era in certo modo indotto a ritenere che il numero secondo dell'ordine del giorno della Commissione, largamente interpretato, avrebbe potuto comprendere quello che io volevo che si fosse, in termini chiari ed espliciti, colla mia aggiunta espresso.

Ma per la mia abitudine di tener sempre presente

l'aforismo: *Quod abundat non vitiat*, io proposi quell'aggiunta nella speranza che sarebbe stata accettata dalla Commissione e dal ministro, o che avrei potuto avere da loro delle dichiarazioni, le quali mi avessero potuto assicurare che nel numero secondo dell'ordine del giorno della Commissione si contenesse quello che io volevo fosse stato espressamente aggiunto.

Ora le assicurazioni avute dall'onorevole relatore della Commissione, e dall'onorevole ministro, sono talmente tranquillanti, che mi possono indurre a ritirare l'aggiunta da me proposta.

Però di una sola cosa io non ho potuto rimanere soddisfatto, ed è che avendo io segnalato un inconveniente di grave importanza, cioè quello che nel porto di Siracusa, per difetto di profondità, non possono avere comodo ancoraggio le nostre navi corazzate, non si è data a me una categorica risposta. E giacchè vedo presente l'onorevole ministro della marina, il quale viene da me pregato a prestarmi attenzione...

PRESIDENTE. Onorevole Greco-Cassia, la discussione è chiusa.

GRECO-CASSIA. Ma è presto detto. Io domando all'onorevole ministro della marina se sia vero che egli abbia verificato essere la profondità del porto di Siracusa tanto scemata da non più permettere il comodo ancoraggio delle nostre navi corazzate; se un così grave inconveniente sia stato verificato, a me sembra evidente che debbasi provvedere di urgenza dall'onorevole ministro dei lavori pubblici.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Sì, coi mezzi ordinari.

PRESIDENTE. Onorevole Greco-Cassia, ritira la sua aggiunta?

GRECO-CASSIA. Io non avrò forse ben capito la risposta datami all'onorevole ministro dei lavori pubblici; ma a me è sembrato non essermi stata data una categorica risposta intorno al se dall'onorevole ministro della marina sia stato o pur no verificato che nel porto di Siracusa la profondità sia tanto scemata da non permettere più il comodo ancoraggio delle nostre navi corazzate.

PRESIDENTE. L'onorevole ministro ha facoltà di parlare.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Io credeva che l'onorevole Greco-Cassia avesse inteso; cioè, che io ho dichiarato che, se si tratta di una di quelle urgenze di lavori per impedimenti che realmente rendono pericolosa la stazione di una nave (non importa che sia da guerra, perchè queste d'ordinario stanno al largo), io avrei provveduto coi fondi ordinari. Se poi egli parla di escavazioni, le quali richieggono delle spese veramente straordinarie, per le quali

non sia in facoltà del ministro di dare un provvedimento coi fondi del bilancio, allora aspetti che discutiamo l'altro disegno di legge, che spero verrà presto in discussione, ed allora, se non vi troverà quello che occorre per gli scavi dei porti e per quello da lui indicato, potrà domandare delle somme maggiori; e troverà che, sentito il ministro della marina, per quello che riguarda la parte militare, farò io stesso le proposte necessarie.

Dunque io spero che egli si accontenti di queste dichiarazioni, che, se si tratta di qualche provvedimento immediato, straordinario, che possa farsi coi fondi che sono in bilancio, io non mi vi rifiuto; e piglio impegno di fare subito gli studi per provvedere, se si tratta di cosa che richieda un disegno di legge.

Spero che, dopo ciò, l'onorevole Greco-Cassia non persisterà nella sua proposta.

PRESIDENTE. L'onorevole Greco-Cassia è soddisfatto?

GRECO-CASSIA. Io non voglio rendermi rincrescevole, ulteriormente insistendo. La risposta dell'onorevole ministro è stata nel senso che se vi sono inconvenienti sarà provveduto. Io avrei desiderato sapere se l'inconveniente da me segnalato fosse venuto a sua conoscenza, e se fossero state ordinate le escavazioni che hanno il carattere d'urgenza.

ACTON, ministro della marina. In genere ci si è limitati alle escavazioni che si devono fare...

GRECO-CASSIA. Ma se le navi non possono ancorare nel porto?

MINISTRO DELLA MARINA. Non possono ancorare nel porto interno. Io credo che si possa per questo provvedere coi mezzi ordinari, e non sia punto necessario un disegno di legge.

Molte voci. Ai voti! ai voti!

PRESIDENTE. L'onorevole Greco-Cassia ritira la sua proposta?

GRECO-CASSIA. Io prendo atto delle dichiarazioni della Commissione e degli onorevoli ministri della marina e dei lavori pubblici...

DI SAN DONATO. E della Camera.

GRECO-CASSIA... e mi auguro che sarà convenientemente provveduto. Perciò ritiro la mia proposta.

PRESIDENTE. Essendo ritirata la proposta dell'onorevole Greco-Cassia, non rimane che l'ordine del giorno della Commissione, di cui ho dato lettura.

Chi l'approva si alzi.

(È approvato.)

Verremo alla discussione degli articoli:

« Art. 1. È autorizzata la spesa di lire *ventiquattro milioni quattrocento settanta mila* per l'esecuzione delle opere marittime indicate nella tabella annessa alla presente legge. »

LEGISL. XIV — 1ª SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 25 GIUGNO 1880

Nessuno chiedendo di parlare e non essendovi oratori iscritti, pongo ai voti quest'articolo.

(È approvato.)

« Art. 2. La somma, di cui all'articolo precedente, sarà stanziata in appositi capitoli dei bilanci del Ministero dei lavori pubblici dal 1880 al 1889 inclusivamente, e ripartita annualmente nel modo fissato dalla annessa tabella. »

L'onorevole Mazzarella ha facoltà di parlare pel porto di Gallipoli. (*Movimento*)

MAZZARELLA. Non prometto la brevità, perchè certamente sarei nel pericolo di non mantenerla. (*Bravo! — Bisbiglio*)

PRESIDENTE. Prego di far silenzio.

MAZZARELLA. Parlo per avere dall'onorevole ministro una spiegazione, e per fargli un'esortazione.

La spiegazione ch'io chiedo è questa. Quando l'onorevole ministro Mezzanotte presentava il disegno di legge per queste spese straordinarie destinate ai lavori di sistemazione di alcuni porti, parlando di Gallipoli... (*Interruzione*)

Crede che anche a mezzanotte non si veda Gallipoli? (*Si ride*)

Presentando dunque questo disegno di legge, l'onorevole Mezzanotte parlava di lire 140,000. Pare che il ministro attuale non riconosca la necessità di ciò che deve farsi per quel porto, poichè invece di 140,000 lire non ne ha proposte che 120,000 senza nemmeno dirne il perchè. Desidererei ch'egli mi serbasse sempre la stessa somma, e che s'avessero sempre a spendere 140,000 lire. Questa è la spiegazione che domando. Forse sarà uno sbaglio d'aritmetica. In tal caso è necessario che lo sbaglio si corregga.

L'esortazione che intendo di fare, è questa. Per questi lavori così urgenti dovremo noi aspettare fino a gennaio? Il signor ministro ch'è tanto buono, che è tanto bravo, ch'è tanto attivo, che ha tanti mezzi innanzi a sè, dovrebbe prima del gennaio 1881 cominciare a fare qualche cosa. Questa è un'esortazione; e poichè verrebbe ad avere qualche somma di più di quelle che si domandavano prima, non sarebbe questo il momento di spendere presto e prima del termine fissato?

Senza aver promessa la brevità, mi son tenuto breve, e finisco. (*Bravo!*)

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Samarelli sul porto di Molfetta.

MAZZARELLA. Ma viene prima del porto di Gallipoli, quello di Molfetta! (*Si ride*)

DI SAN DONATO. È cambiata la geografia dei porti.

SAMARELLI. Io debbo rivolgere un'interrogazione all'onorevole ministro.

Crede egli che lo stanziamento di lire 610,000 sia

sufficiente per la completa sistemazione del porto di Molfetta? Il mio dubbio nasce dalle parole che l'onorevole relatore ha scritto nella prima relazione, in quella del 1879. In essa si dice: « La spesa che il Ministero propone per la sistemazione di questo porto sembra quella strettamente necessaria ai bisogni ch'esso presenta. » Ecco che il relatore stesso esprime un primo dubbio. « Noi fidiamo, egli continua, che l'ufficio centrale de' porti, fari e spiagge di Napoli modificando le sue prime proposte dietro il giudizio del Consiglio superiore di marina, abbia tenuto esatto conto de' lavori necessari nel porto di Molfetta, e che il suo ultimo progetto non ci faccia correre il pericolo, per amore di risparmio, che resti infruttuosa la spesa richiesta; e che invece sia quella che risponda agli interessi della navigazione e del commercio. »

Da queste parole dell'onorevole relatore appare non solo il dubbio, ma altresì il timore che questo stanziamento non possa riuscire sufficiente alla sistemazione di quel porto.

Ora la domanda che io rivolgo all'onorevole ministro (domanda assai modesta), è questa: se nel corso dei lavori si riconoscerà effettivamente che questo stanziamento non sia sufficiente, crede egli che si possa, poi, fare un progetto suppletivo per aumentare la spesa?

In quanto a me posso dirgli che fin da ora ho la quasi certezza, per istudi fatti in proposito, che tale stanziamento riuscirà insufficiente.

E giacchè sono a parlare, rivolgo all'onorevole ministro una seconda interrogazione.

Provvedendosi con tale legge alla sistemazione del porto di Molfetta, non crederebbe egli necessaria la continuazione e il completamento della escavazione del porto stesso? Saprà certamente che molte spese si son fatte già per la escavazione di quel porto, un porto che era quasi del tutto interrato. Ora, se delle spese si sono fatte, sarà egli disposto a continuarle per completarne lo spurgo, e per rendere il porto più atto all'approdo e più sicuro all'ancoraggio?

Ecco a che restringo le mie brevi interrogazioni, e spero di aver da lui delle congrue risposte.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Francica sul porto di Santa Venera.

FRANCICA. Io mi permetto di fare all'onorevole ministro una breve raccomandazione, la quale se, dopo quanto l'onorevole relatore sul principio del suo discorso ha detto, non può avere un'applicazione momentanea, potrebbe forse giovare nell'avvenire.

Se gettiamo uno sguardo sulla carta geografica d'Italia tutta la costa che corre da Salerno sino

a Reggio di Calabria, non la vediamo segnata di un porto; eppure quelle spiagge sono sparse di paesi, sono popolate e ricche di derrate, le quali non solamente servono al consumo locale, non alimentano solo il cabotaggio, ma servono ancora alla esportazione; ricordo gli agrumi, gli olii e le frutta secche ed altro. Il bisogno di un porto per quelle contrade fu sempre sentito vivamente dalle popolazioni calabresi, le quali da esso aspettavano quei vantaggi, che io non occorre che enumeri, poichè son conosciuti.

Questo loro desiderio fu per lungo tempo insoddisfatto; finalmente nel 1863 una legge del 24 maggio, n° 1299, rendeva paghi i voti dei calabresi e decretava la spesa di 1,500,000 lire per la sistemazione del porto.

Non voglio farvi, onorevoli colleghi, la storia del porto di Santa Venere; sarebbe una cosa troppo lunga, nè ne sarei nel caso; eppoi è tanto vecchia che possiamo metterla nel campo delle tradizioni. Parlerò semplicemente dello stato attuale del porto di Santa Venere, e farò le osservazioni che crederò opportune.

La relazione che in questo momento si presenta all'osservazione della Camera, come ha detto l'onorevole relatore, ed ha confermato l'onorevole ministro dei lavori pubblici, ha base nella relazione del compianto onorevole Mezzanotte, ministro dei lavori pubblici, presentata il 15 gennaio 1879.

Se l'onorevole presidente me lo consente, io leggerò quella parte di questa relazione, in cui egli parla di questo porto; e in questo modo mi dispenserò dal dover parlare troppo, dappoichè quello che io leggerò spiega perfettamente lo stato in cui si trova il porto di Santa Venere. Ecco che cosa dice questa relazione:

« Il porto di Santa Venere è oggi fermato da una diga curvilinea, la quale incominciando alla distanza di 350 metri dal lido e stendendosi per 510 metri da ponente verso tramontana, lo protegge dalla principale traversia, che è compresa tra ponente-maestro e tramontana maestro.

« Tuttavia quando il mare è turbato da venti fortunali, che spirano da ponente-libeccio e da ponente-maestro il porto medesimo non offre alcuna comodità per le operazioni d'imbarco e di sbarco e le sue acque vanno soggette ad una agitazione, che non solo molesta fortemente ed affatica sotto gli ormeggi le navi colà ancorate, ma talvolta ha persino prodotti naufragi.

« Questi inconvenienti principalmente derivano dall'apertura di 350 metri lasciata fra il lido e la diga dal lato di ponente, non bastando a frenare l'impeto delle onde il banco roccioso, che trovasi appunto

nella medesima. Nè questo è il solo disordine prodotto dalla bocca di ponente, giacchè essa contribuisce non poco a far protendere nell'interno del porto la prossima spiaggia, il cui regime si è alterato dopo la costruzione della diga.

« Le cose esposte sarebbero state in vero più che sufficienti per indurre l'amministrazione nel convincimento che con la chiusura della bocca di ponente si sarebbero notevolmente migliorate le condizioni del porto liberandolo dagli interimenti a cui va soggetto; tuttavia innanzi di prendere una qualsivoglia risoluzione, si ordinarono accurati studi, dai quali venne mostrata ad evidenza l'assoluta necessità della ideata-chiusura.

« Rimaneva dopo ciò da stabilirsi se questa si dovesse effettuare con un molo pieno ovvero a trafori, ma fu giudicato preferibile il primo al secondo mezzo; imperocchè questo, o avrebbe impedito la protrazione della spiaggia dal lato esterno del molo da costruirsi ed allora le materie provenienti da ponente si sarebbero necessariamente fatta strada attraverso i trafori ed avrebbero interrito il porto, o non avrebbe impedito l'avanzamento della spiaggia, ed in tal caso i trafori si sarebbero col tempo ostruiti, producendo nel frattempo non pochi insabbiamenti nel porto, e rendendo così inutili le spese fatte.

« Il progetto delle opere da costruirsi contempla quindi la chiusura della bocca di ponente con un molo pieno; la deviazione mediante un canale lungo metri 170 del torrente denominato Santa Venere che ora sbocca nel porto ed il compimento di quella parte della banchina interna della diga, che rimaneva ancora da ultimarsi, sostituendo per la medesima la forma poligonale a quella curvilinea stabilita nel primo progetto.

« Mediante questi lavori, il cui costo è stato valutato lire 420 mila, si spera di rendere proficue le spese già sostenute, facendo di Santa Venere non solo un sicuro rifugio, ma un porto comodo, il quale soddisfi pienamente ai bisogni del commercio dell'adiacente territorio. »

Signori, non sono io che parlo, è l'onorevole ministro, il quale realmente ha dovuto esprimere la sua opinione dopo che l'aveva intesa dai componenti la Commissione, alla quale aveva dato l'incarico di studiare lo stato del porto di Santa Venere.

Io non aggiungo altro; e l'onorevole Baccarini nel suo disegno di legge provvede a quest'inconveniente ordinando appunto la spesa di lire 420 mila, che l'onorevole Mezzanotte aveva già stanziata. Però stanziata la somma dal 1879 al 1883. Signori, il 1879 se n'è andato, il 1880 sta per abbandonarci, ed i lavori del porto di Santa Venere non sono in-

LEGISL. XIV — 1^a SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 25 GIUGNO 1880

cominciati ancora. Andando di questo passo, vi pare che i lavori possano aver compimento nel 1883?

Orbene, signori, la relazione ve lo ha detto; ed io ripeto, che le correnti che vengono dal mare siciliano, intromettendosi nel porto di Santa Venere per la bocca di ponente, producono tale interrimento che se si lasceranno le cose in questo modo, non passeranno 3 o 4 anni, che il porto sarà terra ferma. In luogo di vedere galleggiare le navi e i bastimenti, vi vedremo rigogliose sorgere le erbe e le altre produzioni agricole; in luogo delle superbe antenne dei bastimenti, vedremo rizzarsi superbi aranci, i quali coi loro profumi forse imbalsameranno l'aria circostante. Ma non valeva la pena di spendere tanti milioni per avere un giardino di agrumi in riva al mare.

Per questo io raccomando all'onorevole ministro dei lavori pubblici, che si affrettino i lavori per quanto sia possibile, per evitare questi inconvenienti che deploro e che ho accennato poco fa.

Sono contento poi che il Consiglio superiore dei lavori pubblici abbia decretato la erezione di un faro sul capo Vaticano che chiude la parte sud del golfo di Sant'Eufemia. Era necessario questo faro, perchè le navi che vengono dal sud non avrebbero avuto nessun indizio del porto di Santa Venere, mentre il faro che è posto sul capo Suvero serve ad indicare il cammino solo alle navi provenienti del nord.

Fo plauso quindi alla decisione del Consiglio superiore dei lavori pubblici, e raccomando all'onorevole ministro perchè anche questa novella opera sia messa sollecitamente in esecuzione. Rammenti che i fari non servono semplicemente per i porti, per cui sono fatti, ma servono ancora per la marina in generale, compresa la marina militare, la quale da essi ottiene grandi vantaggi.

E poi, o signori, rammentiamo che nessuna cosa meglio addita al navigatore che egli è entrato nelle acque d'un popolo civile, quanto i numerosi fari posti sopra le sue spiagge sono quale segnacolo della sua civiltà.

Io ho fiducia che l'onorevole ministro e la Camera vogliano accogliere la mia raccomandazione, e che questa valga a provocare quei provvedimenti che sono tanto necessari, ed ai quali le popolazioni calabresi hanno diritto; e che valga ancora a sollevare quel commercio che è il nume tutelare dei paesi pacifici, sostegno, forza ed anima delle nazioni, oggetto essenziale dell'esistenza sociale dei corpi politici, che al legislatore spetta di proteggere e di dirigere. (*Bravo!*)

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. L'egregio mio amico Mazzarella, se avesse avuto la compiacenza di leg-

gere la relazione molto chiara della Commissione, avrebbe trovato la risoluzione nettissima del suo dubbio.

Ivi è detto chiaramente che quando il compianto Mezzanotte nei primi dell'anno 1879 presentò il disegno di legge che ora abbiamo sotto gli occhi, e stanziò nella tabella la somma di lire 140,000, esisteva un progetto di massima; ma nel frattempo, prima della relazione, fu fatto un progetto definitivo dei lavori, il quale importa, al contrario di quello che ordinariamente accade, una somma minore, vale a dire 200,000 invece di 220,000 lire.

MAZZARELLA. E ne ebbe a soffrire Gallipoli!

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. No, le opere sono sempre quelle. Solamente invece di un progetto di massima sommario che esisteva, si è fatto il progetto per l'appalto, per spiegarmi meglio; e questo non importando più che la somma di lire 200,000 senza diminuire le opere, si è posta la vera somma risultante dal progetto.

Tutte le opere che vi erano prima ci sono anche adesso, e siccome avevamo disponibili 80,000 lire dalla legge del 1878, invece di 140,000 se ne pongono solo 120,000, che colle 80,000 disponibili di quella legge fanno le 200,000 del progetto d'appalto; ma le opere sono sempre quelle del primo progetto.

E con questo credo che l'onorevole Mazzarella sarà soddisfattissimo delle mie risposte.

MAZZARELLA. La ringrazio delle spiegazioni!

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. La stessa cosa dovrò dire all'onorevole Samarelli...

MAZZARELLA. E l'esortazione?

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Faremo il più presto che sarà possibile.

MAZZARELLA. Bravo! Grazie. (*ilarità*)

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. L'onorevole Samarelli dice: io ho il dubbio che la somma che oggi si richiede per i lavori del porto di Molfetta possa poi chiarirsi insufficiente.

Su questo nessuno può fare fondamento per fare dei disegni di legge; se il dubbio si tradurrà in realtà durante il corso dei lavori provvederemo, come si è sempre fatto. Si provvederà con delle proposte di spese addizionali. Finora io non ho questo dubbio perchè il ministro ragiona su un progetto che è passato al vaglio di tutti quanti i pareri tecnici che sono richiesti dalla legge. Del resto nella relazione prima ministeriale, l'onorevole Samarelli troverà che il progetto importava una spesa maggiore di quella che si trova nel progetto attuale; ma la ragione della differenza non consiste nella differenza di apprezzamento, consiste nell'accorciamento delle opere che coll'originaria proposta erano state messe avanti come necessarie dalla

LEGISL. XIV — 1^a SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 25 GIUGNO 1880

Commissione locale dei porti. La Commissione permanente dei porti e il Consiglio superiore dei lavori pubblici trovarono che non era utile fare 270 metri di scogliera di molo, e che bisognava restringerla a 150. Da ciò ne venne che la spesa da 900,000 fu ridotta a 610,000 lire.

Questa somma si ritiene sufficiente; a meno, come dissi, che si voglia far la questione dell'aumento dei lavori; perchè ove i lavori fossero aumentati, la somma naturalmente dovrebbe essere portata al limite, in cui era stata precedentemente stabilita. Ma questo parmi difficile assai, persino a tentare di farlo. Dato quindi il lavoro proposto, esso è messo nella tabella della legge come tutti gli altri, sulla base del progetto. Se la somma, ripeto, non sarà sufficiente, ci penseremo quando ve ne sarà il bisogno.

Resta il porto di Santa Venere. Per questo porto la capitale osservazione fatta dall'onorevole Francica è che passa il tempo e non si lavora. Ed è vero, un poco di colpa l'avremo tutti; il disegno di legge gira dai primi di gennaio del 1879, ed ora siamo già a mezzo giugno del 1880, senz'chè ancora sia stato approvato. Io spero che entro questo ultimo scorcio di Sessione potrà certamente essere votato, e allora questo porto si troverà rispetto agli altri della tabella in condizione forse migliore per gli stanziamenti, perchè, se è passato il tempo, non abbiamo però sottratto lo stanziamento parziale degli anni. Per questo porto ci sono 70,000 lire sul bilancio del 1879, poi abbiamo la quota del 1880, e quella del 1881 in lire 80,000, cosicché per il primo anno dei lavori abbiamo metà della somma totale disponibile. Perciò, come dicevo, si troveranno i lavori di quel porto in condizione forse migliore di quella degli altri, perchè potranno camminare più rapidamente.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Samarelli.

SAMARELLI. Io dovrei dichiararmi soddisfatto sulla prima parte delle mie interrogazioni, per la promessa che fa il signor ministro, che ove mai nel corso dei lavori si riconoscesse necessario un supplemento di spesa, si farebbe certamente una nuova proposta di legge ed uno stanziamento complementare nel bilancio.

Debbo però replicare al signor ministro che i miei dubbi non sono infondati, sia perchè li ha sollevati l'onorevole relatore di questo disegno di legge in nome della Commissione nominata dalla Camera, e sia per le convinzioni proprie che da più tempo ho io stesso acquistato, e per studi fatti, e per assicurazioni ricevute da uomini competenti.

Ma, ripeto, per questa parte mi dichiaro soddisfatto.

Non so però perchè l'onorevole ministro non mi abbia usato la medesima cortesia nel rispondere alla seconda mia interrogazione, che è più importante della prima; vale a dire: che cosa farà egli frattanto perciò che riguarda l'escavazione del porto? Egli ricorderà, lo ripeto, che spese se ne sono fatte per questa escavazione; le quali si perderebbero in gran parte, se i lavori di spurgo non fossero anno per anno continuati. Le correnti del fiume Ofanto formano una causa perenne d'interramento di quel porto. Su di ciò attendo pure una concreta risposta dall'onorevole ministro.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Io non aveva badato che l'onorevole Samarelli parlasse di escavazione. Ma ho detto altra volta che se si tratta di escavazione straordinaria non posso fare altro che provvedere con un disegno di legge, e l'ordine del giorno della Commissione invita appunto a questo studio; se poi si tratta di escavazioni, alle quali si possa provvedere con i fondi che sono già nel bilancio ordinario, io non so che vi sia questa urgenza assoluta per il porto di Molfetta. Ma ad ogni modo ne terrò conto, e fino al limite dei fondi che ho a mia disposizione provvederò alla escavazione anche nel corso dell'anno.

PRESIDENTE. L'onorevole Francica ha facoltà di parlare.

FRANCICA. Parmi che l'onorevole ministro dei lavori pubblici abbia detto che tutte le somme stanziare nei passati bilanci si debbano spendere subito nel bilancio 1880. Ne prendo atto e lo ringrazio.

PRESIDENTE. Verremo ai voti...

Una voce. L'onorevole Mazzarella.

PRESIDENTE. Ha già parlato.

Pongo ai voti l'articolo 2, di cui ho già dato lettura.

Chi l'approva è pregato di alzarsi.

MAZZARELLA. Viva Gallipoli! (*ilarità*)

PRESIDENTE. (È approvato.)

« Art. 3. Le opere di cui all'articolo 1, sono dichiarate di pubblica utilità. »

Nessuno domandando di parlare, lo pongo ai voti.

Chi approva questo articolo è pregato di alzarsi.

(È approvato.)

« Art. 4. Nei bilanci dell'entrata saranno iscritte sotto apposito capitolo, dal 1880 al 1889 inclusivamente, le quote dovute dagli enti morali cointeresati a titolo di concorso nelle sovra indicate spese, in conformità della legge del 20 marzo 1865 sulle opere pubbliche, n° 2248.

« È data facoltà al Governo di esonerare il municipio di Licata dal concorso, al quale sarebbe ob-

LEGISL. XIV — 1^a SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 25 GIUGNO 1880

bligato ai termini di legge, nelle nuove spese da farsi al proprio porto, purchè con atto regolare da farsi dal detto municipio in seguito alla pubblicazione di questa legge rinunzi a qualunque diritto e pretesa sulle opere già da esso eseguite. »

(È approvato.)

Questo disegno di legge sarà votato a scrutinio segreto domani in principio di seduta.

Ora dichiaro chiuse le votazioni fatte in principio di seduta. Si proceda alla numerazione dei voti.

ANNUNCIO DELLA DISCUSSIONE SULLA ELEZIONE CONTESTATA DI CAMPI BISENZIO.

PRESIDENTE. Intanto avverto la Camera che sono state depositate in Segreteria la relazione e le carte riguardanti l'elezione contestata del collegio di Campi Bisenzio.

Questa elezione sarà iscritta all'ordine del giorno di lunedì.

PRESENTAZIONE DI UNA PROPOSTA DI LEGGE DEL DEPUTATO TOALDI.

PRESIDENTE. È stata inviata al banco della Presidenza una proposta di legge dell'onorevole Toaldi, che sarà trasmessa agli uffici affinchè esaminino se sia da ammettersi alla lettura. Ed avverto intanto che gli uffici si riuniranno domattina alle 11.

RISULTATO DELLE VOTAZIONI A SCRUTINIO SEGRETO FATTESI IN PRINCIPIO DI SEDUTA.

PRESIDENTE. Risultato delle votazioni a scrutinio segreto sui seguenti progetti di legge:

1° Bilancio di prima previsione pel 1880, del Ministero della pubblica istruzione:

Presenti e votanti	239
Maggioranza	120
Voti favorevoli	205
Voti contrari	34

(La Camera approva.)

2° Bilancio di prima previsione dell'entrata pel 1880:

Presenti e votanti	237
Maggioranza	119
Voti favorevoli	211
Voti contrari	26

(La Camera approva.)

3° Convenzione per le stazioni ferroviarie internazionali fra l'Italia e la Francia:

Presenti e votanti	240
Maggioranza	121
Voti favorevoli	222
Voti contrari	18

(La Camera approva.)

4° Leva militare sopra i giovani nati nel 1860:

Presenti e votanti	242
Maggioranza	122
Voti favorevoli	227
Voti contrari	15

(La Camera approva.)

5° Facoltà al Governo di chiamare in servizio temporario ufficiali del Genio di complemento, di riserva e di milizia mobile, e di assumere in servizio temporario ingegneri civili per lavori di fortificazioni:

Presenti e votanti	241
Maggioranza	121
Voti favorevoli	217
Voti contrari	24

(La Camera approva.)

Ora si estrarranno a sorte i nomi di 7 onorevoli deputati per procedere questa sera allo spoglio della votazione per la nomina di un commissario della Giunta di vigilanza per i decreti registrati con riserva.

(Si fa l'estrazione a sorte.)

La Commissione rimane composta degli onorevoli deputati: Damiani, Mari, Lolti, Carancini, Pericoli, Chimirri, Delle Favare.

Questi onorevoli commissari sono pregati di riunirsi questa sera alle 9 per procedere allo spoglio testè indicato. Ed occorrendo una seconda votazione di ballottaggio, la si farà domani in principio di seduta assieme alla votazione a scrutinio segreto sul disegno di legge pel porti.

INTERROGAZIONE DEL DEPUTATO DE ZERBI AL MINISTRO DEGLI AFFARI ESTERI CIRCA LA PROTEZIONE DEI CITTADINI ITALIANI NELLA REPUBBLICA ARGENTINA.

PRESIDENTE. Fu stabilito di differire fin dopo i bilanci una interrogazione dell'onorevole De Zerbi, che fu letta ieri, diretta all'onorevole presidente del Consiglio, ministro per gli affari esteri. La rileggo:

« Il sottoscritto chiede di interrogare l'onorevole ministro degli affari esteri intorno ai provvedimenti

LEGISL. XIV — 1^a SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 25 GIUGNO 1880

che il Governo intende di prendere per la protezione dei cittadini italiani nella Repubblica Argentina. »

Do facoltà all'onorevole De Zerbi di svolgere la sua interrogazione.

DE ZERBI. Sono dolentissimo di aver fatto perdere una giornata di tempo all'onorevole ministro degli esteri; ed in verità, se non fosse stata presentata al banco della Presidenza una domanda d'interrogazione nello stesso senso dall'onorevole Boselli e da parecchi altri deputati liguri (i quali poi l'anno ritirata), e se avessi potuto raccogliere dai giornali notizie più precise, avrei ritirato anch'io la mia interrogazione. Ma neanche i giornali d'oggi (ed ho cercato di vederli tutti, anche gli inglesi), portano notizie precise di quello che avviene nella Repubblica Argentina.

Sapevamo confusamente la lotta che ci era tra la regione di Buenos-Ayres ed il Governo dello Stato riguardo alla nomina del presidente; sapevamo che la guardia nazionale, dirò così, di Buenos-Ayres si era armata; sapevamo che il Governo centrale aveva intimato il disarmo, che il Governo provinciale lo aveva rifiutato, e che, dopo di ciò, si era venuto all'assedio della città ed al blocco del porto. Dopo di ciò non abbiamo avuto altre notizie, se non che un telegramma, che ci ha detto: « Guerra civile scoppiata a Buenos-Ayres. » Un altro telegramma poi ci ha soggiunto che erano cominciate delle scaramucce alle porte di quella città; ed un altro telegramma di ieri sera, mi pare, ci dice che vi è stata una piccola battaglia ancora alle porte di Buenos-Ayres, e che la mediazione dell'Inghilterra era stata rifiutata.

Ora, io reputo necessario che il Governo del Re dia notizie precise su ciò che accade colà. E mi pare questo necessario, perchè come l'onorevole ministro degli esteri sa certo meglio di me, vi sono a Buenos-Ayres da 60 a 70 mila italiani; e quindi quasi altrettante famiglie in Italia che vivono in pena pei loro lontani.

Io capisco che i telegrammi costano molto, ma in questo caso mi pare che l'economia sarebbe male consigliata, trattandosi di tante famiglie, le quali sono in pena. Io questa mattina, per esempio, ho letto nel *Times* questo telegramma (e credo che sia l'ultima notizia arrivata), che a Buenos-Ayres essendo arrivati il giorno 16 di questo mese due piroscafi francesi, *La Savoie* e *La Pampa*, furono rimandati indietro, e dovettero sbarcare metà del loro carico ed alcuni passeggeri a Montevideo. Ora non sto troppo in pensiero per *La Pampa*, ma *La Savoie* è un postale della *Compagnie des messageries maritimes* di Marsiglia, che tocca anche i nostri porti di Genova e di Napoli, e su di esso partirono molti napoletani e molti liguri. Ora desidererei,

se fosse possibile, che il Governo cercasse modo di far sapere alle loro famiglie che cosa sia avvenuto di tutti questi italiani che sono partiti a bordo della *Savoie*, e che cosa sia avvenuto del carico che è partito dal porto di Genova e dal porto di Napoli a bordo dello stesso piroscafo. Ecco uno dei motivi che mi hanno consigliato di fare questa interrogazione.

Un altro motivo, che mi pare egualmente importante, è questo. Vedo ancora annunziato sui manifesti le partenze per Buenos-Ayres. Ora quel porto è chiuso. Come succede che partono compagnie italiane e francesi con emigranti, dicendo che li sbarcheranno a Buenos-Ayres? Si mette o non si mette in avvertenza il pubblico facendo sapere che il blocco di quel porto impedisce lo sbarco? Una delle ragioni per le quali mi è sembrato necessario di fare queste interrogazioni, si è che credo che si debba sapere quali provvedimenti il Governo del Re abbia preso per proteggere i nostri connazionali che sono a Buenos-Ayres, e quali provvedimenti crede di prendere per l'avvenire.

Ho sentito che l'Inghilterra si è fatta mediatrice e che la sua mediazione è stata rifiutata. Non so se all'Italia convenga o no di associarsi all'azione dell'Inghilterra. So che la colonia italiana è la più forte di numero nella Repubblica Argentina, e che se è aiutata dal Governo del suo paese, saprà farsi valere. Gli italiani in altre occasioni hanno preso le armi ed hanno fatto rispettare i loro diritti. Se vedranno la bandiera italiana sventolare sopra alcuni legni della nostra armata presso le acque di Buenos-Ayres, certamente sapranno ancora far valere i loro diritti. Quindi domanderei all'onorevole ministro degli affari esteri se crede bastevoli le forze che abbiamo nell'estuario del Plata. So che v'è colà un avviso con alcune cannoniere, le quali appartenendo a quel tale vecchio materiale da guerra, che si è creduto dover disarmare, mi pare che abbiano pure avuto l'ordine di disarmare. Domando se oltre all'avviso si crede di utilizzare queste cannoniere, di riarmarle e di fare che risalcano il fiume. Non domando se colà si possa mandare una fregata corazzata, dappoichè forse mi si potrebbe rispondere che per ragioni tecniche, perchè le corazzate non si prestano a portare tanto carbone quanto ne occorre per arrivare fin là, ciò non si potrebbe fare.

Mi si potrebbe dire ancora che siccome vi ha basso fondo intorno a quei porti, naturalmente dovrebbero rimanere a 10 o 11 miglia di distanza; e che sono più utili le cannoniere. Alla domanda che io ho fatto, se non sono indiscreto, aggiungo questa: considerando che la lotta può prendere grandi pro-

porzioni, e ricordando che l'unione di Buenos-Ayres alla Repubblica Argentina rimonta al 1860 e che potrebbe cessare, il che porterebbe che le proporzioni della lotta potrebbero davvero divenire assai gravi, domando se il Governo del Re non crederebbe utile d'inviare fin d'ora qualche altro legno, qualche altra cannoniera, in modo che crescendo la lotta, i nostri connazionali siano sicuri d'avere un valido appoggio.

Queste sono le domande che rivolgo all'onorevole ministro degli affari esteri, ed alle quali, sono certo che avrò risposte soddisfacenti. Le riepilogo, e domando: 1° Se intende di stabilire un servizio d'informazione per le moltissime famiglie d'emigrati, le quali vivono in continui palpiti per i loro cari, che sono in America; 2° Che cosa abbia fatto il Governo del Re finora per proteggere i nostri connazionali a Buenos-Ayres; 3° Che cosa intenda di fare, se la lotta si estende.

Io non ho certo bisogno di raccomandare questa questione al Governo del Re. Noi in Italia abbiamo la colpa di non aver saputo incanalare questa emigrazione; noi abbiamo la colpa di non aver saputo dare una sede propria a questa grande emigrazione annuale, che abbiamo dal nostro paese; cerchiamo almeno di farla sicura d'avere efficace protezione, nei momenti più gravi.

PRESIDENTE. L'onorevole ministro degli affari esteri ha facoltà di parlare.

CAIROLI, ministro degli affari esteri. La mia risposta sarà breve, perchè non posso che porgere precise assicurazioni sui doveri del Governo. Io non ho dettagli da dare sui fatti. Le informazioni giunte a noi non sono più particolareggiate di quelle pervenute per corrispondenza privata; e ciò si comprende se si tien conto, da una parte della grande distanza per la quale sono tanto costose le trasmissioni telegrafiche, e dall'altra dei numerosissimi interessi che vi hanno estese ramificazioni. Ciò spiega l'allarme specialmente del ceto commerciale genovese che ivi è largamente rappresentato ed ha sempre onorato il nome italiano in quelle remote regioni.

Abbiamo avuto da parecchi giorni un telegramma, e ci siamo affrettati a dargli la maggiore pubblicità. Esso annunciava lo scoppio della guerra civile, il blocco del porto di Buenos-Ayres e raccomandava d'impedire la partenza degli emigranti.

Le cause di quella guerra civile non si potrebbero ora apprezzare con precisione; ma si connettono sicuramente colla lotta per la elezione presidenziale. Essa ha provocato un conflitto tra la provincia e il Governo della Confederazione, ed ora le forze federali bloccano Buenos-Ayres.

Aggiungerò all'onorevole De Zerbi che le notizie che sono pubblicate dai giornali stranieri meritano di essere messe in quarantena: anche le ultime non hanno un carattere ufficiale.

In ogni modo, indipendentemente dai danni di una guerra la quale naturalmente colpisce, senza eccezione, e gli indigeni e gli emigrati, può essere sicuro che le nostre colonie avranno la maggiore tutela; abbondano anzi le guarentigie pei nostri connazionali. Egli ne ha accennata una. I nostri connazionali sono numerosi e compatti: tra la città di Buenos-Ayres e i sobborghi, si contarono, secondo l'ultimo censimento, circa 60,000 italiani; ma ora possiamo ritenere che siano non meno di 70,000. Essi sono miti e laboriosi, ma associati e pronti alla difesa, come ha già accennato l'onorevole De Zerbi, ogni qual volta vi sia la minaccia di una aggressione. Infine sanno che la più stretta neutralità, la astensione dalle lotte intestine è un dovere per gli emigrati di ogni paese, ma specialmente là dove è condizione per mantenere la incolumità delle persone e degli averi.

Al Plata vi è, come ha osservato l'onorevole De Zerbi, una stazione navale permanente: una nave da guerra e tre cannoniere, le quali però sono sufficienti per la vigilanza e possono rimontare i fiumi.

Però il Governo è già in massima deciso di mandare una nuova nave; però non una fregata, essendo evidenti le ragioni per cui non sarebbe idonea allo scopo.

Dirò, come già dichiarai quando fui interrogato relativamente alla guerra scoppiata fra il Chili ed il Perù, che non è tanto l'importanza delle grosse navi che possa avere influenza, quanto il sapere che vi è la bandiera, e dietro quella bandiera una nazione.

Il nostro ministro sarà arrivato in questi giorni, ed è certo che egli si associerà ad una mediazione, se già se n'è presa l'iniziativa; in caso contrario non lascerà sfuggire l'occasione per tentare un accomodamento. Può essere quindi sicuro l'onorevole De Zerbi, come pure la Camera, che per parte del Governo non sarà nulla trascurato in proposito.

Aggiungo che non vi possono essere apprensioni per i nostri connazionali. Ha ragione però l'onorevole De Zerbi, raccomandando di arrestare la partenza degli emigranti: e dichiaro poi che non trasgredirò nemmeno il dovere di comunicare tutte le notizie che mi perverranno, e che mi informerò del carico d'emigranti che sarebbero stati ora trasportati sul

Sarà cura speciale del ministro dell'interno di

LEGISL. XIV — 1^a SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 25 GIUGNO 1880

evitare, per quanto è possibile, la partenza degli emigranti.

Spero poi che l'interrogazione che è stata qui svolta, avrà per la pubblicità degli atti parlamentari, l'opportunità di un avviso più diffuso e non meno efficace.

Non aggiungo altro, ritenendo che l'onorevole De Zerbi sarà soddisfatto per le mie dichiarazioni.

PRESIDENTE. L'onorevole De Zerbi ha facoltà di parlare per dichiarare se sia o no soddisfatto.

DE ZERBI. Io sono soddisfatto della risposta data dall'onorevole ministro degli affari esteri; e confido che la nuova cannoniera sarà presto inviata.

Solo pregherei l'onorevole ministro degli affari esteri (e questa è la sola parte, in cui non posso dichiararmi soddisfatto) di essere meno economico nel servizio telegrafico, e di far giungere le maggiori notizie possibili: perocchè sono 60, anzi 70 mila famiglie che aspettano in Italia, e mi pare che qualche migliaio di lire si possa spendere per avere queste notizie. Non ho altro da dire.

**COMUNICAZIONI DEL PRESIDENTE RELATIVE
ALL'ORDINE DEL GIORNO.**

PRESIDENTE. Questa sera sarà distribuita la relazione sulla proroga del corso legale. Come la Camera sa, è urgentissimo che questo disegno di legge sia discusso prima che spiri il mese; in conseguenza io propongo che sia iscritto all'ordine del giorno di domani, prima del disegno di legge sul riordinamento dell'arma dei carabinieri.

Intanto prego gli onorevoli colleghi che furono nominati relatori delle Commissioni, di volere accelerare i loro lavori per evitare il pericolo di una interruzione nelle sedute della Camera; pericolo gravissimo in questa stagione. Mi raccomando. Così pure raccomando al presidente della Giunta delle

petizioni che voglia riferire un po' sulle petizioni, le quali potrebbero essere discusse, se qualche intervallo rimanesse fra gli altri lavori.

DI SAN DONATO. E i provvedimenti finanziari?

PRESIDENTE. Circa i provvedimenti finanziari spero che la relazione ne potrà essere distribuita domani a sera o tutt'al più domenica mattina; quindi potranno essere messi all'ordine del giorno di martedì o di mercoledì...

DI SAN DONATO. Di lunedì!

PRESIDENTE... bisogna lasciare il tempo di leggerli. Io lo spero; ma dipende dal tempo in cui potranno essere distribuite le relazioni.

La seduta è levata alle 6 3/4.

Ordine del giorno per la tornata di domani:

1° Svolgimento della proposta di legge del deputato Boselli e di altri per una inchiesta sulle presenti condizioni della marina mercantile italiana;

2° votazione a scrutinio segreto sul disegno di legge per spese straordinarie per lavori di sistemazione in alcuni porti; ed, occorrendo, ballottaggio per la nomina di un componente la Commissione di esame dei decreti registrati con riserva;

3° Seguito della verifica di poteri. (Elezion contestata del collegio di Campagna);

4° Discussione del disegno di legge per la proroga del corso legale;

5° Discussione del disegno di legge pel riordinamento dell'arma dei carabinieri.

Prof. Avv. LUIGI RAVANI
Capo dell'ufficio di revisione.

Roma, 1880 — Tip. Eredi Botta.

