

CCCCIX.

TORNATA DI DOMENICA 30 GIUGNO 1907

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **MARCORA****INDICE.****Disegni di legge (Approvazione):**

Autorizzazione dell'ulteriore spesa straordinaria di lire 120,000 per la Commissione istituita per la valutazione ed il riparto dei disavanzi degli istituti di previdenza del personale ferroviario	Pag. 17158
Permuta di terre fra l'orto botanico della regia Università di Palermo, gli eredi del duca Archirafi ed il municipio di Palermo	17158
Opere di sistemazione generale del fabbricato demaniale detto della Dogana Vecchia in Napoli ad uso di caserma principale delle guardie di finanza.	17158
Provvedimenti a favore dell'ospedale civile di Palermo e riforme di lasciti esistenti in Sicilia	17159
Opere marittime (Seguito della discussione).	17161
ALBICINI	17193
CASSUTO	17199
CHIMIENTI	17189
GIANTURCO (<i>ministro</i>)	17161-73-80
GIOLITTI (<i>presidente del Consiglio</i>).	17180-88-89-90
GIUSSO	17188
LACAVA (<i>ministro</i>).	17180
PANTANO	17188-89
PRESIDENTE	17180
SONNINO	17188
ZACCAGNINO	17176
Proposte di legge (Approvazione):	
Tombola per l'ospedale della Maddalena.	17157
Assunzione allo Stato della proprietà dell'isola di Caprera (<i>Discussione</i>)	17160
BOSELLI (<i>presidente e relatore</i>).	17160
GIOLITTI (<i>presidente del Consiglio</i>).	17160
SONNINO	17161
Relazioni (Presentazione):	
Volture catastali (CAO-PINNA)	17189
Cassa di previdenza per gli impiegati degli archivi notarili (LANDUCCI).	17199
Votazione segreta (Risultamento):	
Assunzione allo Stato della proprietà dell'isola di Caprera	17170
Autorizzazione dell'ulteriore spesa straordinaria di lire 120,000 per la Commis-	

sione istituita per la valutazione ed il riparto dei disavanzi degli istituti di previdenza del personale ferroviario. Pag.	17206
Permuta di terre fra l'orto botanico della regia Università di Palermo, gli eredi del duca Archirafi ed il municipio di Palermo	17206
Provvedimenti a favore dell'ospedale civile di Palermo e riforme di lasciti esistenti in Sicilia	17206
Tombola a favore dell'ospedale della Maddalena	17207
Opere di sistemazione generale del fabbricato demaniale detto della Dogana Vecchia in Napoli ad uso di caserma principale delle guardie di finanza	17207

La seduta comincia alle 14.10.

DE NOVELLIS, *segretario*, dà lettura del processo verbale della seduta pomeridiana di ieri, che è approvato.

Congedi,

PRESIDENTE. Hanno chiesto un congedo, per motivi di famiglia, gli onorevoli: Fabri, di giorni 5; Emilio Campi, di 15; Pozzi, di 4; Morando, di 5.

(Sono **conceduti**).**Approvazione della proposta di legge per una Tombola telegrafica a favore dell'Ospedale di La Maddalena.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione della proposta di legge d'iniziativa del deputato Pala: « Tombola a favore dell'Ospedale di La Maddalena ».

Prego l'onorevole segretario di dar lettura della proposta di legge.

DE NOVELLIS, *segretario*, legge: (Vedi *Stampato* n. 754-A).

PRESIDENTE. La discussione generale è aperta su questa proposta di legge. *(Pausa).*

Non essendovi iscritti e nessuno chiedendo di parlare dichiaro chiusa la discussione generale. Dò lettura dell'articolo unico.

« Il ministro delle finanze è autorizzato a concedere sino alla somma di un milione di lire una tombola telegrafica nazionale a favore dell'erigendo ospedale civile in La Madalena.

« Tutti gli atti occorrenti saranno esenti da tasse di bollo e registro e da ogni altro diritto erariale ».

Questa proposta di legge sarà tra poco votata a scrutinio segreto.

Approvazione di un disegno di legge per la spesa relativa alla Commissione istituita per la valutazione ed il riparto dei disavanzi degli Istituti di previdenza del personale ferroviario.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione sul disegno di legge: Autorizzazione dell'ulteriore spesa straordinaria di lire 120,000 per la Commissione istituita per la valutazione e il riparto dei disavanzi degli Istituti di previdenza del personale ferroviario.

Prego l'onorevole segretario di dar lettura del disegno di legge nel nuovo testo, concordato tra il Ministero e la Commissione.

DE NOVELLIS, segretario, legge: (Vedi *Stampato* n. 439-A).

PRESIDENTE. La discussione generale è aperta su questo disegno di legge. *(Pausa).*

Non essendovi iscritti e nessuno chiedendo di parlare, do lettura dell'articolo unico:

« È approvata l'assegnazione straordinaria di lire 120,000 da inserirsi nello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici, per l'esercizio 1906-907, al nuovo capitolo n. 482-ter: « Spese per la Commissione reale istituita, in dipendenza della legge 29 marzo 1900, n. 101, con regio decreto 8 aprile 1900, n. 137, per la valutazione e il riparto dei disavanzi degli Istituti di previdenza del personale ferroviario ».

« Il Governo è autorizzato ad imputare il pagamento di tale spesa in conto residui,

prelevando la corrispondente somma dai residui del fondo di riserva iscritti nel capitolo n. 483 del predetto stato di previsione ».

Questo disegno di legge sarà votato tra breve a scrutinio segreto.

Approvazione del disegno di legge per permuta di terre fra l'Orto botanico della regia Università di Palermo, gli eredi del duca Archirafi ed il Municipio di Palermo.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Permuta di terre fra l'Orto botanico della regia Università di Palermo, gli eredi del duca Archirafi ed il Municipio di Palermo.

Prego l'onorevole segretario di dar lettura del disegno di legge.

DE NOVELLIS, segretario, legge: (Vedi *Stampato*, n. 823-A).

PRESIDENTE. È aperta la discussione generale su questo disegno di legge.

(Pausa).

Non essendovi iscritti e nessuno chiedendo di parlare dichiaro chiusa la discussione generale. Procederemo ora alla discussione dell'articolo unico, di cui do lettura.

« È approvato il contratto 23 giugno 1906, stipulato in forma pubblica amministrativa nell'Intendenza di finanza di Palermo, portante permuta fra l'Orto botanico di quella regia Università degli studi, e gli eredi del duca Archirafi ed il Municipio di Palermo per le estensioni ed alle condizioni nel contratto stesso indicate ».

Trattandosi di un solo articolo, procederemo poi alla votazione segreta di questo disegno di legge.

Approvazione del disegno di legge per la sistemazione della Dogana Vecchia di Napoli.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Opere di sistemazione generale del fabbricato demaniale detto della Dogana Vecchia in Napoli ad uso di caserma principale delle guardie di finanza.

Prego l'onorevole segretario di dar lettura del disegno di legge.

DE NOVELLIS, segretario, legge: (Vedi *Stampato*, n. 735-A).

PRESIDENTE. È aperta la discussione generale su questo disegno di legge.

(Pausa).

Non essendovi iscritti e nessuno chiedendo di parlare dichiaro chiusa la discussione generale.

Procederemo ora alla discussione degli articoli.

Art. 1.

È autorizzata la spesa di lire 530,000 per le opere di sistemazione generale del fabbricato demaniale della Dogana Vecchia in Napoli ad uso di caserma centrale delle guardie di finanza.

(È approvato).

Art. 2.

La detta spesa sarà iscritta nella parte straordinaria del bilancio e ripartita in tre esercizi successivi come segue:

Esercizio 1907-908	L. 100,000
Id. 1908-909	» 200,000
Id. 1909-910	» 230,000
Totale L. <u>530,000</u>	

(È approvato).

Si procederà in seguito alla votazione segreta anche su questo disegno di legge.

Approvazione del disegno di legge per l'ospedale civile di Palermo.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Provvedimenti a favore dell'ospedale civile di Palermo e riforme di lasciti esistenti in Sicilia », che ritorna modificato dal Senato.

Prego l'onorevole segretario di dare lettura del disegno di legge.

DE NOVELLIS, segretario, legge: (Vedi Stampato, n. 262-c).

PRESIDENTE. È aperta la discussione generale su questo disegno di legge. (Pausa).

Non essendovi iscritti e nessuno chiedendo di parlare dichiaro chiusa la discussione generale.

Procederemo ora alla discussione degli articoli.

(Sono approvati senza discussione gli articoli seguenti):

Art. 1.

Le opere di beneficenza e le altre fondazioni esistenti in Sicilia, contemplate nella legge 30 luglio 1896, n. 344, le cui rendite vennero vincolate per un decennio a favore degli ospedali del luogo e delle Congregazioni di carità, sono definitivamente trasformate in vantaggio dei predetti enti.

Sono parimenti trasformate a favore dei medesimi le istituzioni di beneficenza che, sebbene contemplate nell'articolo 1° del de-

creto dittatoriale 9 giugno, sfuggirono alla applicazione del decreto stesso non che quelle altre opere e fondazioni di ugual natura istituite posteriormente al decreto medesimo.

Il patrimonio di dette istituzioni è devoluto a vantaggio degli ospedali e delle Congregazioni di carità sopraindicate.

Art. 2.

I legati e lasciti, detti di certo genere, e le altre istituzioni menzionate nell'articolo 2 del decreto dittatoriale 9 giugno 1860 esistenti in Sicilia, aventi scopo di erogare i loro redditi in doti di maritaggio od in assegni diversi, ai soli discendenti dei fondatori e di altre famiglie indicate nelle tavole di fondazione, sono trasformati, in virtù della presente legge, quando questi discendenti siano venuti a mancare, nel comune di Palermo a favore dell'ospedale locale, e, negli altri comuni della Sicilia, a favore degli ospedali del luogo. Nei comuni dove non esistono ospedali e finchè non ve ne siano fondati, i patrimoni di dette istituzioni sono devoluti a vantaggio delle Congregazioni di carità, perchè ne eroghino le rendite in sussidi a favore degli infermi poveri.

I legati e lasciti autonomi di certo genere aventi lo scopo di conferire doti di monacazione sono trasformati per effetto della presente legge con le destinazioni rispettivamente stabilite secondo i diversi luoghi per gli altri lasciti contemplati dal precedente comma di questo articolo.

L'attribuzione dei lasciti ad un dato comune dovrà stabilirsi dalla Commissione, di cui all'articolo 5, e determinarsi dal fatto che le famiglie all'epoca della fondazione del lascito appartenevano al comune stesso.

Art. 3.

I legati e lasciti e le altre istituzioni contemplate nel primo comma del precedente articolo, quando non siano soggetti a trasformazione, erogheranno le proprie rendite attenendosi rigorosamente alle rispettive tavole di fondazione.

Le rendite non erogate in ciascun anno per mancanza di persone, che abbiano i requisiti prescritti dalle tavole di fondazione, saranno devolute a favore degli Istituti indicati nel comma anzidetto, salve le disposizioni speciali delle tavole di fondazione.

Art. 4.

Le Confraternite, Congreghe, Congregazioni, Compagnie, pie unioni ed altri consimili istituti di Palermo, dovranno corrispondere all'Ospedale civico di Palermo un annuo contributo che sarà determinato dalla Commissione di cui all'articolo 5, tenendo conto delle spese strettamente necessarie al culto e delle spese obbligatorie per legge. L'annuo contributo non potrà eccedere i due terzi delle rendite nette.

Art. 5.

La dichiarazione di applicabilità della presente legge agli enti da essa contemplati, il trasferimento dei patrimoni degli enti, di cui all'articolo 1, a favore degli ospedali e delle Congregazioni interessate, nonché la determinazione dell'ammontare delle rendite devolute in forza dell'articolo precedente all'ospedale di Palermo, sono fatte per ciascuna provincia della Sicilia, con provvedimento definitivo, da una Commissione composta del prefetto, di un consigliere di Corte d'appello, designato dal primo presidente, e di un membro da eleggersi dalla Commissione provinciale di pubblica assistenza e beneficenza.

Nei capiluoghi di provincia, ove non ha sede la Corte d'appello, farà parte della Commissione, invece del consigliere, il presidente del tribunale, o, in caso d'impedimento, un giudice da lui designato.

Contro i provvedimenti adottati dalla predetta Commissione è ammesso solo il ricorso al Re, in via straordinaria, come è disposto dall'articolo 1° (3° e 4° comma) della legge 30 luglio 1896, n. 343, sulla beneficenza pubblica per la città di Roma.

Gli enti contemplati dall'articolo 4 tuttavia, potranno, nel solo caso di avvenute diminuzioni nei rispettivi patrimoni, ricorrere ogni tre anni alla Commissione provinciale di assistenza e beneficenza pubblica per ottenere una proporzionale diminuzione della quota di rendita dovuta all'ospedale di Palermo.

Art. 6.

La riscossione delle rendite devolute a favore degli ospedali e delle Congregazioni, come agli articoli predetti, sarà fatta nel loro interesse con le forme e nei modi delle imposte dirette, e ciò in base al disposto dell'articolo 1° della legge 2 aprile 1865, n. 2226.

Art. 7.

È autorizzato il Governo del Re a concedere all'ospedale civico di Palermo, con esenzione di tassa, una lotteria per l'ammontare di lire 2,000,000. Il piano relativo dovrà essere approvato dal ministro delle finanze.

Art. 8.

È abrogata ogni disposizione contraria alla presente legge.

Il Governo del Re è autorizzato a pubblicare un regolamento per l'esecuzione della legge stessa.

Anche questo disegno di legge verrà più tardi votato a scrutinio segreto.

Discussione e votazione della proposta di legge relativa all'isola di Caprera.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione della proposta di legge dei deputati Valle, Romussi e Gattorno: Assunzione allo Stato della proprietà dell'isola di Caprera.

Prego l'onorevole segretario di dar lettura della proposta di legge.

DE NOVELLIS, *segretario, legge*: (Vedi *Stampato*, n. 444-A).

PRESIDENTE. La discussione generale è aperta ed ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

BOSELLI, *relatore*. Nell'alto intento di evitare delle discussioni e delle divergenze in un argomento che ammette solo il moto del cuore e l'unanimità del pensiero, la Commissione propone, al disegno di legge già presentato, questa aggiunta, che consiste in un articolo che prenderà il n. 4:

« Il Governo del Re è pure autorizzato a procedere, ove occorra, all'espropriazione per causa di utilità pubblica dei beni oggetto della presente legge ».

Non occorrono commenti. La Commissione spera che la Camera unanimemente accetterà questa proposta insieme alle altre, ottenendo anche l'adesione del Governo. Così il voto della Camera sarà appieno conforme al desiderio del paese rispetto alle memorie di Garibaldi in Caprera. (*Vivissime approvazioni*).

PRESIDENTE. L'onorevole presidente del Consiglio accetta?

GIOLITTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Dichiaro di accettare di buon grado l'articolo aggiuntivo proposto dalla Commissione. (*Benissimo!*)

PRESIDENTE. Non essendovi altre osservazioni, dichiaro chiusa la discussione generale. Passeremo alla discussione degli articoli.

(Sono approvati senza discussione i 4 articoli del disegno di legge).

Art. 1.

La casa di Giuseppe Garibaldi, i terreni da lui coltivati e quelli annessi, i fabbricati da lui costruiti nell'isola di Caprera che non siano stati espropriati nell'interesse della difesa dello Stato, sono dichiarati *Monumento nazionale*.

Sarà redatto a cura del Ministero della marina l'inventario anche del mobilio, delle armi, degli strumenti del lavoro, delle carte, corone, targhe, bandiere e di ogni altro oggetto mobile già posseduto dal Generale, od offerto in omaggio alla memoria di lui ed annesso alla casa che fu sua.

Art. 2.

Lo stesso Ministero della marina assumerà la custodia e manutenzione degli stabili e dei mobili dichiarati, con l'articolo precedente, *Monumento nazionale*.

Art. 3.

Il Governo del Re è autorizzato pure ad accettare in proprietà gli stabili anzidetti, tosto che gli aventi diritto vi abbiano rinunciato, con dichiarazione incondizionata.

Art. 4.

Il Governo del Re è pure autorizzato a procedere, ove occorra, alla espropriazione per causa di utilità pubblica dei beni oggetto della presente legge.

SONNINO SIDNEY. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SONNINO SIDNEY. Io vorrei pregare l'onorevole Presidente di mettere in votazione questa legge separatamente dalle altre, e ciò per evitare quegli inconvenienti che facilmente si verificano nelle votazioni contemporanee di diverse leggi, unicamente per sbadataggine di qualche collega.

Infatti, senza la votazione per urna separata, potrebbe avvenire che anche alcuno dei più devoti ammiratori del Generale, per l'abitudine di votare sempre contro, avesse a deporre nell'urna il voto contrario; questo, s'intende, per pura svista, perchè in questa Camera qualunque onoranza che riguarda Garibaldi non può non riscuotere

completa un'animità dei voti. *(L'assemblea: Bravo! — Approvazioni).*

PRESIDENTE. Onorevole Sonnino, lei dunque propone che il disegno di legge intorno alla proprietà dell'isola di Caprera sia votato con urne separate, appunto perchè nessuno possa cadere in equivoco nel deporre il proprio voto nell'urna.

SONNINO SIDNEY. Precisamente così.

PRESIDENTE. Benissimo; e così sarà fatto, perchè, si sa, ci sono di quelli che votano sempre contro. *(Si ride).*

Procederemo subito alla votazione segreta di questa proposta di legge: e poi faremo un'altra votazione, per tutte le altre leggi approvate per alzata e seduta.

Prego l'onorevole segretario di fare la chiama.

DE NOVELLIS, segretario, fa la chiama:

Seguito della discussione del disegno di legge sulle nuove opere marittime.

PRESIDENTE. Lascieremo le urne aperte e proseguiremo nell'ordine del giorno il quale reca il seguito della discussione del disegno di legge: Autorizzazione di spese per l'esecuzione di nuove opere marittime.

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

GIANTURCO, ministro dei lavori pubblici. (Segni di attenzione). Onorevoli colleghi, comincio dal dichiarare che alle particolari questioni mosse dagli onorevoli colleghi che hanno parlato in questa discussione, mi riservo di dare risposte particolareggiate nella discussione degli articoli, parendomi quella la sede a ciò più propria: così faremo più rapido cammino.

Aggiungo un'altra dichiarazione, ed è che non rileverò i molti fatti personali, cui ha dato occasione la presente discussione, poichè è così grave il tema del dibattito, che mi parrebbe di abbassarlo e di rimpicciolirlo, se mi indugiassi su simili argomenti.

Vengo senz'altro al tema, notando innanzi tutto, che gli oppositori del disegno di legge si sono lungamente intrattenuti intorno a ciò che il disegno non comprende, ma hanno interamente taciuto intorno a ciò ch'esso contiene. Comprendo che, da abili oppositori, così essi abbiano intesa la loro missione; ma ora consentano a me, che ho il compito di fare la parte opposta, di mettere in luce ciò che di pratico e di buono il progetto contiene, e che non ha formato oggetto di discussione.

verso. E, sempre con quel metodo di evidenza, la stessa Rivista pone in una vignetta, sotto la chiglia del *Lusitania*, nientemeno che un treno ferroviario, e nota che se si mettesse in piedi il *Lusitania* esso raggiungerebbe due volte l'altezza della croce posta sulla cupola della cattedrale di San Paolo di Londra.

Ora quando si pensi che di colossi simili al *Lusitania* (che misura 240 metri di lunghezza per m. 26.50 di larghezza, pesca metri 11.25, sposta 45,000 tonnellate ed ha un tonnellaggio lordo di 32,500 tonnellate) ve ne sono già parecchi, chiaro apparisce come tutto il sistema dei porti sia venuto interamente a mutare, e come i grandi porti internazionali abbiano oggi bisogni ben diversi e infinitamente maggiori da quelli che avevano una volta.

Questi mutati concetti, questi mutati bisogni, questi metodi nuovi della tecnica navale hanno fatto sì che gli antichi porti sieno divenuti insufficienti ai grandi traffici. E mi dispiace di dovere anch'io confermare le dichiarazioni fatte dall'onorevole Orlando, che cioè neppure il nostro maggior porto, il porto di Genova, neppure esso riunisce tutte le condizioni necessarie per rispondere al grande traffico internazionale. Di guisa che, purtroppo, bisogna essere preparati, anche per il porto di Genova, a veder risorgere la questione della sua potenzialità e de' suoi impianti, e a discuterla ed esaminarla con senso di equità e con grande larghezza di vedute, per l'avvenire del paese. (*Commenti*).

Come è chiaro, la mutata condizione del traffico internazionale ha reso assai costosi i porti. Quando la Camera consideri, per esempio, che pel solo porto di Amburgo si sono spesi, sino al 1901, 230 milioni, per Brema cento milioni, per il porto di Londra un miliardo, per Liverpool seicentocinquanta milioni, certo essa non potrà a meno di considerare come le condizioni di Genova siano per verità molto lontane da quei colossali mutamenti e impianti di arredamento e ingrandimenti ed approfondimenti che si sono eseguiti nei porti stranieri.

Nè soltanto in Inghilterra, nè soltanto in Germania; perchè anche nel piccolo Belgio, ad esempio, troviamo che sono stati spesi pel porto di Anversa 267 milioni, di cui 166 a carico dello Stato e 101 a carico della città; pel porto di Gand 77 milioni, di cui 60 a carico dello Stato e 17 a carico della città. E l'Austria, com'è noto, si propone di spendere per il solo porto di Trieste oltre 100 milioni di lire... (*Commenti*).

MARGHIERI. Corone.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Ciò posto, onorevoli colleghi...

PALA. La conclusione?

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Onorevole Pala, la conclusione è molto chiara. La necessità di avere porti che abbiano fondali spinti a grande profondità, che abbiano banchine di grande sviluppo, che abbiano arredamenti completi di gru ed elevatori, e non soltanto di gru e di elevatori generici, ma di apparecchi particolarmente adatti ai vari traffici, che abbiano estesi depositi atti a ricevere le merci quando non sia possibile trasportarle immediatamente alle stazioni ferroviarie; tutto ciò ha fatto sì che tutti gli Stati (poichè nessuno Stato, neppure l'Inghilterra, neppure la Francia e la Germania che sono ben più ricche di noi) han dovuto principalmente concentrare i loro sforzi sovra pochi porti soltanto. (*Approvazioni*).

E a questo proposito, onorevoli colleghi, è molto istruttiva, come sotto altri aspetti, la storia della Francia. Quando il Freycinet formulò il suo grande programma di lavori pubblici, comprese naturalmente fra le altre opere che si attenevano alla politica dei trasporti anche quelle portuali.

Ma accadde anche allora, onorevoli colleghi (perchè certe malattie sono universali), accadde anche allora che i piccoli porti si levassero in armi. Il Governo non poté resistere e la somma votata dal Parlamento fu in gran parte spesa per i piccoli porti. Quali furono gli effetti, onorevoli colleghi? Già nel 1888, il deputato Monis alla Camera francese levò la sua voce contro questa che egli considerava come una spesa assolutamente eccessiva, e contro il danno che ne veniva ai grandi porti di Francia, che erano male provvisti e che non sarebbero stati in condizione di resistere alla concorrenza, che si proponeva di fare la Germania con l'arredamento dei grandi porti tedeschi.

E quando nel 1901 il ministro Baudin presentò un progetto di legge per le opere portuali, che pure si limitava a dieci porti soltanto, per una spesa di 123 milioni di lire, sorse il deputato Aimond, con una relazione notevolissima intorno alle condizioni dei porti di Francia, nella quale deplorò che nell'applicazione del piano Freycinet già la Francia avesse sparpagliato le sue risorse, spendendo per così dire la ricchezza della Francia in una specie di manna elettorale su tutta la superficie del territorio.

E Charles Roux nella *Revue des Deux*

Mondes, osserva che Aimond aveva molta ragione: chè, se è deplorabile impiegare male il denaro dello Stato, che è il denaro di tutti, occorre per giunta, una volta creati i porti, provvedere anche a mantenerli: « Un porto » dice il Roux « di cui non bisogna fare il nome per non urtare alcuna suscettibilità » (consiglio prudente in Francia ed in Italia) « non produce altro reddito che 107 lire come diritti marittimi, ciò che non denota una ben grande attività, mentre il suo mantenimento costa ben 16 mila lire, pur essendo tutto di nuova costruzione ». Ma, del resto, come mai può aversi la pretesa di creare con un colpo di bacchetta magica ciò che oggi si chiama un porto di commercio? Ma si può credere che a ciò basti costruire una scogliera, allargare un bacino, elevare un molo, e che fatti cotesti lavori la questione sia risolta?

Ma questa è un'utopia. Perchè un porto marittimo sia degno di questo nome e siano legittimi i sacrifici dello Stato, bisogna che ivi esista un grande mercato, che sia una delle principali ruote dell'attività commerciale del paese; bisogna che il porto sia un grande centro di lavoro. È dunque fuori di dubbio che lo Stato sciupa, moltiplicando i porti, il suo denaro, che è il denaro di tutti. (*Interruzioni*).

Venne dunque il progetto del 1901, ed a cotesto nuovo concetto esso s'inspirò, limitando ai grandi porti di Francia tutta la somma. Questo concetto del resto, che ai grandi porti si dovessero destinare spese così colossali e, che non fosse possibile costruirne molti, ma bisognasse invece prepararne pochi veramente atti al grande traffico internazionale, già si era fatto strada in tutti i Congressi internazionali.

Io potrei, se non temessi di tediar la Camera, leggere non solo le discussioni seguite nei Parlamenti esteri, ma anche quelle svoltesi nel Congresso internazionale di Parigi del 1900, in base alla relazione presentata dal Vétillart, ingegnere capo dei ponti e strade, persona competentissima in materia di porti; potrei leggere le parole molto gravi dette al Congresso internazionale di Milano nel 1905 dal Joly, ispettore generale dei ponti e strade in Francia, il quale riconosceva appunto nel frazionamento delle spese in un eccessivo numero di porti la causa dell'inferiorità dei porti francesi, rispetto ai porti inglesi e tedeschi; potrei leggere un altro rapporto presentato allo stesso Congresso, in cui si insiste sui medesimi concetti, dimostrando come fosse

sbagliata la via su cui si era messa la Francia e, se non temessi di abusare troppo della vostra pazienza, potrei anche leggersi il rapporto fatto di recente dai nostri valorosi funzionari appunto su questo argomento, dal quale emerge la necessità di approntare per il grande commercio internazionale porti che rispondano a tali condizioni, all'infuori delle quali non c'è via di salvezza.

Mi dispenserò, per la stessa ragione, dal leggere i giudizi espressi intorno alla condizione di cose che fu creata in Francia e da cui la Francia si è poi ritratta tempestivamente; nè vi leggerò il discorso pronunziato a Lione dal Locroy, che è stato ministro della marina, il quale deplorò che il piano del Freycinet fosse stato falsato e che quel danaro, che avrebbe dovuto servire per tre o quattro porti della Francia, tali da stare a fronte dei porti tedeschi, fosse stato speso invece in tante piccole opere che non avevano portato alcuna utilità al commercio francese. (*Commenti*).

Queste cose io ho dette per rettificare talune inesattezze dell'onorevole De Marinis. Egli disse che era un errore quello di non dare eguale importanza ai piccoli porti; che invece da per tutto si era riconosciuto che i grandi come i piccoli porti avevano i medesimi titoli. Qualcuno ha detto anzi, che i piccoli avevano maggiori titoli.

Ora, me lo consenta l'onorevole De Marinis, tuttociò non è esatto. È esatto in quanto riguarda la Francia, ma la Francia si è accorta del suo errore; non è esatto riguardo all'Inghilterra, perchè l'Inghilterra non ha porti commerciali amministrati dallo Stato: colà sono Società private, Municipi e Camere di commercio, che provvedono ai porti e non lo Stato. Non è esatto in nessuna maniera per la Germania, e a dimostrarlo, mi permetta la Camera che, prescindendo da ogni divagazione, io semplicemente citi le parole con cui si chiudeva l'articolo di Charles Roux a proposito dei porti francesi rispetto ai porti tedeschi. Il Roux, riporta un'intervista col presidente del Lloyd germanico di Brema, la cui competenza su questioni marittime non è posta in dubbio, il quale chiamato a dire la sua opinione intorno alle condizioni dei porti di Francia, rispose:

« Io non conosco tutti i porti della Francia, ma alcuni soltanto, e per dire la verità io non vi trovo niente da vedere. Voi permettete che vi dica ciò, poichè è l'opi-

verso. E, sempre con quel metodo di evidenza, la stessa Rivista pone in una vignetta, sotto la chiglia del *Lusitania*, nientemeno che un treno ferroviario, e nota che se si mettesse in piedi il *Lusitania* esso raggiungerebbe due volte l'altezza della croce posta sulla cupola della cattedrale di San Paolo di Londra.

Ora quando si pensi che di colossi simili al *Lusitania* (che misura 240 metri di lunghezza per m. 26.50 di larghezza, pesca metri 11.25, sposta 45,000 tonnellate ed ha un tonnello lordo di 32,500 tonnellate) ve ne sono già parecchi, chiaro apparisce come tutto il sistema dei porti sia venuto interamente a mutare, e come i grandi porti internazionali abbiano oggi bisogni ben diversi e infinitamente maggiori da quelli che avevano una volta.

Questi mutati concetti, questi mutati bisogni, questi metodi nuovi della tecnica navale hanno fatto sì che gli antichi porti sieno divenuti insufficienti ai grandi traffici. E mi dispiace di dovere anch'io confermare le dichiarazioni fatte dall'onorevole Orlando, che cioè neppure il nostro maggior porto, il porto di Genova, neppure esso riunisce tutte le condizioni necessarie per rispondere al grande traffico internazionale. Di guisa che, purtroppo, bisogna essere preparati, anche per il porto di Genova, a veder sorgere la questione della sua potenzialità e de' suoi impianti, e a discuterla ed esaminarla con senso di equità e con grande larghezza di vedute, per l'avvenire del paese. (*Commenti*).

Come è chiaro, la mutata condizione del traffico internazionale ha reso assai costosi i porti. Quando la Camera consideri, per esempio, che pel solo porto di Amburgo si sono spesi, sino al 1901, 230 milioni, per Brema cento milioni, per il porto di Londra un miliardo, per Liverpool seicentocinquanta milioni, certo essa non potrà a meno di considerare come le condizioni di Genova siano per verità molto lontane da quei colossali mutamenti e impianti di arredamento e ingrandimenti ed approfondimenti che si sono eseguiti nei porti stranieri.

Nè soltanto in Inghilterra, nè soltanto in Germania; perchè anche nel piccolo Belgio, ad esempio, troviamo che sono stati spesi pel porto di Anversa 267 milioni, di cui 166 a carico dello Stato e 101 a carico della città; pel porto di Gand 77 milioni, di cui 60 a carico dello Stato e 17 a carico della città. E l'Austria, com'è noto, si propone di spendere per il solo porto di Trieste oltre 100 milioni di lire... (*Commenti*).

MARGHERI. Corone.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Ciò posto, onorevoli colleghi...

PALA. La conclusione?

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Onorevole Pala, la conclusione è molto chiara. La necessità di avere porti che abbiano fondali spinti a grande profondità, che abbiano banchine di grande sviluppo, che abbiano arredamenti completi di gru ed elevatori, e non soltanto di gru e di elevatori generici, ma di apparecchi particolarmente adatti ai vari traffici, che abbiano estesi depositi atti a ricevere le merci quando non sia possibile trasportarle immediatamente alle stazioni ferroviarie; tutto ciò ha fatto sì che tutti gli Stati (poichè nessuno Stato, neppure l'Inghilterra, neppure la Francia e la Germania che sono ben più ricche di noi) han dovuto principalmente concentrare i loro sforzi sovra pochi porti soltanto. (*Approvazioni*).

E a questo proposito, onorevoli colleghi, è molto istruttiva, come sotto altri aspetti, la storia della Francia. Quando il Freycinet formulò il suo grande programma di lavori pubblici, comprese naturalmente fra le altre opere che si attenevano alla politica dei trasporti anche quelle portuali.

Ma accadde anche allora, onorevoli colleghi (perchè certe malattie sono universali), accadde anche allora che i piccoli porti si levassero in armi. Il Governo non poté resistere e la somma votata dal Parlamento fu in gran parte spesa per i piccoli porti. Quali furono gli effetti, onorevoli colleghi? Già nel 1888, il deputato Monis alla Camera francese levò la sua voce contro questa che egli considerava come una spesa assolutamente eccessiva, e contro il danno che ne veniva ai grandi porti di Francia, che erano male provvisti e che non sarebbero stati in condizione di resistere alla concorrenza, che si proponeva di fare la Germania con l'arredamento dei grandi porti tedeschi.

E quando nel 1901 il ministro Baudin presentò un progetto di legge per le opere portuali, che pure si limitava a dieci porti soltanto, per una spesa di 123 milioni di lire, sorse il deputato Aimond, con una relazione notevolissima intorno alle condizioni dei porti di Francia, nella quale deplorò che nell'applicazione del piano Freycinet già la Francia avesse sparpagliato le sue risorse, spendendo per così dire la ricchezza della Francia in una specie di manna elettorale su tutta la superficie del territorio.

E Charles Roux nella *Revue des Deux*

Mondes, osserva che Aimond aveva molta ragione: chè, se è deplorabile impiegare male il denaro dello Stato, che è il denaro di tutti, occorre per giunta, una volta creati i porti, provvedere anche a mantenerli: « Un porto » dice il Roux « di cui non bisogna fare il nome per non urtare alcuna suscettibilità » (consiglio prudente in Francia ed in Italia) « non produce altro reddito che 107 lire come diritti marittimi, ciò che non denota una ben grande attività, mentre il suo mantenimento costa ben 16 mila lire, pur essendo tutto di nuova costruzione ». Ma, del resto, come mai può aversi la pretesa di creare con un colpo di bacchetta magica ciò che oggi si chiama un porto di commercio? Ma si può credere che a ciò basti costruire una scogliera, allargare un bacino, elevare un molo, e che fatti cotesti lavori la questione sia risolta?

Ma questa è un'utopia. Perchè un porto marittimo sia degno di questo nome e siano legittimi i sacrifici dello Stato, bisogna che ivi esista un grande mercato, che sia una delle principali ruote dell'attività commerciale del paese; bisogna che il porto sia un grande centro di lavoro. E dunque fuori di dubbio che lo Stato sciupa, moltiplicando i porti, il suo denaro, che è il denaro di tutti. (*Interruzioni*).

Venne dunque il progetto del 1901, ed a cotesto nuovo concetto esso s'ispirò, limitando ai grandi porti di Francia tutta la somma. Questo concetto del resto, che ai grandi porti si dovessero destinare spese così colossali e, che non fosse possibile costruirne molti, ma bisognasse invece prepararne pochi veramente atti al grande traffico internazionale, già si era fatto strada in tutti i Congressi internazionali.

Io potrei, se non temessi di tediarla Camera, leggere non solo le discussioni seguite nei Parlamenti esteri, ma anche quelle svoltesi nel Congresso internazionale di Parigi del 1900, in base alla relazione presentata dal Vétillart, ingegnere capo dei ponti e strade, persona competentissima in materia di porti; potrei leggere le parole molto gravi dette al Congresso internazionale di Milano nel 1905 dal Joly, ispettore generale dei ponti e strade in Francia, il quale riconosceva appunto nel frazionamento delle spese in un eccessivo numero di porti la causa dell'inferiorità dei porti francesi, rispetto ai porti inglesi e tedeschi; potrei leggere un altro rapporto presentato allo stesso Congresso, in cui si insiste sui medesimi concetti, dimostrando come fosse

sbagliata la via su cui si era messa la Francia e, se non temessi di abusare troppo della vostra pazienza, potrei anche leggervi il rapporto fatto di recente dai nostri valorosi funzionari appunto su questo argomento, dal quale emerge la necessità di approntare per il grande commercio internazionale porti che rispondano a tali condizioni, all'infuori delle quali non c'è via di salvezza.

Mi dispenserò, per la stessa ragione, dal leggere i giudizi espressi intorno alla condizione di cose che fu creata in Francia e da cui la Francia si è poi ritratta tempestivamente; nè vi leggerò il discorso pronunziato a Lione dal Locroy, che è stato ministro della marina, il quale deplorò che il piano del Freycinet fosse stato falsato e che quel danaro, che avrebbe dovuto servire per tre o quattro porti della Francia, tali da stare a fronte dei porti tedeschi, fosse stato speso invece in tante piccole opere che non avevano portato alcuna utilità al commercio francese. (*Commenti*).

Queste cose io ho dette per rettificare talune inesattezze dell'onorevole De Marinis. Egli disse che era un errore quello di non dare eguale importanza ai piccoli porti; che invece da per tutto si era riconosciuto che i grandi come i piccoli porti avevano i medesimi titoli. Qualcuno ha detto anzi, che i piccoli avevano maggiori titoli.

Ora, me lo consenta l'onorevole De Marinis, tuttociò non è esatto. È esatto in quanto riguarda la Francia, ma la Francia si è accorta del suo errore; non è esatto riguardo all'Inghilterra, perchè l'Inghilterra non ha porti commerciali amministrati dallo Stato: colà sono Società private, Municipi e Camere di commercio, che provvedono ai porti e non lo Stato. Non è esatto in nessuna maniera per la Germania, e a dimostrarlo, mi permetta la Camera che, prescindendo da ogni divagazione, io semplicemente citi le parole con cui si chiudeva l'articolo di Charles Roux a proposito dei porti francesi rispetto ai porti tedeschi. Il Roux, riporta un'intervista col presidente del Lloyd germanico di Brema, la cui competenza su questioni marittime non è posta in dubbio, il quale chiamato a dire la sua opinione intorno alle condizioni dei porti di Francia, rispose:

« Io non conosco tutti i porti della Francia, ma alcuni soltanto, e per dire la verità io non vi trovo niente da vedere. Voi permettete che vi dica ciò, poichè è l'opi-

nione vera che mi domandate? No, non non vi è niente da imparare per noi, nei porti francesi.

« La vostra disgrazia è di avere troppi piccoli porti: in altri tempi ciò era necessario per i velieri che reclamavano piccoli rifugi a brevi distanze e per le mercanzie importate in Europa, ove ancora non esistevano strade ferrate...» (*Mormorio — Commenti*).

« ...oggi la cosa è cambiata; i grandi battelli sostituiscono i piccoli e ciascun paese ha la sua marina. Se la Francia sapesse contentarsi di quattro o cinque porti come Le Hâvre, Cherbourg, Bordeaux, Marsiglia e fors'anche Cette, ammirabilmente situati, com'essi sono, ciò sarebbe sufficiente, senza disperdere le proprie forze ed il proprio danaro, e voi potreste allora fare i lavori necessari a mettere i vostri porti all'altezza dei porti moderni, mentre finora voi non avete fatto niente, perchè le gelosie dei piccoli contro i grandi impediscono che qualunque sforzo importante sia diretto verso un punto che avrebbe l'aria di essere particolarmente favorito, di guisa che, per non scontentare i piccoli ed i medi, voi state nella inazione... e nel frattempo gli altri paesi progrediscono. E questa è la ragione per cui la Francia rimane indietro...»

Io non voglio leggere le altre dichiarazioni fatte dal presidente del Lloyd, perchè ciò che ho letto mi pare già abbastanza eloquente. D'altronde io ho voluto intrattenervi intorno a ciò, solo per rettificare alcune asserzioni dell'onorevole De Marinis. L'Italia non è così ricca da poter provvedere convenientemente ai grandi ed ai piccoli porti; ai grandi, facendo i grandiosi lavori che sono per essi necessari, dato lo sviluppo della marina a vapore; ai piccoli, per ragioni locali. E certo sarebbe stoltezza proporvi di provvedere contemporaneamente agli uni ed agli altri, quando la Germania, la Francia e l'Inghilterra non sono state in grado di farlo.

Comprendo però altrettanto bene che una soluzione la quale si fosse limitata a provvedere soltanto a quattro o cinque porti avrebbe incontrate difficoltà di tal genere che non sarebbe arrivata neppure al limitare della discussione... (*Interruzioni — Commenti*).

Voci. Sarebbe stata la vera.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Non l'avreste accettata. (*Interruzioni — Esclamazioni in vario senso*).

Onorevoli colleghi, non venite a dirlo a me che ormai sono antico parlamentare; voi non l'avreste votata, voi non l'avreste fatta giungere una tal legge, lo ripeto, nemmeno al limitare della discussione. (*Interruzioni*).

Del resto... siamo sempre in tempo a prendervi in parola. (*Approvazioni vivissime — Applausi*).

CHIESA. Ma c'è l'onorevole Dari a cui preme San Benedetto del Tronto...

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Questa non è che una sua misera insinuazione, ed io le darò risposta quando verremo alla tabella.

Capivo bene, ripeto, che nè l'una nè l'altra soluzione avrebbe potuto raccogliere il vostro consenso... (*Interruzioni*).

PRESIDENTE. (*Rivolto a sinistra*). Ma perchè, mentre il ministro parla così cortesemente, loro si impennano tanto? Non c'è ragione. (*Approvazioni*).

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Diceva dunque che una soluzione così radicale e violenta non avrebbe raccolto il consenso di molti fra voi.

Orbene, l'attuale disegno di legge non ha avuto in animo di stabilire alcuna antitesi fra i grandi ed i piccoli porti; l'attuale disegno di legge invece, riconoscendo lo stato attuale delle cose e non potendo rimandarne la soluzione del problema, ha avuto la chiara visione, da una parte, di ciò che conveniva fare per dare incremento e sviluppo ai grandi porti nei quali si raccoglie la maggior parte del traffico nostro; e d'altra parte, per la considerazione cui ho accennato poc'anzi e per la necessità di mantenere l'educazione marinara della nostra popolazione costiera, ha voluto essere largo di incoraggiamenti agli altri porti inservienti al cabottaggio.

Quindi il progetto, mentre appresta larghi mezzi ai porti maggiori, non dimentica i porti minori amministrati dallo Stato, e appresta ad essi il fondo di 30 milioni, con cui largamente si potrà provvedere.

Ma quisono cominciate le dolenti note. L'onorevole De Marinis ha detto che io sono passato con scettica indifferenza dalla visione integrale del problema alla risoluzione fragmentaria; sicchè mentre, in fondo, non si tratterebbe che di 13 milioni, i quali basterebbero per la risoluzione integrale del problema, io mi sono impuntato e ostinato capricciosamente a voler tener fermo il progetto così com'è.

Ora senta, onorevole De Marinis; io le

sono molto grato delle parole cortesi che ha pronunciato per me, ma non mi faccia l'ingiuria di credere che, quando si tratta di grandi interessi nazionali, io possa portare nell'esame delle questioni un qualunque sentimento di capriccio o d'impuntatura. Credo anzi che, se un rimprovero mi si può fare, è quello di aver troppo ceduto alle seducenti grazie del mio amico Lacava, allora presidente della Commissione (*Si ride*), e di essere andato al di là di quello che era l'originario pensiero mio allorquando proposi il disegno di legge.

Voci. La sirena, la sirena! (*Si ride*).

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. È un errore ciò che ella ha affermato, onorevole De Marinis, che non si tratti che di 13 milioni. Ella allude alla tabella dell'ingegnere Inglese, ma il calcolo preciso è quello che si legge a pagina 7 della relazione del collega Lacava, e da quel calcolo, che non patisce contestazioni, risulta che la somma necessaria per provvedere a tutti i porti classificati, lasciando da parte quelli di quarta classe, è di 271 milioni. Io voglio anche ammettere che una parte della somma dei 271 milioni debba esser sottratta, perchè compresa nei porti che sono già nella tabella. Non si tratterà di 121 milioni, si tratterà di una somma minore; ma siamo lontani sempre da quei 13 milioni che, secondo lei, basterebbero ad attuare la soluzione intera del problema portuale.

DE MARINIS. Sono i dati del Governo!

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. La verità vera è che lei fa appello alla seconda tabella Inglese, alla tabella parlamentare.

Ora a questo proposito, io non ho bisogno di ripetere che l'ingegnere Inglese è uno scienziato illustre, uno dei più egregi funzionari del Ministero dei lavori pubblici, è il presidente della Commissione del piano regolatore dei porti, ma è un funzionario, e costituzionalmente è un'eresia venire qui a discutere le opinioni dei miei impiegati.

La Camera ha diritto di domandare le mie opinioni e di condannarle e votarmi contro; (*Commenti*) ma non ha il diritto di discutere l'opinione di un impiegato. Sono io che devo rispondere.

FILÌ-ASTOLFONE. Perchè ci hanno messa la tabella?

Una voce a sinistra. Ma lei ha letto degli articoli di rivista.

PRESIDENTE. Ma non interrompano. Ci sono quarantacinque ordini del giorno.

Aspettino e potranno dire tutto quello che vogliono!

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Ho citato delle riviste, sì; e che per questo? Il ministro non è responsabile delle opinioni di Tacito, di Cicerone, di Palmerston, di Bismark, citati come autorità ed argomenti, ma fra il ministro e l'impiegato vi sono rapporti di gerarchia, sui quali è fondata la responsabilità ministeriale. Non confondano le cose.

Si può leggere l'opinione del signor Charles Roux come di qualsiasi altra persona competente. Ma quando si tratta di un funzionario, del quale io rispondo, ella ha diritto di domandar conto a me di quella opinione, se la ho fatta mia; se la ho respinta, la Camera non ha niente che vedere con quello che pensa quel funzionario. Questa è la responsabilità ministeriale e costituzionale. (*Interruzioni — Commenti*).

PRESIDENTE. Onorevole ministro, non raccolga le interruzioni. Abbiamo ancora, lo ripeto, quarantacinque ordini del giorno da svolgere! (*Commenti animati*).

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. L'intervento dell'ingegnere Inglese fu un atto di cortesia verso la Commissione parlamentare.

Ma l'ingegnere Inglese che, autorizzato da me si recò presso la Commissione, non potè che fare le più ampie riserve circa il valore della tabella. Che cosa si chiese, in fondo, al commendatore Inglese? Gli si disse: il Governo ha concesso 30 milioni: ditteci: nella ipotesi che il Governo concedesse 50 milioni, come si potrebbe ripartire la somma, in guisa da contentare un poco tutti: contentare un poco tutti, non fare le opere necessarie. (*Commenti*).

Quando l'ingegnere Inglese ebbe compiuto un tale lavoro, così arduo e così penoso, e che eseguì solo perchè la Commissione lo volle, non mancò di fare le sue riserve.

Ecco ciò che dice la relazione dell'onorevole Lacava relativamente alla risposta dell'ingegnere Inglese:

« Approfitando quindi di tale intervento, la Commissione richiese l'ingegnere commendatore Inglese della possibilità di ridurre le opere previste per ciascun porto, limitandole alle più urgenti e più necessarie, da non oltrepassare i trenta milioni, applicando non il criterio di proporzionalità, ma quello dei bisogni.

« L'ingegnere Inglese non esitò a manifestare le sue difficoltà per tale lavoro, non

solo per la brevità del tempo in cui avrebbe dovuto compierlo, ma più ancora perchè la Commissione da lui presieduta non aveva compiuto tutta l'opera sua, essendo rimasti ancora altri 38 porti da studiare. Tuttavia si accinse alla difficile prova, senza però illudersi sulle difficoltà inerenti alla natura di esso, e furono da lui indicate delle proposte di riduzione, porto per porto, per quanto tecnicamente possibili, altrettanto discutibili e non scevre di obiezioni dal punto di vista della maturità del giudizio mancandogli il tempo per approfondirle organicamente e completamente, come si era fatto per i porti compresi nel progetto di legge, parecchi dei quali avevano ricevuto una falceia di fronte alle primitive proposte della Commissione ».

In base ad una tabella compilata in questo modo e con tante riserve da parte del compilatore, io domando come mai si possa affermare che essa rappresenti niente meno che la soluzione integrale del problema portuale italiano, e che un tal problema possa risolversi con la piccola spesa ulteriore di 13 milioni !!

GUARRACINO, *relatore*. E non è neppure quella la tabella! Quella è l'opinione di due membri della Commissione. (*Interruzioni del deputato Arlotta*).

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. D'altra parte lo stesso onorevole collega De Marinis riconosceva che il sistema di chiamare un funzionario, per quanto elevato, a dire che ciò che doveva servire per dieci potesse anche servire a 50, cotesta moltiplicazione dei pani e dei pesci, richiederebbe nel funzionario delle qualità taumaturgiche che l'Inglese non possiede. L'onorevole De Marinis si è doluto con me che io non abbia strappato al collega del tesoro tutti i milioni che sarebbero stati necessari, e che sarebbero stati molti di più...

CARCANO, *ministro del tesoro*. E per spenderli male.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. E strano questo rimprovero, poichè per il ministro del tesoro, prima per l'onorevole Majorana, a cui mando un caldissimo augurio di guarigione, e poi per il suo successore onorevole Carcano, io sono stato un pessimo cliente, avendo dovuto chiedergli prima 610 milioni per le ferrovie, poi 11 milioni per la navigazione interna, poi 137 milioni, diventati 140 più tardi, per i porti, e molti altri milioni per cose minori.

Francamente, onorevole De Marinis, io credo di aver tratto cambiali abbastanza

rilevanti sulla finanza pubblica. D'altra parte, io sento, e mi onoro di sentire, la corresponsabilità della difesa della finanza pubblica, col ministro dei tesoro. Un ministro che fosse spinto soltanto dal desiderio della sua gloria senza preoccuparsi del danno che potrebbe derivarne alla finanza nazionale... un tal ministro mancherebbe al suo dovere. Da parte mia io non ho mancato a tale dovere e sento che l'interesse della finanza è interesse collettivo di tutti i governanti.

Del resto, onorevole De Marinis, con quale animo può ella fare simile rimprovero a noi, quando questa è la maggiore legge portuale che sia stata presentata dalla proclamazione del Regno ad oggi? quando la somma qui stanziata sorpassa tutti i precedenti stanziamenti, giungendo a 140 milioni ?

Ora venire ad accusarci di aver troppo poco chiesto al tesoro per provvedere ai porti, è accusa assolutamente ingiusta!

Vengo all'onorevole De Viti de Marco. L'onorevole De Viti De Marco riconosce che i porti compresi nella tabella rappresentano solo i tre quarti, o, come egli vuole i cinque settimi del traffico, e dice che, in proporzione, ai porti non classificati nella tabella sarebbero spettati 35 milioni anzichè trenta. In altri termini, secondo la teoria dell'onorevole De Viti de Marco, non c'è da fare che una semplice operazione aritmetica: cioè proporzionare la spesa al traffico puramente e semplicemente.

Per certo il traffico è una delle funzioni principali della spesa, ma che sia l'unica funzione, è perfettamente assurdo.

DE VITI DE MARCO. Quella proporzione corrisponde ai risultati dei confronti.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Non deve corrispondere e lo dimostro. Prendiamo per esempio il porto di Baia, rappresentato dall'onorevole Strigari; esso ha un traffico di circa 120 tonnellate annue di pozzolana. Vuole proporzionare la spesa per i trasporti della pozzolana alla spesa per i lavori del porto? Non ce n'è bisogno, perchè la natura largamente ha già fornito il porto di Baia, e per esso altro non si richiede che un piccolo tratto di banchina, e ciò è sufficiente. Portoferraio, per citare un altro esempio, esporta oltre trecentomila tonnellate di materiale di ferro. Ebbene, Portoferraio sopra semplici pontili, compie tutto il suo traffico. Ma oltre a ciò, anche l'utilità della spesa è da discutersi. Per esempio, nella tabella sono stanziati

7 milioni per il porto di Savona coi quali si raddoppia la potenzialità del porto, portandola a circa due milioni di tonnellate all'anno di merci imbarcate e sbarcate, e si rende inoltre il porto capace di accogliere navi della massima dimensione, estendendo il bacino in uno specchio acqueo di una profondità superiore ai 12 metri.

Invece con la stessa spesa, me ne dispiace per l'onorevole Tedesco, ad Ortona, si otterrebbe a mala pena di ricevere navi di pescagione non maggiore di sette metri e di un movimento non superiore a 350 mila tonnellate di merci all'anno; e ciò in conseguenza della piccola profondità che si ha su quel tratto di costa Adriatica, per cui si rendono necessarie opere di difesa estesissime per ottenere fondali mediocri.

Così, alla stessa spesa di sette milioni fatta a Savona e fatta ad Ortona, corrispondono effetti differenti, tali da giustificare, come ben si vede, per l'una il sacrificio, e da non giustificare interamente per l'altra.

E qui rispondo all'onorevole Arlotta. Il porto di Siracusa, è naturalmente dotato di così vasto e profondo specchio d'acqua, ottimamente protetto, che basta qualche centinaio di migliaia di lire per metterlo in condizione di accogliere anche i piroscafi di grandi dimensioni: di guisa che, onorevole Arlotta, se gli stranieri non vanno a Siracusa, se a Siracusa non vi è una linea per Alessandria d'Egitto, ciò non dipende dal porto, perchè il porto è dotato naturalmente, ma dalla mancanza della linea e dei piroscafi.

Dunque i criteri da seguire nel determinare la distribuzione delle somme non sono così semplicistici, come quello che ha indicato l'onorevole De Viti de Marco, il quale, d'altronde, non si è fermato a coteste discussioni più o meno teoriche, ma è venuto con altri argomenti a denunciare una seconda e più grave sperequazione, ed è che non siasi fatta la parte giusta al Mezzogiorno.

Giustizia, egli ha detto, non si è fatta, nè per le spese ferroviarie, nè per le spese portuali.

Io mi sono domandato quale sarebbe la proporzione giusta secondo l'onorevole De Viti de Marco.

Per le ferrovie, ad esempio, la proporzione deve essere fatta rispetto a che? Rispetto alla superficie territoriale? No, perchè nella costruzione di una linea bisognerà fare una galleria o passare un grande fiume con un ponte, mentre in un'altra regione pianeggiante non vi sarà bisogno nè della galleria

nè del ponte; e nel primo caso la ferrovia costerà molto, nel secondo poco. Dunque non il criterio della superficie...

DE VITI DE MARCO. È questione di media.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Ma su quale fondamento, con quali fattori componete la media, per trovare la proporzione giusta? (*Interruzione del deputato De Viti*).

Ella disse ieri: in base al traffico; ed io feci allora un'osservazione, di fronte alla quale alcuni colleghi protestarono, quasi che avessi male capito, mentre l'onorevole De Viti stesso dovè poi, nel seguito del suo discorso, ammettere che avevo capito bene. Orbene il traffico è certamente un elemento importante, ma non è il solo di cui debbasi tener conto, perchè se fosse così, le regioni più povere non sarebbero mai servite dai nuovi mezzi di trasporto, non comportandone il loro traffico la spesa.

La verità vera è che anche per le ferrovie, come per i porti, bisogna tener conto di molti fattori e soprattutto della utilità della spesa. (*Approvazioni*).

E quando di ciò si tenga conto, onorevole De Viti, mi basta di ripetere ciò che dissi altra volta nella disposizione della legge del 23 dicembre; e cioè che il raddoppiamento del binario sulla linea Bologna-Otranto, a cui in sostanza si riferiscono le sue parole, è giusto che si faccia, e si sta facendo appunto in quei tratti che, come dicono gli inglesi, sono *congestionati*; ma che non è giusto venga richiesto con altisonanti parole anche su tratti, che non danno nemmeno un prodotto chilometrico di 8 mila lire.

Ora, come dissi in quell'occasione, la tabella non è allegata alla legge, ma alla relazione. (*Interruzione del deputato De Viti*). Ella può prendere il verbale di quella seduta...

DE VITI DE MARCO. E mi dichiaro soddisfatto per quello che si fece allora...

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Io non ho quindi che a ripetere quello che dissi altra volta; cioè che dove i servizi lo richiederanno, le stazioni saranno ampliate, dove non lo richiederanno non saranno ampliate. (*Interruzioni del deputato De Viti — Rumori*).

D'altronde l'onorevole De Viti sarà molto meravigliato, giacchè egli è professore anche di statistica, di udire che, avendo io fatto istituire i calcoli in base alle somme attuali e ai fondi disponibili per leggi prece-

denti, il risultato avutone è proprio contrario ad ogni sua previsione, perchè il Mezzogiorno è trattato meglio delle altre regioni d'Italia.

Ecco lo specchio di confronto delle spese assegnate dall'attuale disegno di legge e di quelle stabilite da leggi precedenti per i porti dei vari litorali, col complessivo traffico dei porti amministrati dallo Stato sui litorali medesimi: Italia settentrionale, rapporto di 9; Italia centrale, 7.35; Sicilia e Sardegna, 8.22; Italia meridionale, 12.68. Contro la media generale di 9.31 il Mezzogiorno riceve dunque per queste leggi un beneficio che si commisura al 12.68 rispetto al suo traffico marittimo. (*Bene! Bravo!*) Ma del resto, onorevole De Viti... (*Interruzione del deputato De Viti — Interruzioni — Commenti animati — Apostrofi del deputato Nuvoloni al deputato De Viti de Marco — Conversazioni*).

Ma poi, sul serio, onorevoli colleghi, nel distribuire le somme necessarie per provvedere ai nostri porti faremo noi per il Mezzogiorno o per altra regione d'Italia simili conti da pizzicagnolo? (*Bravo! Bene! — Vive approvazioni*).

Sul serio si intende insistere in questo punto, come se il Mezzogiorno non avesse invece da temere di più l'opera dei molti suoi salvatori, i quali osano di venirci a dire che quando qui si parla di fraternità nazionale si fa della rettorica! (*Vive approvazioni — Applausi*). Ma è in nome di questa, che voi chiamate rettorica, che si è fatta l'Italia. (*Vive approvazioni*).

DE VITI DE MARCO. Ecco: quegli applausi sono rettorica, e la rettorica favorisce quegli interessi. (*Oh! oh! — Rumori — Proteste*).

GIANTURCO, ministro dei lavori pubblici. La sua parola è amara, ma è vana: A lei, che ieri ha parlato di volgarità, dirò che io trovo molto più volgare di quella rettorica il contegno suo, quando si parla di solidarietà e di fraternità nazionale! (*Bene! Bravo! — Interruzione del deputato De Viti de Marco*).

NUVOLONI (al deputato De Viti de Marco). Vergognatevi di portare una nota così stonata! (*Rumori vivissimi — Conversazioni animate*).

PRESIDENTE. Ricordino, onorevoli colleghi, che hanno votato testè una legge, che affermava la fraternità nazionale! (*Benissimo! — Vive approvazioni*).

GIANTURCO, ministro dei lavori pubblici. Veniamo alla questione più dibattuta

dei 30 milioni e della tabella. Mi consenta la Camera di dire che questa questione è stata alquanto artificiosamente ingrandita.

Prego l'onorevole Presidente di concedermi cinque minuti di riposo.

PRESIDENTE. Riposi pure, onorevole ministro. (*Molti deputati vanno a congratularsi con l'onorevole ministro dei lavori pubblici*).

Votazioni a scrutinio segreto.

PRESIDENTE. Dichiaro intanto chiusa la votazione ed invito gli onorevoli segretari a procedere alla numerazione dei voti.

(*I segretari numerano i voti*).

Comunico alla Camera il risultamento della votazione a scrutinio segreto del disegno di legge: Assunzione allo Stato della proprietà dell'isola di Caprera. (*Segni di viva attenzione*).

Presenti e votanti . . .	216
Maggioranza	190
Voti favorevoli	209
Voti contrari	7

(*La Camera approva — Clamori ed esclamazioni*).

Voci. I sette che hanno votato contro, non sono italiani! (*Commenti animati e prolungati*).

Presero parte alla votazione:

Abbruzzese — Abignente — Abozzi — Agnesi — Agnetti — Albertini — Albicini — Antolisei — Arigò — Arlotta — Aroldi — Artom — Astengo — Aubry.
Baranello — Barnabei — Basetti — Bastogi — Battaglieri — Bertetti — Bettolo — Biancheri — Bissolati — Bizzozero — Bolognese — Bona — Bonacossa — Bonicelli — Boselli — Bottacchi — Botteri — Bracci — Brizzolesi — Brunialti — Buccelli.

Calissano — Calleri — Calvi Gaetano — Camerini — Campi Emilio — Cantarano — Capaldo — Caputi — Carcano — Cardani — Carmine — Cassuto — Castellino — Cavagnari — Centurini — Cerulli — Cesaroni — Chiappero — Chiapusso — Chiesa — Chimienti — Ciacci Gaspero — Ciartoso — Cicarelli — Ciuffelli — Cocco-Ortu — Colosimo — Comandini — Cornaggia — Cortese — Costa Andrea — Cotafavi — Credaro — Croce — Cuzzi.

Dagosto — D'Alì — D'Alife — Dari — De Amicis — De Andreis — De Asarta — De Bellis — De Gennaro — Della Pietra

— De Luca Ippolito Onorio — De Marinis — De Michetti — De Nava — De Nobili — De Novellis — De Seta — De Stefani Carlo — De Viti De Marco — Di Lorenzo — Di Rudini Antonio — Di Saluzzo — Di Sant'Onofrio — Di Stefano Giuseppe.

Facta — Faelli — Falaschi — Falconi Gaetano — Faranda — Fasce — Ferraris Carlo — Filli Astolfone — Fortunato Giustino — Fulci Ludovico — Fulci Nicolò.

Galli — Gallina Giacinto — Gallino Natale — Galluppi — Gattorno — Giaccone — Gianturco — Giardina — Giolitti — Giovanelli — Giuliani — Giunti — Giusso — Gorio — Gualtieri — Guarracino — Guastavino — Guerci — Gueritore.

Lacava — Landucci — Larizza — Lazzaro — Leone — Libertini Pasquale — Luzzatto Arturo — Luzzatto Riccardo.

Majorana Giuseppe — Malcangi — Malvezzi — Manna — Marazzi — Marcello — Maresca — Marghieri — Martini — Masoni — Masselli — Matera — Matteucci — Mazziotti — Meardi — Mercè — Mezzanotte — Mira — Montagna — Montauti — Moschini.

Negri de Salvi — Niccolini — Nitti — Nuvoloni.

Odorico — Orioles — Orlando Salvatore — Orlando Vittorio Emanuele.

Pais Serra — Pala — Pandolfini — Pansini — Pantano — Papadopoli — Pasqualino-Vassallo — Pavia — Pavoncelli — Pennati — Personè — Petroni — Pilacci — Pinchia — Pipitone — Podestà — Poggi — Pozzo Marco.

Raineri — Rava — Reggio — Rienzi — Rizza Evangelista — Rizzone — Romanin-Jacur — Rossi Enrico — Rossi Luigi — Rubini — Ruffo — Rummo — Ruspoli.

Sanarelli — Santamaria — Santoliquido — Scaglione — Scano — Scorciarini-Coppola — Solimbergo — Sonnino — Soulier — Spallanzani — Strigari.

Talamo — Tasca — Tecchio — Tedesco — Tinozzi — Torrigiani.

Valentino — Valeri — Veneziale. Wollemborg.

Zabeo — Zaccagnino.

Sono in congedo:

Aliberti.

Ballarini — Baragiola — Bernini — Bertolini — Bianchini — Borghese — Bovi — Brandolin.

Cacciapuoti — Camagna — Cameroni — Capece-Minutolo.

Da Como — De Giorgio — Del Balzo — De Tilla.

Falletti — Felissent — Fradeletto. Galimberti — Ginori-Conti — Greppi. Loero.

Macola — Magni — Maraini Clemente — Marsengo-Bastia — Mauri — Modestino — Molmenti — Monti Gustavo — Morelli Enrico — Morpurgo.

Pini — Placido — Pozzi Domenico — Prinetti — Pugliese.

Raggio — Rebaudengo — Romano — Ronchetti — Rosadi — Rossi Gaetano — Rovasenda.

Scalini — Scellingo — Silva — Sola — Staglianò.

Tanari — Targioni.

Venditti — Verzillo — Vetroni.

Weil-Weiss.

Sono ammalati:

Badaloni.

Celesia.

Fazi Francesco — Fede — Fracassi.

Majorana Angelo — Massimini.

Rampoldi — Resta-Pallavicino — Rizzetti — Rizzo Valentino.

Simeoni — Sinibaldi.

Villa.

Assenti per ufficio pubblico:

Castiglioni — Cornalba.

Fusinato.

Gavazzi.

Pompilj.

PRESIDENTE. Procederemo ora alla votazione a scrutinio segreto dei cinque altri disegni di legge che sono stati approvati in principio di questa seduta.

Si faccia la chiama.

DE NOVELLIS, segretario, fa la chiama.

Presero parte alla votazione:

Abbruzzese — Abignente — Abozzi — Agnesi — Agnetti — Aguglia — Albertini — Albicini — Antolisei — Arigò — Arlotta — Aroldi — Artom — Astengo — Aubry.

Baccelli Alfredo — Baranello — Barnabei — Bastogi — Battaglieri — Bertetti — Bettolo — Bizzozero — Bolognese — Bona — Bottacchi — Botteri — Brizzolesi — Brunialti — Buccelli.

Calissano — Calleri — Calvi Gaetano — Camagna — Camera — Camerini — Campi Emilio — Cantarano — Cao-Pinna — Cappelli — Caputi — Carboni-Boj — Carcano — Cardani — Carmine — Cassuto — Castellino — Cavagnari — Celesia — Centurini — Cerulli — Cesaroni — Chiappero — Chiapusso — Chiesa — Ciacci Gaspero — Ciappi Anselmo — Ciartoso — Cicarelli — Cipriani Marinelli — Ciuffelli — Cocco-Ortu — Colosimo — Comandini — Compans — Cornaggia — Costa Andrea — Cottafavi — Croce — Cuzzi.

Dagosto — D'Alì — D'Alife — Dal Verme — Dari — De Amicis — De Andreis — De Asarta — De Bellis — De Felice-Giuffrida — De Gennaro — De Giorgio — Della Pietra — De Luca Ippolito Onorio — De Marinis — De Michetti — De Nobili — De Novellis — De Riseis — De Seta — De Stefani Carlo — Di Lorenzo — Di Rudini Antonio — Di Saluzzo — Di Sant'Onofrio — Di Stefano Giuseppe — Donati.

Facta — Faèlli — Falaschi — Falconi Gaetano — Falconi Nicola — Falletti — Faranda — Fasce — Ferraris Carlo — Filh-Astolfone — Finocchiario-Aprile — Florena — Fortis — Fortunati Alfredo — Fortunato Giustino — Fulci Ludovico — Fulci Nicolò — Fusco.

Galli — Gallina Giacinto — Gallino Natale — Galluppi — Giaccone — Gianturco — Giardina — Giolitti — Giordano-Apostoli — Giovagnoli — Giovanelli — Giuliani — Giunti — Giusso — Grassi-Voces — Gualtieri — Guarracino — Guastavino — Gucci-Boschi — Guerritore.

Lacava — Landucci — Larizza — Leone — Libertini Gesualdo — Libertini Pasquale — Lucernari — Luzzatti Luigi — Luzzatto Arturo — Luzzatto Riccardo.

Majorana Giuseppe — Malcangi — Malvezzi — Manna — Marazzi — Marcello — Maresca — Marghieri — Martini — Masciantonio — Masoni — Materì — Matteucci — Mazziotti — Meardi — Mercì — Mezzanotte — Mira — Montagna — Montauti — Morelli-Gualtierotti — Moschini.

Negri de Salvi — Niccolini — Nitti — Nuvoloni.

Odorico — Orioles — Orlando Salvatore — Orlando Vittorio Emanuele.

Pais-Serra — Pala — Pandolfini — Pansini — Pantano — Papadopoli — Pascale — Pasqualino-Vassallo — Pavia — Pavoncelli — Pennati — Personè — Petroni — Pilacci — Pinchia — Pini — Pipitone — Podestà — Pozzo Marco.

Quistini.

Raineri — Rava — Ravaschieri — Reggio — Rienzi — Rizza Evangelista — Rizzone — Romanin-Jacur — Rossi Enrico — Rossi Luigi — Rubini — Ruffo — Rummo.

Sanarelli — Santamaria — Santini — Santoliquido — Saporito — Scaglione — Scano — Scaramella-Manetti — Scorciarini-Coppola — Sili — Solimbergo — Sonnino — Soulier — Spada — Strigari.

Talamo — Tasca — Tecchio — Tedesco — Teso — Testasecca — Tinozzi — Torlonia Giovanni — Torrigiani.

Valentino — Valeri — Valli Eugenio — Vallone — Vendramini — Venezia.

Zabeo — Zaccagnino.

Sono in congedo:

Aliberti.

Ballarini — Baragiola — Bernini — Bertolini — Bianchini — Borghese — Bovi — Brandolin.

Cacciapuoti — Camagna — Cameroni — Capece-Minutolo.

Da Como — De Giorgio — Del Balzo — De Tilla.

Falletti — Felissent — Fradeletto.

Galimberti — Ginori-Conti — Greppi.

Loero.

Macola — Magni — Maraini Clemente — Marsengo-Bastia — Mauri — Modestino — Molmenti — Monti Gustavo — Morelli Enrico — Morpurgo.

Pini — Placido — Pozzi Domenico — Prinetti — Pugliese.

Raggio — Rebaudengo — Romano — Ronchetti — Rosadi — Rossi Gaetano — Rovasenda.

Scalini — Scellingo — Silva — Sola — Staglianò.

Tanari — Targioni.

Venditti — Verzillo — Vetroni.

Weil-Weiss.

Sono ammalati:

Badaloni.

Celesia.

Fazi Francesco — Fede — Fracassi.

Majorana Angelo — Massimini.

Rampoldi — Resta-Pallavicino — Rizzetti — Rizzo Valentino.

Simeoni — Sinibaldi.

Villa.

Assenti per ufficio pubblico:

Castiglioni — Cornalba.
Fusinato.
Gavazzi.
Pompilj.

**Si riprende la discussione del disegno di legge
sulle opere marittime.**

PRESIDENTE. Lascерemo le urne aperte e procederemo avanti.

L'onorevole ministro dei lavori pubblici ha facoltà di riprendere il suo discorso.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Onorevoli colleghi, veniamo alla vessata questione delle tabelle.

È una questione che, a parer mio, è stata, come dicevo, artificiosamente ingrandita, perchè non è possibile dimenticare che la Camera ha, con due successive leggi, provveduto al riordinamento delle ferrovie di Stato, votando la somma di 910 milioni.

Ebbene, la Camera non mi ha domandato la designazione delle singole opere, alle quali bisognava provvedere. Io ho bensì presentato, per non eludere il sindacato parlamentare e per il rispetto che sento profondo verso i diritti del Parlamento, una tabella allegata alla relazione che precede la legge del 23 dicembre 1906, ma era una tabella allegata alla relazione, che aveva valore meramente indicativo e che pertanto non legava in nessun modo la libertà dell'amministrazione ferroviaria a non spendere altrimenti il denaro nell'interesse del servizio pubblico.

Ebbene, che coloro stessi i quali hanno votato una somma così ingente di 910 milioni, circa un miliardo, per le ferrovie, senza domandare quando e in qual modo si dovesse spendere, oggi vengano a muovere una così grave disputa per uno stanziamento di 30 milioni, è cosa, ripeto, che mi pare artificiosa e che tende ad ingrossare l'importanza della questione.

Del resto, me lo permetta l'onorevole De Marinis, non è neppure esatta la sua affermazione che l'idea del fondo comune sia un'idea nuova venuta in mente a me, e che un uomo illustre, uno dei miei predecessori più insigni e più benemeriti, l'onorevole Baccarini, l'abbia respinto sdegnosamente come violatrice dei diritti del Parlamento.

Io mi son dato pensiero di esaminare le leggi precedenti e le dichiarazioni fatte dall'onorevole Baccarini. Ora, vegga l'onore-

vole De Marinis, proprio nella legge del 23 giugno 1881 proposta dal Baccarini, vi è un fondo per opere indeterminate di sei milioni e 500 mila lire per opere idrauliche e due milioni e 300 mila lire per opere portuali.

Dunque, l'onorevole Baccarini non ha sdegnosamente respinto...

DE MARINIS. Erano spese per cui anche lei ha dato milioni così ben giustificati adesso.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Non si tratta di spese imprevedute, si tratta di due milioni 300 mila lire per opere portuali che il Governo avrebbe via via determinato.

DE MARINIS. Sono quelle che lei ha illustrato testè.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. No. Le dirò quale è il significato di cotesto stanziamento generico.

Cotesto stanziamento generico è stato ammesso in tutte le nostre leggi portuali dal 1881 in poi, anche da quella proposta dall'onorevole Tedesco.

DE MARINIS. Con altri criteri.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. No: il titolo è identico: spese per altri porti non contemplati nella tabella.

Si potrà discutere del più o del meno, se quelle somme dovessero essere maggiori o minori; ma anche in quelle leggi si tratta di spese per porti non contemplati nella tabella, proprio come nel caso nostro.

E del resto, quello che io dico per la legislazione italiana, posso ripetere per la legislazione straniera.

Se prendiamo, ad esempio, la legge francese del 1901, troviamo che in essa sono previsti cinque milioni di lire da spendersi annualmente per le intraprese che si potessero rendere necessarie durante il corso dell'esecuzione della legge.

Evidente è la ragione di tale provvedimento. A prescindere infatti da ogni considerazione sulle molte incognite che presentano sempre i lavori marittimi, è da considerare che anche là dove non vi è porto e basta ora un pontile, può accadere che per l'apertura di una ferrovia, per il sorgere di nuove industrie, sorga la necessità di creare un capace scalo e di costruire opere nuove che non è possibile prevedere.

Quando poi si tratti di stanziamenti di una legge che deve avere la durata di 15 anni, facile è vedere come non si possa stare al rigido criterio di precise assegnazioni per le singole opere.

Del resto, il Governo non vi ha domandato una facoltà assoluta, indeterminata; esso propone dei criteri secondo i quali si dovranno poi fare quelle ripartizioni. E che i criteri fossero giusti, io ho ragione di ritenerlo, perchè obiezioni contro di essi non ne sono sorte.

Quali sono cotesti criteri? Il fondo deve essere speso a preferenza per eseguire: lavori di riparazione straordinaria e di completamento, intesi a proteggere lo specchio acqueo in relazione alle opere già costruite o in corso di costruzione in virtù di precedenti disposizioni legislative; lavori di costruzione di nuove opere e di sistemazione delle attuali, occorrenti nei porti interessanti il rifugio o la difesa militare, nei porti interessanti il commercio, nei quali il movimento della navigazione o del traffico sia stato nell'ultimo triennio in progressivo aumento, nei porti ai quali facciano capo linee ferroviarie di penetrazione o canali navigabili, nei porti posti nelle isole o in località del continente che non abbiano facili mezzi di comunicazione.

Ora certo nessuno domanderà che i milioni si spendano per porti nei quali non vi sia da provvedere nè al rifugio, nè alla difesa militare, o che non interessino il commercio, nè vi facciano capo linee ferroviarie, nè canali navigabili; per porti, insomma, che non abbiano nessun avvenire, nessun presente. E certo coloro che si trovano a rappresentare porti in tali condizioni, hanno un giustificato motivo di ritenere che le loro non legittime speranze non verranno appagate.

L'onorevole De Marinis ed altri con lui, dicono: noi non vogliamo trovarci domani a dover fare anticamera; possiamo aver fede in voi (io ringrazio gli avversari che hanno dichiarato di aver fede in me), ma non sappiamo che cosa accadrà più tardi, e non vogliamo essere obbligati a far niente che ripugni alla nostra dignità. Ora vegga, onorevole De Marinis, io sono così persuaso della caducità della vita ministeriale, che penso sempre alla eventualità di avere a fronte un Governo avversario.

Se il pericolo vi fosse veramente, e grave, ci avremmo pensato anche noi, perchè neanche noi siamo disposti a fare anticamera a chicchessia, per nessuna ragione.

Ma è serio, è reale cotesto pericolo, cotesta preoccupazione? Si badi che non altrimenti si può provvedere all'erogazione del fondo in questione, fuorchè udito il Consiglio superiore dei lavori pubblici. Adun-

que devesi cominciare col supporre che un ministro, senza ragione veramente gravissima, voglia scostarsi dal parere del Consiglio superiore. Ma non basta: contro il provvedimento del ministro vi è il ricorso alla Quarta Sezione del Consiglio di Stato, ed io sono già disposto ad ammettere non solo il ricorso contro il provvedimento negativo, ma anche il ricorso contro il provvedimento positivo, contro quello cioè che conceda il sussidio fuori dei casi previsti dalla legge.

Anzi, poichè ho udito che qualche autorevole parlamentare ha espresso il desiderio che al Parlamento si rendesse conto annualmente del modo come la somma è erogata, io sono lieto di dichiarare che senza difficoltà consento che la legge stabilisca guarentigie, faccia obbligo al Governo di presentare annualmente una relazione speciale sul modo in cui il fondo verrà erogato, di guisa che il sindacato parlamentare si eserciterà sulla facoltà di erogazione ancora più largamente... (*Interruzioni a sinistra*).

Del resto, non ho proprio la convinzione di poter arrivare a convincere gli oppositori. Non ho della mia parola tale un concetto da credere che lor signori si possano persuadere.

Qualcuno ha chiesto che il Governo s'impegnasse di presentare all'approvazione del Parlamento la tabella di ripartizione di questi 30 milioni.

Ma quando la dovrebbe presentare? Dopo che fossero compiuti gli studi della Commissione Inglese? E nel frattempo? Dovremo forse astenerci dall'autorizzare qualsiasi opera nei porti che non sono compresi nella tabella? Sospendere così la vita portuale e non provvedere neppure ai bisogni più urgenti, in attesa degli studi della Commissione? Non sarebbe per verità provvedimento molto pratico. E del resto, se dovessimo venire, compiuti gli studi della Commissione, a presentare le proposte, e se i fondi richiesti fossero (come è facilmente prevedibile) di gran lunga superiori a quelli che l'onorevole De Marinis immagina e che il Governo è in condizioni di poter dare, noi non avremmo fatto che preparare tribolazione ai nostri successori, perchè essi verrebbero precisamente a trovarsi nella medesima condizione in cui ci troviamo oggi: avremmo soltanto differito un dibattito increscioso, che è nell'interesse di tutti di non prolungare.

L'onorevole De Viti, ha detto che non

è questa la ragione per cui noi ci rifiutiamo di presentare la tabella. La ragione, secondo lui, è un'altra, cioè che noi non possiamo saziare gli appetiti della maggioranza con soli trenta milioni; e che non vogliamo disgregare perciò la maggioranza. Veda, onorevole De Viti, noi abbiamo parlato alla maggioranza con molta sincerità e lealtà; noi le abbiamo detto quali erano i propositi nostri; e la maggioranza ha dato già tante altre prove di devozione al paese che noi non dubitiamo darà anche questa con animo perfettamente tranquillo. (*Commenti animati — Interruzioni*).

Poichè vedo che è fiato sprecato, non mi occuperò delle proposte minori dell'onorevole De Viti De Marco; non mi occuperò di quella sua proposta, alquanto logismografica, secondo la quale i comuni dovrebbero pagare dal primo giorno, anzichè dal compimento delle opere o da quando cominciassero a goderne; non mi occuperò dell'altra proposta in forza della quale sarebbe bene che lo Stato affidasse la costruzione dei porti ai comuni, che non hanno certo quel personale capace, che neppure lo Stato possiede ancora, ai comuni i quali non fanno che chiedere al Governo di provvedere esso alla costruzione di tutti i porti, anche di quelli di quarta classe; non mi occuperò neppure di quel chimerico suo sospetto che la disposizione, la quale non è nuova ma del 1881 ed è stata ripetuta nelle leggi del 1900 e del 1904, ed accettata dai suoi colleghi della minoranza, per cui è data facoltà agli enti locali di anticipare le spese, possa essere fonte di chi sa quali danni pel Mezzogiorno... Torna così in campo il Mezzogiorno: ma l'onorevole De Viti deve ben sapere che di quella disposizione si sono sinora giovati tre o quattro comuni, e di questi due meridionali, quello di Bari e quello di Messina, i quali provvederanno così più rapidamente alla costruzione delle opere previste per i loro porti. Anche il comune di Catania aveva fatta una simile domanda, ma poi l'ha ritirata.

E vengo senz'altro alla questione dei porti di quarta classe, di quei famosi paria di cui ha parlato l'onorevole Strigari. Non mi indugierò, tuttavia, intorno alla teoria dell'onorevole Strigari, che uno Stato deve procedere come un padre di famiglia, e dare assetto ai figli più miseri...

STRIGARI. Più trascurati.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Trascurati, negletti, orfanelli, sono tutti aggettivi adoperati male a proposito.

Come chiamarli porti orfanelli, se parteciperanno al fondo dei 30 milioni? Vero è l'altro che in linguaggio parlamentare può anche cambiare il senso delle parole.

L'onorevole Strigari dice che un padre di famiglia deve trattare i suoi figli tutti egualmente, dunque lo Stato dovrebbe spendere, per esempio, a costruire il porto di Procida o di Casamicciola, quello che spenderà per il porto di Genova. Ma tanto varrebbe in questo modo che uno Stato colonizzatore cominciasse a fare le strade vicinali e poi le strade nazionali! Come comprende l'onorevole Strigari, la sua è una teoria così poco pratica che io non posso accoglierla.

Mi si è domandato anche che i porti di quarta classe fossero costruiti tutti a conto dello Stato. Per verità, noi credevamo di aver fatto già una grande concessione a tali porti, con l'obbligare lo Stato a fare i relativi progetti e ad assumere la gestione tecnica dell'esecuzione delle opere, e quando ci decidemmo ad elevare il concorso dello Stato per le opere stesse dal 30 al 50 per cento. Ora il concorso dei comuni rappresenta per noi la sola seria garanzia della finanza dello Stato e di quella dei comuni, dappoichè quando i comuni debbano anch'essi contribuire alle spese, allora soltanto è sperabile che non vengano a domandare se non opere necessarie o per le meno utili, mentre potrebbero, se le opere fossero interamente a carico dello Stato, domandare le opere le più straordinarie, e di cui non avessero alcuna vera necessità.

Io posso, per esempio, annunziare alla Camera, che è recentemente pervenuto al Ministero dei lavori pubblici un progetto per un porto di quarta classe, il quale richiederebbe una spesa di ben 14 milioni! (*Commenti*). E d'altra parte, come si giustificerebbe che lo Stato assumesse interamente a suo carico i porti di quarta classe, che hanno un carattere evidentemente locale, mentre sono obbligati al contributo quelli di seconda e di terza classe, che pure hanno maggiore importanza?

Io credo che molto abbia fatto questo disegno di legge per migliorare le condizioni dei porti di quarta classe; e per dare prova della mia arrendevolezza, rammento che proprio l'altro giorno, approfittando della molta benevolenza che in questa questione ha posta l'onorevole ministro del tesoro, d'accordo col presidente del Consiglio ho presentato un articolo aggiuntivo in forza del quale i comuni potranno per

le opere portuali ottenere prestiti ammortizzabili in 35 anni e lo Stato si obbliga a versare la sua quota del 50 per cento non ad opera compiuta e collaudata, ma secondo i certificati di avanzamento dei lavori.

Ora io credo che una totale complessiva spesa di 12 milioni ben possa bastare a provvedere ai porti di quarta classe, e ciò tanto più quando si consideri che di tutti i porti di quarta classe, secondo fondate previsioni, non più di 120 o 130 domanderanno di giovare delle opere previste da questa legge, e che per ciascuno di essi basterà, in media, una spesa da 100 a 150 mila lire.

Ora, francamente, se un rimprovero si può fare al Governo, è quello, mi pare, di essere andato troppo oltre, in modo che questi paria finiranno per diventare troppo ricchi.

Tutto ciò che abbiamo fatto per i porti di quarta classe e per quello delle classi superiori è pur parso insufficiente all'onorevole De Marinis, il quale ci ha accusati di voler fare una politica avara...

DE MARINIS. Ho detto che spendete male.

GIANTURCO, ministro dei lavori pubblici. Va bene, lei ha detto che spendiamo male perchè disperdiamo in troppi rivoli le somme che abbiamo disponibili; ebbene, l'invito che lei ci fa di spendere in molti più porti di quelli che noi proponiamo, i mezzi che abbiamo a disposizione, è in evidente contraddizione con cotesto suo pensiero. (*Approvazioni*).

Noi non faremo una politica di prodigalità, ma non faremo neppure una politica avara; noi vogliamo fare una politica sana e prudente, come quella che invocava tre giorni or sono il ministro del tesoro, onorevole Carcano, il quale diceva che le condizioni della finanza erano buone grazie a quella severa disciplina che, cominciata dal 1893 e continuata con perseveranza da tutti coloro che hanno avuta la responsabilità della finanza pubblica, ci aveva condotti al presente stato di floridezza; ma insisteva sulla necessità di continuare sulla via austera di una amministrazione rigida e oculata.

Noi sappiamo che i problemi che battono alle porte sono molti, e speriamo risolverli con prudenza a tempo opportuno, secondo il grado della loro urgenza; ma non si dica che facciamo una politica avara, quando diamo ai porti di quarta classe quello che non hanno avuto mai in quarantasette anni di vita unitaria.

Noi confidiamo perciò, onorevoli colleghi, che vorrete approvare questa nostra politica.

Sappiamo che il giudizio di parecchi colleghi non è conforme al nostro, ma crediamo che, nonostante le agitazioni e le manifestazioni più o meno spontanee, concorde col nostro sia il giudizio di quella parte del paese, la quale si preoccupa soprattutto degli interessi economici nazionali.

L'Unione delle Camere di commercio ha emesso, poco tempo addietro, in Roma, un voto chiaro ed esplicito con cui chiede al Parlamento che sia sollecitamente approvato il disegno di legge. È quello un voto ed un giudizio non sospetto; è il voto di coloro, i quali hanno in mano il polso della vita economica nazionale.

Ebbene, di questo giudizio noi vivamente ci confortiamo, e crediamo ch'esso debba incoraggiare quanti consentono nella politica portuale inaugurata dal Governo attuale, a darvi il loro suffragio con coscienza sicura, ad approvare principi che, a parer nostro, saranno fecondi di buoni frutti nell'interesse di tutta la nazione. (*Bravo! Benissimo! — Vive approvazioni*).

Voci. Chiusura! chiusura!

PRESIDENTE. Nella discussione generale ha facoltà di parlare l'onorevole Zaccagnino.

Voci. Chiusura!

PRESIDENTE. Adesso ho dato facoltà di parlare all'onorevole Zaccagnino.

ZACCAGNINO. Onorevoli colleghi, ben difficile è il compito mio, poichè mi tocca di parlare subito dopo il ministro dei lavori pubblici, il quale con la sua fine eloquenza vi ha detto quali siano le ragioni per cui egli sostiene il presente disegno di legge concordato con la Commissione: risponderò tuttavia, come posso, all'onorevole ministro, affidando alla vostra benevolenza le mie modeste parole.

Egli ha affermato anzitutto che gli oppositori hanno parlato soltanto di ciò che il progetto non contiene ed hanno trascurato invece tutt'occhè nel disegno di legge vi è di buono.

Ed io, onorevoli colleghi, a proposito di quanto il ministro ha detto in ordine alle segnalazioni marittime, alla difesa degli abitati, all'escavazione dei porti, a raccordi delle ferrovie con i porti, ecc., io non devo, e credo che la Camera sia d'accordo con me, se non tributare delle ampie lodi al ministro, perchè egli provvede col presente disegno di legge a tutti questi speciali biso-

gni i quali erano così vivamente sentiti dal paese.

Faccio soltanto una piccola osservazione per quanto concerne i porti di quarta classe, pei quali il ministro dice di aver provveduto all'escavazione. Io fo riflettere a voi, onorevoli colleghi, che i porti di quarta classe sono amministrati dai comuni, ond'è che per la nostra legge organica le spese di escavazione continueranno a restare a carico dei comuni e non so se sia possibile che disgraziati comunelli, con le loro misere forze, possano provvedere alla escavazione dei loro porti. Ciò non risponde adunque alle esigenze dei porti di quarta classe.

Ma l'onorevole ministro dei lavori pubblici ha detto che il sistema della navigazione e quindi i bisogni dei porti sono oggi mutati a causa del grande progresso della navigazione a vapore, e che oggi non è più l'antica navigazione veliera, ma sono i grandi piroscafi che vengono nei nostri porti, e che a questi occorre provvedere.

E, continuando, onorevole ministro: ella ci ha fatto assistere ad una ridda di milioni, perchè sapessimo quali sieno le esigenze dei grandi porti e della grande navigazione e per dimostrarci tutto quello che si spende all'estero per i propri porti. E noi non possiamo che riconoscere la giustezza delle sue parole. Tuttociò è stato detto dall'onorevole Orlando Salvatore l'altro giorno e noi nelle parole dell'onorevole Orlando e in quelle che ella ha pronunziate, conveniamo perfettamente; solo io le faccio considerare che se questa ridda di milioni serve per quelli che domandano i grandi porti, ciò dimostrerà ai rappresentanti dei grandi porti che sono ben pochi i danari che ella ha dato per essi, mentre ben altre provvidenze reclamano i grandi porti d'Italia a cominciare dal porto di Genova, e noi ciò riconosciamo pienamente. (*Benissimo!*)

Se poi, onorevole ministro, questa ridda di milioni ella ha agitato davanti agli occhi dei sostenitori dei piccoli porti, mi permetto di dirle che per qualche milione di più o di meno non c'era proprio ragione di scontentare i piccoli porti, i quali così modeste esigenze hanno e così modeste somme di mandano.

Ella ha detto adunque che, mutato oggi il sistema di navigazione, bisogna convergere tutti gli sforzi sui grandi porti, ed ha citato un articolo di Charles-Roux comparso nella *Révue des Deux Mondes*, nel quale appunto si dice che questa convergenza di sforzi sui

grandi porti è oggimai una necessità assoluta.

E chi lo nega? Siamo tutti di accordo, onorevole ministro; ma quanti e quali sono questi grandi porti? Sono sei: Genova, Savona, Livorno, Napoli, Palermo e Venezia. Questi sono i sei grandi porti d'Italia. Quale ne è l'ufficio? L'ufficio dei grandi porti, è stato già detto da Charles-Roux, ed è stato detto benissimo, è quello di costituire dei grandi centri di grandi mercati; essi infatti sono come il richiamo del commercio nazionale ed internazionale, o come una ruota del traffico di tutte le nazioni, oppure costituiscono dei centri dove convergono le esportazioni e le importazioni o un numero straordinario di viaggiatori o son punto di congiungimento di linee internazionali terrestri e marittime. Quando si verifichino queste condizioni, ivi è un grande porto.

Questi porti, onorevole ministro, sono porti di grande navigazione. Perchè, secondo il mio pensiero, tre sono le classi dei porti, ed i porti che hanno le caratteristiche da me menzionate innanzi sono i porti della prima classe.

Vi sono poi, oltre i grandi, altri porti che non hanno le esigenze dei porti citati, e questi sono quelli che non hanno bisogno di avere fondali di dodici o tredici metri per accogliere i grandi, i colossali transatlantici destinati a traversare gli oceani, sono i porti che debbono servire alla navigazione di cabotaggio, che debbono accogliere le merci per riversarle sulle ferrovie o nei grandi porti, che debbono servire alla pesca o all'industria delle costruzioni, che debbono provvedere al commercio di una limitata località. Tutte queste condizioni determinano una seconda specie di porti, porti di cabotaggio, porti che possono servire alla media ed anche alla piccola navigazione.

A quest'altra specie di porti andranno quei piroscafi e velieri che hanno proporzioni più limitate, che servono alla pesca o ad altre operazioni commerciali diverse, e che non hanno un pescaggio tale il quale richieda dei fondali così grandi come ci vogliono per accogliere i grandi transatlantici; questi altri porti non domandano che fondali medi.

Ed appunto questi porti, che devono aver medi fondali, sono adattati alla media navigazione.

Vi è poi una terza categoria di porti, quelli che servono per le piccole barche, per la vela, per quelle popolazioni che vivono

intorno ad essi con la produzione, la pesca ed il commercio del mare e questi sono i porti adatti alla piccola navigazione, e che richiedono fondali minori.

L'Italia, è noto, ha una forma allungata; e quindi, se si guarda all'ufficio economico di un porto nell'economia pubblica, deve dirsi che in esso vi sono come tanti piccoli cerchi concentrici i quali formano come una sfera d'azione e che convergono tutti in un dato porto.

L'onorevole Orlando ha riconosciuto in un suo articolo che il porto di Genova serve quasi esclusivamente alla Lombardia, alla Liguria ed al Piemonte. (*Interruzione a destra*).

Adesso vi esporrò anche le statistiche, e vedrete che è come io vi dico.

E come avviene per Genova, avviene anche per gli altri grandi porti lungo il litorale italiano, di guisa che si può dire che ogni grande porto raccoglie intorno a sè tanti porti minori che formano l'*hinterland*, la sfera d'azione. E la sfera di azione del porto di Livorno non è quella di Genova, e così via; ognuno ha la sua. Intorno al porto di Genova vi sono il porto di Savona, il porto di Spezia, ma vi è anche il porto di cui si occupa il nostro amico Cavagnari, il porto di Rapallo. (*Commenti — Ilarità*). E tutti questi porti piccini, o più grandi, riuniti, servono, per esempio, a quella sfera di azione che ha il centro a Genova.

Così tutti i porti d'Italia, a cominciare dal più piccolo per finire al più grande, formano come dei cerchi, delle sfere, e tutti questi cerchi e queste sfere, insieme concatenate, formano quella che è la grande economia generale dello Stato, di modo che tutti i porti d'Italia non rappresentano infine che un solo, unico, inseparabile interesse della Nazione.

Essendo questa la funzione dei porti, occorre dividerli in tre categorie: porti che debbono servire alla grande navigazione; porti che devono servire alla media, e porti che devono servire alla piccola navigazione. Ora se i piccoli e medi porti hanno un ufficio diverso dei grandi, voi dovete dare ai grandi porti fondali adatti oltre a tutto quello che la tecnica marittima reclama, perchè essi siano, come il commendatore Inglese li vuole: «perfetti stabilimenti commerciali, ove le navi entrano per caricare e scaricare merci».

Ma per i porti invece della media navigazione o della piccola non vi è bisogno di fare opere di così grande costo, ma opere

che siano adatte all'ufficio economico al quale questi altri porti debbono servire.

Per queste ragioni la Commissione tecnica della quale faceva parte il commendatore Inglese aveva a guida, come si legge nella relazione Lacava, per l'esame dei porti d'Italia, criteri tecnici ed economici; i criteri economici servivano a stabilire quale ufficio nell'economia nazionale rappresentasse ciascun porto, i criteri tecnici invece ad additare le opere necessarie per renderli adatti a compiere quell'ufficio per il quale, per una bene intesa economia pubblica, dovessero servire.

Questa è la funzione, questa la destinazione, questo l'organamento dei nostri porti, da cui può concludersi che se Charles-Roux ci dice come la Francia avesse errato nel disperdere ingenti spese in tanti piccoli porti e che invece la Germania regola diversamente le sue opere portuali e concentra i suoi sforzi nei grandi porti, noi in tutto ciò possiamo convenire benissimo, poichè noi che rappresentiamo tutto il problema portuario italiano, conosciamo che si debba prima d'ogni altro convergere i maggiori sforzi sui grandi porti a cominciare dal porto di Genova.

E se l'onorevole ministro ha censurato il programma portuale di Freycinet, in Francia, noi rispondiamo che esso non serve al caso nostro, perchè noi non diciamo che si debba fare un porto di Genova in ogni Rapallo d'Italia, (*Viva ilarità*) diciamo che ogni porto deve servire allo scopo ed alla ragione economica per cui ha una data missione in un dato litorale.

Il programma del commendatore Inglese è citato a sproposito nel caso nostro, onorevole ministro, perchè noi lo riconosciamo ottimo in tutte le sue parti e lo lodiamo. Mi preme però di fare qualche osservazione all'onorevole ministro il quale ci dice che in Francia si sono costruiti ed adottati moltissimi porti, ed adesso si vede che questi porti non vanno.

Prima di tutto faccio osservare all'onorevole ministro che le condizioni della Francia sono ben diverse dalle nostre. Ella certamente sa, onorevole ministro, che vi sono sessantanove porti costruiti in Francia in seguito al programma del ministro Freycinet, ma questi porti indietreggiano nel loro tonnellaggio, mentre, per quanto io mi sappia, i porti d'Italia non indietreggiano, ma progrediscono sempre, di continuo. (*Bene! Bravo!*)

Onorevole ministro, ella ha consultato

e ci ha letto l'articolo di Charles-Roux. Anch'io ho letto quell'articolo e devo dirle che ella ha dimenticato di leggere a noi quel periodo ove lo Charles-Roux scrive che in quei sessantanove porti il tonnello è stazionario o decresce, mentre nei nostri porti cresce ogni anno! E le dico ancora un'altra cosa, ossia che il tonnello dei nostri piccoli porti cresce più che nei grandi, come ha rilevato l'onorevole Giusso, quale presidente del Comitato parlamentare dei porti nella sua relazione contenuta in allegato del presente disegno di legge. (*Impressione — Commenti*).

In Italia la cosa è adunque ben diversa. Lascio agli economisti di studiare il fenomeno perchè in Francia il tonnello decresca; ciò forse dipenderà da quella stasi, da quella specie di saturazione commerciale in cui trovansi l'economia nazionale francese; in Italia però, il fatto è questo, il tonnello aumenta ogni giorno nei porti del Mediterraneo e l'Adriatico nostro richiama a sé il commercio che si sviluppa in Oriente e lo richiamerebbe, se avesse ben sistemati i suoi porti, in proporzioni infinitamente superiori a quelle del passato.

Dei grandi porti e del loro incessante sviluppo non dico. Il porto di Genova ormai non è più sufficiente agli scopi a cui deve servire. L'onorevole Orlando diceva l'altro giorno che il porto di Genova è arrivato ormai a 6,000,000 di tonnellate; è così ed è doloroso il veder che molte merci, soprattutto i cotoni, per mancanza di arrediamenti ed opere portuali, invece di far capo a Genova per venire a Milano, prendono la via di Brema. Ecco perchè le condizioni d'Italia sono ben diverse da quelle di Francia. L'Italia può ancora molto produrre; si può dire che essa è appena agli inizi del suo sviluppo economico ed industriale.

Non parlerò delle altre regioni, ma guardiamo soltanto al Mezzogiorno. Ha fatto il giro dei giornali e specialmente dei giornali di Milano una frase: il Mezzogiorno non è stato ancora messo in valore: infatti lo sviluppo dei commerci e della produzione italiana si potrà calcolare soltanto quando il Mezzogiorno sarà stato messo in valore mercè ferrovie, porti, bonifiche e quant'altro riflette i trasporti.

L'onorevole ministro sa che plaghe estessime nel Mezzogiorno non hanno strade; non dico delle ferrovie. Cito, ad esempio, tutto il Gargano, la costiera di Amalfi, tutta quanta priva di ferrovie e senza

nessuno sbocco marittimo ben sistemato, mentre fu già grande centro di commerci marittimi in tempi gloriosi per quella costiera: anche Terra di Otranto si trova nelle stesse condizioni, priva di ferrovie. Ma che cosa potrà diventare il traffico in quelle regioni quando ferrovie e porti saranno attuati ed attivati in modo che questo grande sistema dei trasporti serva come una leva per spingere le nostre popolazioni verso nuovi campi di lavoro proficuo che ad esse si affacceranno luminosi dinnanzi? Perchè soltanto allora, onorevoli colleghi, quando avremo costituito questo grande sistema di trasporti nel Mezzogiorno lo avremo veramente messo in valore.

E noi del Mezzogiorno dobbiamo imitare appunto i nostri fratelli del Settentrione, imitarli nella loro operosità, perchè con questa operosità essi hanno avviata l'Italia in un campo di progressi economici che han conferite nuove forze al nostro bilancio onde oggi possiamo andare orgogliosi anche nel campo finanziario nel consesso delle nazioni. (*Bene! Bravo!*)

Ma qui il ministro mi consenta di dirgli qualche cosa che forse potrà dispiacergli...

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Dica, dica.

ZACCAGNINO. Egli, l'onorevole ministro, per difendere il progetto della maggioranza, è stato costretto a rinnegare l'opera del commendatore Inglese, di quell'illustre tecnico che tutti riconoscono come tale e nella tabella...

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Ma egli stesso ha detto che quella tabella era fatta per far cosa gradita alla Commissione; quindi si è contraddetto da sé.

ZACCAGNINO. Ma ella ha detto che il commendatore Inglese si accinse alla difficile prova senza illudersi sulle difficoltà inerenti all'impresa, ma le difficoltà, onorevole ministro, provenivano dalle insistenti domande che giungevano da ogni parte; così lei ha dovuto discostarsi, anche con lo stabilire il sistema dei criteri nella legge, da quella che è l'opera vera del commendatore Inglese e che era limitata a date opere e ad assegni prestabiliti...

LACAVA, *ministro delle finanze*. Ma se ho copiato anche le parole dell'ingegnere Inglese!

ZACCAGNINO. Io non ho che da riferirmi alla relazione, ed allora, onorevole Lacava, la leggerò «Tuttavia l'ingegnere Inglese si accinse alla difficile prova, senza però illudersi sulle difficoltà inerenti alla natura

di essa, e furono da lui indicate delle proposte di riduzione, porto per porto, per quanto tecnicamente possibili, altrettanto discutibili e non scevre di obiezioni dal punto di vista della maturità del giudizio, mancandogli il tempo per approfondirle organicamente e completamente, come si era fatto pei porti compresi nel progetto di legge, parecchi dei quali avevano ricevuto una falciata di fronte alle primitive proposte della Commissione.

« Questo nuovo progetto del commendatore Inglese, ridotto nei limiti sopra segnati con indicazione nominativa nella tabella dei sopradetti porti fu dalla vostra Commissione sottoposto al Ministero, non potendo essa assumere la responsabilità di presentarlo dinanzi a voi di sua iniziativa senza che il Ministero lo avesse accolto e fatto suo, avendo solamente questi la responsabilità della riduzione della spesa e della selezione delle opere.

« Fatte le opportune pratiche, il ministro non l'accettò... »

Onorevole ministro, io le dirò che noi l'opera del commendatore Inglese la dobbiamo considerare sotto tre aspetti: il primo è quando il commendatore Inglese collaborò in seno alla maggioranza della Commissione; e qui io vorrei proprio sentire la parola di uno almeno dei relatori della minoranza, il quale potrà affermare come, con unanime consenso, si era allora proceduto a una concordata tabella pei porti che non erano stati compresi.

Ma poi, onorevole ministro, dobbiamo guardarla quest'opera sotto un secondo aspetto; dobbiamo guardarla in un secondo periodo, in quel famoso periodo, in cui i 180 milioni diventarono 100 e il commendatore Inglese collaborò con lei, almeno per questo credo.

Ella, onorevole ministro, deve spiegarmi un fatto; ad esempio, come è che questo progetto di legge, da 180 milioni ridotto a 100, portava un milione e mezzo per Ravenna e adesso la relazione della maggioranza porta tre milioni e cento?

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Perchè non sono testardo e non prendo impuntature! Dinanzi a domande ragionevoli, ho ceduto. (*Bravo! Bene! — Rumori all'estrema sinistra*).

ZACCAGNINO. Sta benissimo, onorevole ministro, noi però avremmo desiderato che tutto ciò fosse stato concesso dalla Camera, o fosse rimasto conglobato nella cifra destinata ai porti esclusi; ma allora io le do-

mando un'altra cosa: sono state ragioni giuste, che a ciò lo spinsero, o sono state pressioni?

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Questo non è assolutamente!

ZACCAGNINO. Noi abbiamo sentito che la Commissione romagnola, in seno alla Commissione ha fatto grandi minacce antinastiche! (*Interruzioni — Proteste — Rumori*).

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Ma che minaccia! Non è stata fatta alcuna minaccia. Sarebbe stato il mezzo sicuro per non ottenere nulla. (*Benissimo! — Approvazioni*).

LACAVA, *ministro delle finanze*. Me ne appello all'onorevole De Andreis: non c'è stata alcuna minaccia. Domando alla lealtà dell'onorevole De Andreis se c'è stata minaccia!

ZACCAGNINO. Io non ero nella Commissione, ma è certo... (*Ooh! ooh! — Rumori — Vivissime proteste*).

GIOLITTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Garantisco che è falso! Sono venuti da me con ragionamenti che mi hanno convinto e sono stato io stesso che ho detto al ministro che mi pareva che per Ravenna ci fossero ragioni buone, ma nessuno mai si è fatto lecito una minaccia. Chi afferma questo afferma il falso! (*Vive approvazioni*).

LACAVA, *ministro delle finanze*. Fra i rappresentanti di Ravenna vi è l'onorevole Mirabelli, ed io domando alla lealtà sua, se vi sia stata minaccia di sorta.

LEONE. Non c'era Mirabelli, era malato! (*Rumori vivissimi — Proteste — Clamori*).

PRESIDENTE. Ma, insomma, portino un po' di rispetto! Come possono credere che i ministri del nostro paese si facciano imporre dalle minacce! (*Benissimo! — Approvazioni*).

ORLANDO SALVATORE. Hanno fatto le domande sotto l'impulso del traffico! (*Proteste — Rumori vivissimi — Clamori*).

PRESIDENTE. Onorevole Orlando, la prego di non interrompere; ella non ha diritto di parlare. (*Rumori vivissimi*).

AGUGLIA. La parola minacce non è vera! (*Clamori vivissimi*).

PRESIDENTE. Onorevole Aguglia, la prego di far silenzio! (*Interruzioni — Apostrofi vivaci*).

AGUGLIA. Non ci fu minaccia! Non ci fu minaccia!

PRESIDENTE. Onorevole Aguglia, le

impongo di far silenzio! (*Il deputato Aguglia continua a parlare*).

PRESIDENTE. Ordino agli stenografi di non raccogliere le parole degli interruttori.

La finiscano, la finiscano onorevoli colleghi con queste parole inutili (*Rumori vivissimi — Conversazioni animate*).

ZACCAGNINO. Onorevole Giolitti, io, che conosco la sua energia di governo, non esito menomamente a comprendere che ella ha accordato quell'aumento non già per pressioni, ma perchè l'ha riconosciuto giusto; ma veramente sarebbe stato desiderabile, ripeto, che ciò fosse avvenuto alla Camera; ciò non toglie, d'altra parte, che minacce ci siano state, in seno alla Commissione.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. A chi? A me, no!

GIOLITTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. A noi, no! (*Interruzioni e clamori vivissimi*).

PRESIDENTE. Ma stiamo all'argomento! La richiamo all'argomento, onorevole Zaccagnino! Ai termini dell'articolo 82, la richiamo, per la prima volta, all'argomento. Se darà luogo ad un secondo richiamo, le toglierò facoltà di parlare!

ZACCAGNINO. Dicevo che la prima maniera, dirò così, del commendatore Inglese sebbene terza, in ragione di tempo, è quella che concerne l'opera da lui prestata davanti alla Commissione; la seconda maniera concerne l'opera da lui prestata davanti al ministro, in quel famoso periodo in cui dal progetto di 180 milioni si passò a quello di 100. Ricorderete, onorevoli colleghi, che il ministro aveva preparato un progetto di 180 milioni; e questo progetto era stato concretato in quel torno di tempo che decorse dal 25 luglio al 30 settembre: egli, infatti, aveva dato incarico alla Commissione di formulare quel progetto in 35 giorni, quanti ne decorsero dal 25 luglio al 30 settembre; e questo progetto, in 35 giorni, fu formulato e questa è l'opera del commendator Inglese della prima maniera. Richiamo su di ciò la vostra attenzione, poichè, onorevoli colleghi, questo dei 180 milioni è il progetto concretato dalla Commissione tecnica dei porti che era presieduta dal commendator Inglese. Da questo progetto di 180 milioni, si passò a quello di 100 milioni; ed in questo periodo intervenne l'opera personale del commendatore Inglese, e non più della Commissione.

Noi, dunque, dichiariamo, per conto no-

stro, che l'opera del commendatore Inglese possiamo soltanto guardarla nella prima maniera, quando egli, presidente di una Commissione tecnica altissima, istituita dal decreto emanato nel 1904 dall'onorevole Tedesco, guardava a tutte le regioni d'Italia, e metteva a base del suo programma l'eguaglianza negli incoraggiamenti delle regioni che l'Italia compongono.

GUARRACINO, *relatore della maggioranza*. Risponderò io su questo punto.

ZACCAGNINO. Egli era allora il presidente della Commissione; egli visitava, consapevole dei suoi doveri, i nostri porti; egli libero d'ogni pastoia politica, guardava alle esigenze dei porti ed a tutta l'economia nazionale. (*Commenti*).

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Ma è il commendatore Inglese che fa le leggi? che dispone dei danari dello Stato? Ma queste sono cose dell'altro mondo! (*ilarità*).

PRESIDENTE. Ma questo commendatore Inglese lo lascino, una buona volta in pace! (*Viva ilarità*).

ZACCAGNINO. Onorevole ministro, ella ricorderà che, al principio dell'agitazione portuale, si voleva leggere la relazione Inglese; ma questa relazione non fu mai conosciuta, ed è perciò ancora inedita. Io credo però che la maggioranza della Commissione abbia dovuto ben poco studiare i documenti che aveva avuto sott'occhi: perchè, altrimenti, non saprei darvi ragione di quell'allegato secondo che sta nella relazione. Che cosa è questo allegato secondo? Questo allegato è una tabella che formalmente condanna del vostro disegno di legge; (*Approvazioni a sinistra*) poichè in quella tabella non solamente si trovano tutte le cifre dei porti, ma si trova rivelato ciò che si era voluto tenere segreto e non si vuole far conoscere, ma che si legge invece e si rivela non in parole, ma in cifre, la relazione Inglese non solamente stabilì la cifra per ciascun porto...

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Ed io non accettai quelle cifre, come era mio diritto: ecco tutto.

ZACCAGNINO. Ma noi abbiamo diritto di discutere i documenti annessi al disegno di legge.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Ma non regola il ministro? Sarebbe bella!

ZACCAGNINO. Ora, in quella tabella che cosa si vede? Che la Commissione tecnica, quando trovavasi di fronte ad un

porto, ne esaminava le opere necessarie, l'ufficio a cui doveva servire, le urgenze, e ne stabiliva la cifra di spesa complessiva e la ripartiva in un decennio.

E badate che tutto questo non avveniva per sua volontà, ma perchè essa agiva in forza del decreto del 1904 dell'onorevole Tedesco, che era la base su cui la Commissione tecnica doveva muoversi ed operare. Ma vi è qualche cosa di più. L'onorevole Tedesco aveva tenuto un discorso inaugurale a questa Commissione ed aveva detto: voi dovete vedere che cosa occorra per queste opere nel ventennio e quelle opere che sono più urgenti le dovete mettere nei primi anni e le meno urgenti le dovete ripartire negli anni posteriori. Tutto questo dovete guardarlo secondo le esigenze dell'economia nazionale.

La Commissione tecnica per il piano regolatore dei porti aveva eseguito quello che disponeva il decreto ed aveva graduato le opere secondo la loro urgenza.

E nel prospetto anzidetto il quale figura nella relazione ed è l'allegato 2°, si trovano le opere dichiarate urgenti, ed esse, anche se figuravano nel primo anno del decennio, sono state escluse! Ma dunque per noi il documento che solo può aver valore, l'opera del commendatore Inglese che possiamo solo accettare, deve essere... (*Interruzioni — Commenti — Rumori*).

ARLOTTA. È la base di tutto, questo! (*Rumori — Interruzioni del deputato Montauti*).

PRESIDENTE. Onorevole Montauti, faccia silenzio!

ZACCAGNINO. Onorevole ministro, non le dispiaccia se io debbo in certo modo fare mio quel rimprovero che le ha rivolto l'onorevole De Viti de Marco. Poichè io le devo francamente dire che nella relazione del commendatore Inglese ho letto questa frase: « Il nostro assunto è stato quello di uguagliare (che bellissima frase!) negli incoraggiamenti le varie regioni d'Italia ». (*Interruzioni — Rumori*).

Onorevole ministro, io ho letto un po' ed ho voluto vedere come era composta questa Commissione. Ci avessi trovato il nome di un meridionale! Sono tutti settentrionali! (*Interruzioni — Rumori — Commenti*).

E perciò noi rendiamo onore ai settentrionali perchè essi sentono tutta la bellezza della fraterna solidarietà italiana. (*Interruzioni — Rumori — Applausi all'estrema sinistra*).

Eppure, onorevole ministro, nel progetto

dei 180 milioni figuravano 95 porti e di questi, nel progetto dei 100 milioni, 71 porti sono stati esclusi! Onorevoli colleghi, di questi 71 porti esclusi, 28 sono porti meridionali, 23 sono porti delle due disgraziate isole ed il resto appartiene al fortunato resto d'Italia. E tutti questi porti esclusi rappresentano 25 milioni per il Mezzogiorno, 15 milioni per le isole e 12 milioni per il Nord d'Italia! Questa è la riduzione che ne è venuta in seguito all'abbandono del progetto Inglese ed alla presentazione del disegno di legge dei 100 milioni alla Camera.

Ma, onorevole ministro, mi perdoni che glielo dica; i meridionali quando hanno veduto che ella aveva assunto il portafoglio dei lavori pubblici... (*Rumori vivissimi — Interruzioni*).

PRESIDENTE. Non si va avanti così. È cosa spiacevole per il prestigio dell'Assemblea!

ZACCAGNINO. Onorevole ministro, quando vedemmo che ella con la versatilità del suo eletto e nobile ingegno assumeva quel dicastero, che per grandi anime come la sua può avere grandi orizzonti, noi ci accorgemmo che altissimi erano i suoi intenti: ella in un batter d'occhio e in un momento solo voleva risolvere la questione ferroviaria, la questione dei porti e la questione della navigazione interna, e quando i meridionali videro che lei, prima ancora che la Commissione tecnica dei porti presentasse i suoi lavori, affrettando con l'ansia il momento di presentare con il suo nome questo disegno di legge (ed i suoi giornali officiosi lo annunziavano) ne ordinava la formulazione in soli trentacinque giorni, i meridionali dicevano: Ecco il ministro che soltanto un anno fa aveva formato a Napoli una Associazione meridionale nell'intento di raggruppare intorno a questa Associazione tutti gli interessi del Mezzogiorno e tutte le sue rappresentanze politiche... (*Interruzioni — Rumori*).

Onorevole ministro, ella è uomo giusto, e quando ha dovuto modificare il disegno di legge e ridurlo da 180 a 100 milioni perchè il Gabinetto le aveva tolto di mano 80 milioni, lei cercò di fare opera di giustizia. E che cosa ha fatto? Ha detto alla Commissione: Signori della Commissione, io non ho più 180 milioni, ne ho 100 soltanto, che cosa devo fare? Ed i signori della Commissione tecnica dei porti le hanno risposto: prima di tutto bisogna concentrare i maggiori sforzi sui grandi porti.

Onorevoli colleghi, i grandi porti sono i

forti, i piccoli porti sono i deboli, i forti sono generosi e i deboli non lo sono, ma questa volta i forti non sono stati generosi, ed i deboli invece lo sono, perchè i deboli dicono a voi, deputati dei grandi porti: concentrate pure i grandi sforzi sui grandi porti, ma i grandi porti d'Italia sono sei e non ventiquattro, e nel disegno di legge manca Genova, e allora sono cinque e non ventiquattro, ventiquattro meno cinque fa diciannove, e voi per questi diciannove avete commessa cosa ingiusta, ammettendoli nella legge ed escludendo settantacinque altri porti! (*Commenti*).

Mi perdoni, onorevole ministro, quando in questo progetto di legge si vedono inclusi Catania, Spezia e Trapani, allora Salerno, Messina, Gallipoli e Siracusa dicono: Ma perchè siamo rimasti esclusi? Che differenza c'è tra questi porti e quegli altri?

Mi perdoni, onorevole ministro, ella ha incluso Catania che ha ancora 2 400,000 lire da spendere e ha escluso Messina...

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Messina ne ha altrettanti.

ZACCAGNINO. E Siracusa...

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Siracusa ha pochi bisogni e vi sono 700,000 lire disponibili.

ZACCAGNINO. Qual'è dunque la ragione onorevoli colleghi, per escludere l'uno anzichè l'altro? Quando noi vediamo che c'è amo che c'è nella legge San Benedetto del Tronto...

DARI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Ma se non è un porto commerciale quello. Non sa niente!

ZACCAGNINO. Allora che cosa deve dire il porto di Gaeta-Elena? E Giglio, Granatello e Marzamemi? Ma lasciamo stare Granatello, che non è di prima categoria, ma quegli altri porti citati che nei quadri allegati alla relazione Inglese hanno la qualifica di urgenti e proposte di classifica in prima categoria, mentre questo non è per S. Benedetto del Tronto, cosa diranno? Ed allora l'opinione pubblica si domanda perchè questi porti non sono inclusi ed è incluso S. Benedetto del Tronto?

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Glie lo dirò io.

ZACCAGNINO. Tutto questo, onorevole ministro, a lei pare che non faccia torto perchè lei ha voluto esser giusto, ma forse altri ha cercato di trarre al proprio utile particolare il proprio porto. Però ella, onorevole ministro, nella sua rigorosa ed escludivistica giustizia non doveva andare così

lontano da non far considerare a tutti che un trattamento diverso non poteva farsi per gli uni anzichè per gli altri.

Ecco perchè, onorevole ministro, io devo fare anche mie quelle osservazioni che l'onorevole De Viti le ha fatte, e devo aggiungerle che non posso condividere altre sue considerazioni e ciò dico anche all'onorevole De Viti, perchè egli nel giudicare l'opera altissima della Commissione tecnica pel piano regolatore dei porti si è sbagliato in quello che ha detto alla Camera.

L'onorevole De Viti ha fatto un esame del traffico per litorale e facendo i conti ha trovato che le spese assegnate dalla Commissione tecnica dei porti corrispondono al traffico; ed allora l'onorevole ministro ci ha fatto osservare che ciò non è vero: ha citato il caso di Ortona, ed ha detto che là c'è poco traffico, eppure ci vogliono grandi spese. Onorevole ministro, io credo che non sia esatto nè quello che ella ha detto nè quello che ha detto l'onorevole De Viti.

È bensì esatto quello che ha detto la Commissione tecnica dei porti, quella famosa, competentissima Commissione tecnica, la quale, quando ha dovuto valutare, con criteri tecnici ed economici ciascuno dei porti e le opere che essi richiedevano, non si è fermata soltanto a questa indagine, ma ha guardato tutto il complesso problema della economia nazionale, ha tenuto conto nelle sue accurate investigazioni di tutti gli elementi che avessero potuto aumentare, ridurre o trasformare le esigenze del commercio e della navigazione, come la legislazione doganale italiana ed estera, il regime contrattuale del commercio internazionale, l'economia interna, la conquista di nuovi mercati, le leggi che regolano la marina sovvenzionata, tutto il complesso sistema della economia mondiale, e con tutti questi dati e questi studi è venuta alle assegnazioni singole, proporzionando sempre la spesa di un porto alle finalità che questo porto doveva raggiungere e conseguire. E allora è venuto fuori un fatto curiosissimo, cioè che, per combinazione, facendo la somma delle varie proporzioni di spese stabilite per le esigenze tecniche di ciascun porto in ogni litorale, e non guardando un porto soltanto, come per esempio Ortona, ne consegue nel totale questo, vale a dire che le spese in media per tutta l'Italia o per ogni litorale corrispondono al traffico.

Il che insomma cosa dice? Che i criteri statistici ed aritmetici dell'onorevole De Viti sono concordi con i criteri non già sta-

tistici ed aritmetici, ma scientifici della Commissione Inglese.

È forse questo il più bell'argomento, la più bella prova che dimostra come la Camera debba lodare questa altissima Commissione tecnica e i suoi lavori, e debba prenderli a base delle future provvidenze e disposizioni legislative. (*Benissimo!*)

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Ma che benissimo! Se questo me lo ha detto Inglese questa mattina... (*Ilarità — Commenti*).

Ortona vale Savona? Ma come si vengono a dire queste cose!

ZACCAGNINO. E chi lo ha detto? Veniamo ad un'altra osservazione. Lei, onorevole ministro, ha parlato della tabella, e ha detto di non poter accogliere la tabella adducendo a sua ragione l'esempio di Baccarini.

Onorevole ministro, ho per combinazione proprio qui la relazione dell'onorevole Boselli sul disegno di legge Baccarini, perchè me ne voleva servire per una citazione, ma adesso me ne servirò per rispondere a lei. In questa tabella non trovo l'assegno innominato per le opere diverse. Dunque vuol dire che il ministro quando aveva presentato il suo disegno di legge, non l'aveva messe queste opere diverse...

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Lo troverà nella legge.

ZACCAGNINO. Forse sarà stato messo questo assegno dalla Camera. Ma non è stato messo da Baccarini. Poichè, onorevoli colleghi, ho bisogno di dire alla maggioranza della Commissione Lacava e all'onorevole Orlando il quale così bene ha parlato a favore dei grandi porti: ma scusi onorevole Orlando, ella doveva fare un'altra cosa, quello che fecero Baccarini e Boselli i quali nel 1885 l'uno come ministro e l'altro come relatore fecero una legge sui porti, che sventuratamente non passò liscia al Senato perchè l'onorevole Saracco la trasformò e la guastò. Ma se quella legge come era stata votata dalla Camera, fosse così passata al Senato, ben altro sviluppo avrebbero preso le nostre opere marittime. E l'onorevole Orlando che, nella relazione di maggioranza, è venuto a parlarmi di fondali che occorrono ai porti, di gru, di tettoie, di arredamenti e banchine, di moli, tutte cose che ben sappiamo che occorrono, ma che ci si stanno dicendo da quarant'anni, avrebbe potuto fare una cosa molto più semplice: provvedere alla modificazione della legge organica sui porti. Poichè questa legge che si è presen-

tata oggi alla Camera è una burla, se non si provvede alla modifica della legge organica. (*Bravo! — Applausi*).

E poi, onorevole ministro, ella ha detto che il Baccarini aveva fatto la tabella! Ma si trattava forse di un milione: ella invece vuol destinare alle opere diverse una cifra di 30 milioni!

Ma, permetta, quando vennero alla Camera, in una delle ultime sedute, le opere marittime, si trattava di assegnare cinque milioni, ed ecco che cosa scrisse allora la Giunta del bilancio: « Leggendo la tabella B, si osserva che delle opere portuali promesse, soltanto quelle che sono specificatamente designate con la indicazione delle opere possono accettarsi. Tutte le altre sono vagamente denominate: opere complementari, opere di difesa, di ampliamento ecc., sono opere che non possono dar luogo a discussione quando si tratta di piccole cifre, ma quando si tratta di opere che superano il milione ed arrivano a 5 milioni 260,000 lire, la legge deve portare una chiara indicazione della qualità, dello scopo delle opere dal Governo proposte, come si è sempre usato ».

Ora se questo è l'uso costituzionale prevalso nel Parlamento, perchè vogliamo abbandonarlo e non seguire i consueti sistemi? Ella dice, onorevole ministro: ma alle tabelle abbiamo sostituito i criteri, e da nessuno ne ho sentito a parlare. Gliene parlerò io. (*Ilarità*).

Ella che cosa ha fatto? Ha sostituito le opere con i criteri. Io credo che questo sia un gravissimo errore ed è mio dovere di denunciarlo alla Camera. (*Commenti*).

Onorevoli colleghi, il sistema tecnico-amministrativo della nostra azienda portuale è difettoso. Secondo me bisognerebbe rifar l'elenco portuale in base alla navigazione, e secondo che essa sia grande, piccola o media, in ciascuno dei porti.

L'onorevole ministro ha detto che i porti di quarta classe si riducono in sostanza a 120; è vero, perchè tutti porti che sono registrati in quel famoso elenco che abbiamo non sono che spiagge le quali nessuno sa dove siano, tanto che io, come segretario del Comitato parlamentare, quando ho dovuto mandare lettere circolari, comunicazioni in qualcuno di questi porti, mi vedevo tornare indietro le lettere, perchè persino gli ufficiali postali del luogo ignoravano ove quei porti si trovassero (*Interruzioni — Commenti*).

Noi, onorevoli colleghi, non facciamo

che classificare e sclassificare porti; ogni tanto il Re firma un Decreto Reale per passare un porto in prima, seconda, terza classe; e per il Ministero è molto facile dire il porto tale da una classe è passato ad un'altra classe, ma in sostanza tutto questo non è che un gingillarsi della nostra burocrazia. In effetti quale ne è l'utile della nazione? Abbiamo noi bisogno di elenchi, di classificazioni e di gradualità classificazioni in serie?

Noi abbiamo bisogno di opere e per fare le opere bisogna prima di tutto stabilire con criteri tecnici ed economici come ha fatto la Commissione tecnica, quali sono i porti che meritano di essere considerati e sono stati dal ministro riconosciuti meritevoli.

Io non dico che una Commissione tecnica sia infallibile e che il ministro non possa fare quello che la coscienza gli detta di fare; certamente egli è responsabile della sua amministrazione; ma io dico: in base ai vostri criteri, e sieno criteri di giustizia, in base ai lavori di Commissioni tecniche, presentateci alla Camera questi elenchi dei porti che debbono essere considerati e debbono avere il diritto di essere sistemati. Ella, onorevole ministro, ci ha messo innanzi quattro, cinque, sei criteri; ma io voglio fare una scommessa con lei (*Oooh!*).

Ella mi prenda il più miserabile porto d'Italia, ed io lo farò sempre entrare in una categoria dei suoi criterii. Allora sa che cosa mi sembrano i criterii che ella ha adottati? Mi sembrano un po' quei famosi chilometri di ferrovia dell'onorevole Depretis, quando occorrevano ferrovie e tutti gridavano: ferrovie! ferrovie! Egli concesse 1530 chilometri in blocco (*Denegazioni*), anche i 30 se volete, poi ne concesse altri 1600, ma che cosa ne venne? Ne venne la baraonda ferroviaria e forse la causa prima del dissesto delle nostre finanze. (*Interruzioni*).

Vogliamo, mi sembra, ripetere un'altra volta la cosa con questi criterii, correre il rischio di dare ingresso così a tutti gli appetiti di tanti porti che non hanno ragione alcuna di esistere, ma che in un momento politico, in un momento di favoritismo, o in momento di elezioni, potranno trovare ingresso nella legge dello Stato. (*Bravo!*) Io dico che tutto ciò non è ben fatto.

Tutti vorrebbero avere un porto, ma vi sono invece i tecnici i quali hanno messo a base del loro lavoro i criterii tecnici; con questi criterii hanno fatta la tabella, discutiamo

quindi, discutiamo i criterii economici e tecnici di ciascun porto, ma discutiamoli qui alla Camera, alla luce del sole, dove ciascuno può insorgere contro l'assegnazione di un porto (*Benissimo!*) e può protestare se questa assegnazione non risponda agli interessi della nazione. (*Approvazioni all'estrema sinistra.*)

L'onorevole ministro ha detto: se poi non volete che si faccia la tabella, poichè gli studi non sono ancora stati compiuti, attendete che la Commissione compia il suo lavoro. Onorevole ministro, la tabella non si è fatta perchè mancavano i denari ed i lavori della Commissione tecnica non sono completi, solo per i porti della quarta classe, ma per i porti amministrati dallo Stato i lavori sono tutti compiuti. Ora io le dico che se ella ci promettesse che quando la Commissione avrà compiuto, anche per i porti di quarta classe, i suoi studi, fra un anno, ella ci darà i denari e presenterà un nuovo disegno di legge, comprendendo nominativamente anche i porti di quarta classe e stralciando ora dal presente disegno di legge una parte dei porti, quei famosi 19 porti, io acconsentirei, ma questi 19 porti dovete trattarli come i 71, come i 100, come i 200... (*Approvazioni — Applausi all'estrema sinistra*) ...ma dovete venire a portarli tutti nominativamente davanti alla Camera. Io sarei pronto a votare ora per i cinque grandi porti inclusi nel presente disegno di legge quanto occorre, sarei pronto a fare questo sacrificio ed attendere ancora un anno purchè si venisse davanti alla Camera, fra un anno, con un disegno di legge completo, sia per gli altri porti amministrati dallo Stato che per i porti di quarta classe.

L'opera della Commissione tecnica per i porti di quarta classe è incompleta; essa ha fatto indagini su venti principali porti di quarta classe, ma gli studi sono ancora incompleti specialmente per quei piccoli porti di quarta classe di scarsa e limitata importanza; ella vuole che la Commissione faccia dei progetti anche per questi? faccia pure, ed io le dico che non ostante i bisogni della mia disgraziata regione avrò il patriottismo di attendere che i lavori della Commissione siano completi anche per tutti i porti di quarta classe ed avrò il patriottismo di votare con entusiasmo non solamente i milioni che oggi concede questa legge ai grandi porti ma ben altri milioni, quanti ne occorrono per provvedere adeguatamente ai nostri sei grandi porti d'Italia.

E per i grandi porti, onorevole Orlando, ella pensi che vi sono ancora 25 milioni già votati nelle precedenti leggi e inutilmente giacenti; pensi che bisogna modificare la legge organica se si vuole ottenere che si spendano. E a proposito di quello che fanno altre nazioni come l'Inghilterra e la Germania, nazioni che lei ha lodato, le citerò io un esempio. Nel 1905 la Società veneziana di navigazione subì un ritardo per due sue navi a Calcutta ed ebbe danni per deficienze di approdi lungo le calate del porto di Calcutta. Appena avvenuto il fatto, la Commissione portuaria di Calcutta indirizzò una lettera alla Società, informandola che si erano già intrapresi lavori per 25 milioni di lire e che si sarebbe provveduto con tutta energia affinché il porto avesse potuto avere impianti anche eccedenti allo sviluppo progressivo del traffico. E il 21 marzo di quest'anno, nel presentare al Congresso imperiale l'esposizione finanziaria, l'onorevole E. Baker disse semplicemente: proponiamo di emettere un prestito di 50 milioni di lire in Inghilterra ed uno di 4 e mezzo crore di rupie in India per capitali da impiegare in opere pubbliche produttive. In queste semplici parole del ministro inglese si scorge tutta la energia meravigliosa di quel grande popolo.

L'onorevole Orlando ha citato appunto la Germania e l'Inghilterra, ed io sono con lui anche nella lode per il sistema tecnico amministrativo portuario dei grandi porti di quei paesi; il funzionamento dei nostri porti è viziato ed erroneo ed ha un meccanismo così empirico che è impossibile poterne risolvere i grandi problemi se non si modificherà la legge organica e se non interverranno nuove leggi integratrici per le classificazioni dei porti, per i contributi che devono essere di eguale limitata misura per tutti i porti, costituenti tutti un unico interesse nazionale, per la compilazione ed approvazione dei progetti, per la obbligatorietà delle opere, per la organizzazione dei corpi tecnici destinati ad amministrarle, per la direzione delle opere da affidarsi ad una Commissione unica, organica, specializzata e permanente. Onorevoli colleghi, io vi faccio notare che non abbiamo più ingegneri, e l'onorevole ministro ha infatti presentato un disegno di legge per assumere in servizio degli ingegneri senza concorso e ciò in vista dell'urgenza di fare le opere! Il nostro Genio civile è ormai decaduto perchè i nostri giovani ingegneri trovano ben più proficuo campo al loro lavoro nelle

libere industrie, così che essi disertano i concorsi, e, se vi sono ancora nel nostro Genio civile ingegneri bravi ed intelligenti, sono uomini maturi che entrarono nel Genio civile quando quella carriera, in altri tempi, aveva qualche attrattiva. Sono uomini che, o per abitudine o per affetto a quella istituzione a cui consacrarono la loro giovanile energia e i più begli anni della loro vita, vi restano ancora, ma il nostro Genio civile giovane è, fatte le debite eccezioni, assai deficiente.

Noi abbiamo bisogno di un Genio civile elettissimo, perchè le opere dello Stato sono opere di milioni e bisogna affidare alle mani di cotesti ingegneri quelle opere che costituiscono il patrimonio nazionale. Ma per avere buoni ingegneri bisogna compensarli e compensarli bene, perchè il voler considerare gli ingegneri come i funzionari delle altre amministrazioni non corrisponde al concetto economico della domanda e della offerta. (*Bravo!*) Ora questo coraggio dobbiamo averlo.

Onorevole ministro, a questi concetti non risponde il disegno di legge, nè vi rispondono i suoi criteri: ella, per quanto largo nelle sue valutazioni, ne ha dimenticato uno ed io devo dirglielo proprio per una ragione di coscienza, ella ha dimenticato che un porto talvolta può anche decadere, e può diminuire il suo tonnellaggio. Perchè diminuisce il tonnellaggio? Per mancanza delle opere necessarie.

Ora, onorevole ministro, in questi porti ella non è mai stato, perchè la via per andarvi è lunga, aspra e difficile ed i governanti non ci vanno. Conosco bene io un porto il quale una volta aveva barche e moli; era prima del 1860; i moli furono infranti dal mare e le barche non vi trovarono più il loro approdo. Ricostituitasi l'Italia ed unità di nazione, il ministro del tempo che era il De Vincenzi scrisse una lettera al sindaco di quel comune, dicendo: «pensate che voi non fate più parte del Regno delle Due Sicilie, ma fate parte di un grande Stato, che è l'Italia la quale ha bisogno di ampi e grandi porti, altrimenti essa fallirebbe ai suoi alti destini». Sussultò di gioia il sindaco, fu compilato allora un progetto e si mandò al Ministero, ma questo progetto si smarrì negli archivi dello Stato.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Che comune è?

ZACCAGNINO. Onorevole ministro, è povero, e ha rossore di essere nominato!

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Si faccia coraggio. (*Si ride*)

ZACCAGNINO. Glielo dirò in un orecchio.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. È un povero vergognoso.

ZACCAGNINO. Reclamò quel sindaco il suo progetto per trentasette anni e dopo trentasette anni il Governo ne fece fare un altro a sue spese; ma anche questo si smarri nell'ingranaggio burocratico della nostra legge organica dei porti e il porto rimase come era e le barche non vi trovarono più il loro approdo.

Ma in seguito, sentite cosa avvenne: vicino a questo porto vi era un grande lago, in cui il Governo aveva ordinato un'opera di bonifica perchè c'era la malaria, e perciò costruì un canale tra il lago ed il mare e, poichè questo canale veniva ostruito dalle arene, si fecero alla sua bocca due moli. Quei poveri marinai che da tanti anni reclamavano il loro porto, vedendo quel buco, corsero là, (*Si ride*) e vi si rifugiarono.

Ma quello era un canale di bonifica; il Governo proibì alle barche di entrarvi. E le barche vi entrarono con la violenza e non vollero uscirne. Il Genio civile contestò grandi contravvenzioni a tutti quei marinai e li tradusse davanti al pretore del luogo. Ma il pretore del luogo, per fortuna, era *le bon juge Magnaud*, considerò le condizioni di quei poveri marinai, e li assolse per forza maggiore! (*Commenti*).

Ora, onorevole ministro, questo povero porto ha visto sparire il suo progetto, poi il suo nome dall'elenco dei porti incluse ora vedrà sparire anche il nome del suo comune dalla lista dei comuni d'Italia, perchè, a causa di quanto ho detto, la emigrazione è in grandissimo aumento; quei poveri marinai, che vedono che il porto non torna più, lasciano l'ingrata patria e se ne vanno in America, (*Interruzioni — Rumori*) e ora non vi sono rimaste in gran parte che le donne.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. È il porto di cui vuol fare la Biserta italiana?

ZACCAGNINO. No, è un piccolo porto. E in questo piccolo porto non vi sono rimaste in gran parte che le donne... e, naturalmente, i preti. (*Viva ilarità*).

E sa che cosa avviene, onorevole ministro? Che quella gente, non avendo a sperar più nulla dalla terra, si rivolge al cielo! E sa che pretende il sindaco di quel paese da me? Mi avrà scritto per lo meno venti volte perchè presenti un disegno di legge

per una tombola telegrafica, (*Oook! — Si ride*) per la parrocchia o per il santuario del paese.

Io la proposta non l'ho presentata ma vi dichiaro che, se non sarà provveduto con questa legge alle opere di questo porto, probabilmente, dovrò presentare alla Camera una proposta di legge per una tombola telegrafica a favore di questo disgraziato e povero porto di cui non ho fatto il nome. (*Ilarità — Commenti*).

Onorevole ministro, le spese portuali sono produttive. incitano le energie, accrescono il movimento. giovano all'industria ed all'agricoltura. creano la ricchezza; i proventi delle dogane e delle nostre tasse marittime aumentano ogni giorno, e, non ostante ciò, le condizioni dei nostri porti sono in quello stesso stato disastroso in cui li trovò e li descrisse la Commissione d'inchiesta per la marina mercantile, mentre il traffico cresce ogni giorno e cresce più nei piccoli che nei grandi porti!

La visione mirifica che l'onorevole Orlando...

ORLANDO SALVATORE. Ma non si occupi più di me, mi faccia il favore!

PRESIDENTE. Onorevole Zaccagnino, smetta di rivolgersi ai colleghi, e concluda.

ZACCAGNINO. La visione mirifica dell'onorevole Orlando significa che con questo febbrile movimento dei traffici non si può più essere degnamente ministro dei lavori pubblici in Italia se non si ha il coraggio di chiedere e di volere quelle somme, magari quei trecento milioni, (*Oook!*) che occorrono affinchè la nostra Italia ritrovi sul mare, che è consapevole delle sue fortune, quella prosperità e quella ricchezza che sono necessarie per accrescere i frutti della civiltà, per trattenerne nella patria i proprii figliuoli, per attuare tra le genti, non già con i questuini, ma colla diffusa ricchezza, la pace sociale. (*Applausi all'estrema sinistra — Rumori sugli altri banchi — Congratulazioni*).

Chiusura della votazione segreta.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la votazione segreta ed invito gli onorevoli segretari a voler procedere alla numerazione dei voti.

(*Gli onorevoli segretari numerano i voti*).

Si riprende la discussione del disegno di legge
sulle opere marittime.

Voci. Chiusura! chiusura!

PRESIDENTE. Essendo stata chiesta la chiusura, la metto a partito.

PANTANO. Domando di parlare.

GIUSSO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Pantano.

PANTANO. Onorevole Presidente, poichè sulla chiusura non ha diritto a parlare che uno solo, cedo la facoltà di parlare all'onorevole Giusso.

PRESIDENTE. Onorevole Giusso, parli.

GIUSSO. Io sarò brevissimo, onorevole Presidente. Due giorni fa, quando l'onorevole Cavagnari fece una proposta per ottenere la sospensiva, parecchi la votarono, io no, e con me molti, perchè il Governo dichiarò formalmente che era inutile chiedere la sospensiva essendo suo proposito che la discussione procedesse con tutta larghezza. Ora, in una questione importante come questa, quando sono iscritti circa cinquanta colleghi e fin qui non hanno parlato che pochi, mi pare giusto che la discussione continui e confido che lo stesso Governo vorrà consentire.

PRESIDENTE. In linea di fatto debbo osservare che gli oratori che hanno parlato sono nove, e poi che gli ordini del giorno, che anche dopo la chiusura della discussione, possono essere svolti, sono ancora 43. (*Oooh!*)

PANTANO. Sulla chiusura domandiamo la votazione nominale.

PRESIDENTE. Coloro i quali appoggiano la domanda di votazione nominale si alzano.

(*Si alzano molti deputati a sinistra.*)

Ha facoltà di parlare l'onorevole presidente del Consiglio.

GIOLITTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno.* Dichiaro che se non fosse stata chiesta la votazione nominale, avrei di buon grado secondato la domanda dell'onorevole Giusso. Ma la domanda di votazione nominale dà alla questione un carattere, che induce il Governo a votare la chiusura. (*Approvazioni — Commenti.*)

PANTANO. Domando di parlare... (*Vivi rumori.*)

Voci. No! No! Votazione nominale!

SANTINI. La chiediamo noi la votazione nominale. (*Agitazioni — Rumori.*)

SONNINO SIDNEY. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Per un richiamo al regolamento? Parli.

Voci. Ai voti! Ai voti!

SONNINO SIDNEY. Non per un richiamo al regolamento, ma per una raccomandazione sul modo di procedere della discussione...

PRESIDENTE. Permetta: è stata chiesta la votazione nominale. Io ho domandato se era appoggiato da più di 15 deputati: si sono alzati certamente più di 15 deputati: la cosa è regolare.

SONNINO SIDNEY. Intendo rivolgere da una parte al Governo, dopo le dichiarazioni del presidente del Consiglio, e dall'altra a coloro che hanno fatto la domanda di votazione nominale, una preghiera, ed è questa: di non voler inacerbire con violenze o puntigli di nessun genere una questione, per sè stessa delicata e difficile, dove gli animi troppo facilmente si accendono, mentre dovremmo trovarci tutti uniti a discuterla serenamente, obiettivamente.

PANTANO. Non do nessuna importanza politica alla domanda di votazione nominale.

SONNINO SIDNEY. Prego personalmente il presidente del Consiglio di voler consentire alla prosecuzione della discussione.

Naturalmente, poichè sono numerosi gli ordini del giorno presentati, non dubito che se la chiusura non si farà ora, si farà in modo che si possa arrivare ad una conclusione in tempo utile.

Faccio appello alla concordia di tutti; ed esprimo, dal fondo del cuore, il voto che da questa discussione si abbia ad uscire senza che ne siano in qualsiasi modo aumentate le diffidenze, i sospetti tra regione e regione d'Italia. (*Approvazioni.*)

Tra pochi giorni dobbiamo celebrare una vera solennità nazionale. Uniamoci fin da oggi per creare il vero monumento a Garibaldi, quello che consacri l'unanimità degli italiani nel culto più fervido per l'unità nazionale. (*Vive approvazioni.*)

PRESIDENTE. Io debbo osservare che sarebbe bene di non abusare del sistema di chiedere verbalmente la votazione nominale. È preferibile che le domande relative vengano presentate per iscritto, perchè, io debbo sempre sapere a chi debbo rivolgermi per chiedere se tutti i proponenti intendano di mantenere o di ritirare la domanda di votazione nominale; altrimenti si può an-

dare incontro ad inconvenienti ed equivoci che è meglio evitare, dovendoci tutti attenere alle strette garanzie sancite dal regolamento. (*Benissimo!*)

Onorevole Pantano, ha facoltà di parlare.

PANTANO. Onorevole Presidente, poichè ella mi ha tante volte benevolmente citato come uno degli autori del regolamento, mi fo lecito di offrirle un facile modo di applicarlo ritirando la domanda di votazione nominale che, se nessun'altro mantiene, cade di per sè. Soltanto debbo dichiarare che nel presentare quella domanda io non fui mosso da alcun pensiero politico; tanto che, se ora non si insiste più sulla chiusura, io abbandono senz'altro la domanda di votazione nominale.

PRESIDENTE. Desidera parlare, onorevole presidente del Consiglio?

GIOLITTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Poichè l'onorevole Giusso aveva fatto appello al sentimento di tutti, perchè si discutesse a fondo una legge di tanta importanza, io non avrei potuto a ciò rifiutarmi.

Ma naturalmente, udendo che si domandava l'appello nominale, compresi che come si verifica ordinariamente, il significato di questa domanda non poteva avere certamente un carattere del tutto imparziale, ed allora io ho dichiarato: se si pone innanzi l'appello nominale, io sono obbligato per la situazione politica a votare contro. Ma del resto io sono perfettamente d'accordo coll'onorevole Sonnino, che qui si tratti, cioè, di una legge che deve essere largamente discussa, non facendosi soprattutto questione fra parte e parte d'Italia (*Benissimo!*) perchè io credo che questa sia la forma polemica più antipatriottica che si possa immaginare (*Approvazioni*).

Nessuno può dubitare che tutti i rappresentanti dell'Italia, a qualunque regione appartengano, hanno il sentimento patriottico così elevato da non volere certamente recare, come qualche oratore accennò, un pregiudizio volontario ad una parte d'Italia piuttosto che all'altra. Io credo che noi dobbiamo discutere questa legge in sè, e per quello che è nella sua essenza, ricordandoci che gli interessi d'una parte d'Italia sono comuni a tutte le altre (*Bene! Bravo!*) e che non v'è possibilità di avere la prosperità del nostro Paese, se non ne sono prospere tutte le parti. Questa è la persuasione del Governo, e lo spirito che lo anima nella discussione di questa, come di

tutte le altre leggi che interessino l'economia nazionale. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Allora, se nessuno insiste, la domanda di appello nominale s'intende ritirata e continueremo nella discussione.

Presentazione di una relazione.

PRESIDENTE. Invito l'onorevole Cao-Pinna a recarsi alla tribuna per presentare una relazione.

CAO-PINNA. Ho l'onore di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge: «Proroga della legge 7 luglio 1901 per le volture catastali».

PRESIDENTE. Questa relazione sarà stampata e distribuita agli onorevoli deputati.

Si riprende la discussione del disegno di legge : Esecuzione di nuove opere marittime.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Chimienti, il quale ha presentato il seguente ordine del giorno:

«La Camera invita il Governo a riorganizzare i servizi amministrativi, centrali e locali del Ministero dei lavori pubblici, relativi ai lavori portuali, al fine di assicurare una sicura e sollecita esecuzione del presente disegno di legge e di altre leggi per la costruzione di opere portuali».

CHIMIENTI. Onorevoli colleghi, profiterò di questa fortunata occasione che mi dà modo di esporre il mio pensiero, ma ne profiterò con parsimonia, mostrando così tutto il mio animo grato alla Camera.

Al punto in cui è giunta la discussione, per me interessante sotto ogni aspetto e che veramente fa onore alla nostra assemblea, sono stati discussi i criteri generali della nostra politica portuale, ne sono stati rappresentati i bisogni con una larghezza e precisione di particolari che ben può trovarsi nei discorsi degli oratori che mi hanno preceduto e nel discorso del ministro gli elementi essenziali, i capisaldi del programma nazionale che quella politica deve proporsi.

Tanto quelli che hanno parlato dei grandi porti, quanto quelli che hanno parlato dei piccoli non hanno forse esaminato i due lati, le due facce di un unico problema, unico anche quando sono duplici il metodo e la natura dei mezzi che occorrono per risolverlo?

E se così è, un pensiero sorge spontaneo nell'animo di quanti hanno seguito, senza passione e senza preconcetti il dibattito, e cioè che la maggiore responsabilità di questo dissenso, me lo perdoni l'onorevole Gianturco, non è nel disegno di legge, ma nella relazione che quel disegno di legge precede.

Se egli, come aveva chiaro nella mente, e mi permetto ricordare colloqui privati, avuti con lui sull'argomento, se egli, come aveva chiaro nella mente tutto il complesso problema della politica portuale italiana nelle due faccie, politica dei grandi porti e politica dei piccoli porti, lo avesse tal quale presentato nella sua relazione e poi avesse conchiuso dicendo: Io per ora comincio a risolvere una parte del problema, ma prendo impegno di risolverlo completamente, credo che a questo non saremmo.

Davvero in Italia la politica portuale, come da molti è stato osservato, ha, per natura di cose, due faccie: politica dei grandi porti, come difesa dei nostri interessi nei rapporti con l'estero e come politica di penetrazione della penisola; e politica dei piccoli porti per raccogliere tutti quei rigagnoli di ricchezza, che hanno bisogno di commercio di cabotaggio per non andare perduti. In questa parte del problema vi è davvero un lato, che riguarda direttamente il Mezzogiorno, non però nel senso di contrapporlo al Nord. È con questo intendimento che noi nel 1901, nella solenne discussione sulle condizioni del Mezzogiorno, parlammo e presentammo, come un problema nazionale, la questione portuale nel Sud della penisola. In questo senso il 13 dicembre 1901 parlò l'onorevole Lacava, in questo senso parlò l'onorevole Di Sant'Onofrio, in questo senso parlai io modestamente, presentando un ordine del giorno. Ricorderò all'onorevole Orlando, che ha notato che spesse volte si è parlato di ferrovie e la Camera non si è mai occupata di porti, che, quando venne innanzi alla Camera la questione delle vie di accesso al Sempione, noi rispondemmo anche in quell'occasione: porti, porti! E che vi sia un lato della questione portuale che riguarda gli interessi della penisola per la parte che tende verso il Mezzogiorno, è dimostrato da quanto disse l'onorevole Orlando e da quanto ribattè l'onorevole De Viti. L'onorevole De Viti parlava della necessità di trarre vantaggio dalle ferrovie per i porti, e l'onorevole Orlando ribattè: ma il commercio in Italia è di penetrazione. Io credo che l'onorevole

Orlando consentirà con me che è di penetrazione nell'Alta Italia, e che quindi si ha un problema portuale nell'Alta Italia diverso da quello che si ha nel Mezzogiorno, e che nel Mezzogiorno, appunto perchè la penisola si affina verso il Sud in forma longitudinale, sorge la necessità di avere piccoli porti per il commercio di cabotaggio. Questi porti hanno una funzione specifica diversa, ma egualmente essenziale alla vita dei traffici italiani.

E vengo, onorevoli colleghi, a parlare brevissimamente dal lato tecnico della legge, poichè è bene che qualcheduno se ne occupi. A me pare che questa legge, come le precedenti, presenti delle difficoltà quanto alla sua esecuzione, e che l'onorevole ministro dei lavori pubblici debba prendere impegno di rimuovere quelle difficoltà che finora hanno ritardato e qualche volta reso frustranei i voti del Parlamento, ed i sacrifici dei contribuenti. Non basta votare i fondi, ma si deve avere la sicurezza materiale che questi fondi saranno spesi con la massima utilità e col maggiore rendimento possibile.

Io non vi parlerò a lungo degli inconvenienti amministrativi, in genere, a cui accennava l'onorevole Orlando; ogni deputato di questa Camera, che rappresenti una città marittima, sa quali siano le enormi difficoltà da superare, per proteggere e difendere un interesse della propria città. Io, tre anni or sono, raccontai alla Camera le pene d'un deputato portuale che deve per vari Ministeri, tutelare un solo interesse della sua città. Quando il discorso è stato iniziato al Ministero dei lavori pubblici, il capo servizio fa notare che, giusto a quel punto, egli non è più competente; ed allora bisogna mettersi in viaggio per il Ministero della marina, salvo a sentirsi, colà, la stessa osservazione, per poi sentirsela ripetere nel Ministero delle poste, per quanto riguarda i servizi marittimi. Intendo alludere a quello smembramento dei vari organi amministrativi che debbono provvedere ad un unico bisogno economico; smembramento che la cultura, la scuola e l'esperienza dei pratici hanno condannato; smembramento che ha determinato, anche nel campo dell'amministrazione, un movimento per giungere all'unificazione dei servizi della marina mercantile. E, poichè vedo il ministro della marina, che di questa questione si è fortemente preoccupato, mi auguro che egli, come è stato iniziatore di questo movimento per l'unificazione dei servizi della marina mercantile,

vorrà continuare su questa via, e rendere così un altro vero e grande servizio al paese. Perchè non si tratta d'una fisima teorica o burocratica; si tratta di dare unità di direzione ad un servizio complesso ma unico, si tratta di fare che i sacrifici dei contribuenti vengano impiegati con rapidità, con rendimento e con utilità.

Vi accenno rapidamente agli inconvenienti a cui il ministro dei lavori pubblici deve prendere impegno di provvedere se si vuole che questa legge di spesa sia una cosa seria nella sua esecuzione. E comincio dallo studio dei progetti. La Commissione tecnica, citata più volte in questa Camera, e che fu nominata apposta per studiare *de visu* le località in cui bisogna eseguire lavori portuali, ha portato un contributo notevole d'esperienza e conoscenza; ma, prima della nomina di questa Commissione, molti impiegati del Ministero dei lavori pubblici confessavano candidamente di non aver visto mai i porti, ai lavori dei quali dovevano provvedere.

Ora questo grave inconveniente è evitato in gran parte, ma ci è sempre minacciosa la questione della mancanza degli ingegneri e di ingegneri provetti della materia portuale.

L'onorevole Zaccagnino ha fatto già cenno del disegno di legge presentato dal ministro, per raggiungere l'intento di avere buoni e molti ingegneri. Ma è inutile. Bisogna persuadersi che bisogna pagarli, e bene! Io ho i miei dubbi che ingegneri estranei possono essere competenti per eseguire lavori portuali.

Questo non è un espediente escogitato dall'onorevole Gianturco; se non erro, è un provvedimento che risale all'onorevole Balenzano; ma comunque dubito che, in materia portuale, nelle condizioni nelle quali attualmente si trovano gli studi portuali nelle nostre Università, dubito che un ingegnere estraneo possa prestare un'opera proficua all'amministrazione dei lavori pubblici.

Io dubito che nelle nostre scuole d'applicazione, siano, gli studi delle discipline dei lavori portuali, all'altezza che essi meritano, non per pochezza d'insegnanti ma per contenuto di programma e credo, l'onorevole Masoni, autorità indiscussa sulla materia, che mi onora della sua attenzione, non potrebbe smentirmi.

Ad ogni modo questa degli ingegneri è una questione capitale per una sicura esecuzione della legge.

Non parlo poi di tutte le difficoltà burocratiche, di sorveglianza, di controllo, di revisione dei progetti, perchè spero che quell'articolo della legge, in cui si parla d'un regolamento per disciplinare queste norme, darà modo al ministro di porvi riparo in parte.

Ma desidero intrattenermi brevemente del lavoro che questa e le altre leggi portuali impongono all'Amministrazione centrale dei lavori pubblici e precisamente alla direzione generale delle bonifiche e dei porti. Pensate che si tratta di circa mezzo miliardo di lavori che questa direzione generale deve amministrare ed a cui deve provvedere dal primo studio che si fa per proporli alla Camera, fino alla loro esecuzione.

Per rimanere poi nel campo dei lavori portuali, considerate che tutto questo lavoro è affidato ad una *Divisione* composta, come rilevo dall'annuario, di 23 o 24 impiegati, tra capo divisione, capi sezione, segretari, archivisti e copisti.

Rimaniamo, se vi piace, nel campo di questa legge di circa 140 milioni.

Portate un po' il vostro pensiero al lavoro amministrativo enorme, gravoso, che questi uomini debbono compiere e che riguarda l'esecuzione di questa legge.

Lo studio dei progetti è lavoro enorme per cui occorre, tempo, pazienza e penetrazione. Pensate solo agli articoli 9, 10 e 14 del disegno di legge che votiamo, alle liquidazioni dei contributi in venti esercizi, ai rimborsi in dieci esercizi, ai rimborsi allo Stato in venti annualità e poi ai lavori per porti esclusi, ai lavori per i porti di quarta classe, che noi abbiamo messo nel disegno di legge, e poi, come voi e l'onorevole ministro sapete meglio di me, alle lettere ai deputati.

Tutta questa enorme congerie di lavoro deve essere compiuta da questi impiegati. Perchè la Camera deve bene riflettere a questo. Diceva benissimo l'onorevole ministro Orlando: la Camera è ben lieta di votare delle spese; ma poi, soggiungo io, quando si tratta della esecuzione se ne disinteressa e crede di assolvere il compito dicendo male degli impiegati!

Voi votate leggi di milioni aumentando le attribuzioni degli organi dello Stato, aumentando il compito di questi funzionari e poi vi lamentate se noi vi dichiariamo che sono pochi.

Ora, onorevoli colleghi, aggiungete al lavoro che porterà la esecuzione di questa legge, tutto il lavoro ordinario di manu-

tenzione e quello delle leggi anteriori; aggiungete la necessità per questi funzionari di seguire i progressi della tecnica, i miglioramenti che in questi servizi si attuano all'estero, la necessità di formarsi, elaborare, concretare quel tale programma portuale della cui mancanza tutti vi siete lamentati, e dite se non è questo uno dei rami più importanti, più complessi dell'Amministrazione dello Stato, importante e complesso quasi quanto quello delle ferrovie!

Per compiere tutto questo lavoro, di concetto e materiale, occorrono tempo, agio, mente e braccia! La nostra politica portuale ha proceduto per molto tempo senza programma ed a spintoni!

E la fretta, che porta dei danni in tutto, ne porta grandissimi in questa materia. Pensate, per esempio, quanti lavori portuali costruiti in fretta, e che importavano milioni, si son dovuti demolire. Il molo orientale a Napoli si è dovuto demolire in parte per dare accesso ai bacini e probabilmente si dovranno demolire il molo curvilineo e quello trapezoidale, che s'innestano all'orientale. E si dovranno demolire le scogliere fatte, cinque anni fa, per la darsena dei pescatori alla Marinella, che sono in mezzo alla darsena ora in costruzione.

Ancora, io potrei dirvi che a Brindisi qualche anno fa si sono costruiti dei pontili di legno per lo sbarco dei carboni. Sono costati circa 300 mila franchi e non si sono mai adoperati. Si sono dovuti demolire dopo cinque anni, perchè il mare li faceva marcire. E tutto questo, o signori, è un fare e disfare che non va imputato a trascuraggine dei funzionari che presiedono a questi servizi, ma alla fretta, alla mancanza di studio e di preparazione, alla mancanza di tempo specialmente.

Ne volete un altro esempio? Ve lo dà lo stesso disegno di legge. Voi andate da 100 milioni a 137, così senza che l'amministrazione abbia pronti i suoi progetti, il piano e la necessità dei nuovi lavori. Ed ora si domanda seriamente alla Camera che questa somma venga aumentata, come se sia una cosa semplice e facile allestire i progetti, studiarli, meditarli, metterli in rapporto con le varie esigenze della finanza e dei traffici.

Un altro esempio permettete che io vi riferisca. Io parlai un'altra volta in questa Camera, invitando l'onorevole Ferraris Carlo, allora ministro dei lavori pubblici, perchè si costruisse una draga di Stato, perchè si statificasse questo servizio per aver modo di costringere gli appaltatori a fare sul serio

il loro lavoro. L'onorevole Ferraris accettò subito e questa proposta è stata pure accettata dall'onorevole Gianturco, il quale l'ha fatta sua e l'ha fatta concreta.

Ma io vorrei domandare all'onorevole Gianturco, se nell'amministrazione dei lavori pubblici si ha la meditata visione del modo come fare funzionare questo servizio, se se ne sono valutate tutte le possibilità di attuazione, e se si è pronti a valersene.

GIANTURCO, ministro dei lavori pubblici. Ho mandato un colonnello di marina in Olanda a visitare la fabbrica e rendersi conto delle difficoltà.

CHIMIANTI. Io non dico già che non sia stata istruita bene la pratica dell'acquisto, io dico se in rapporto ai nostri servizi portuali se ne sono valutate tutte le conseguenze.

Immagini, onorevole Gianturco, se non faccio l'augurio che la draga di Stato alla cui istituzione anche io ho partecipato debolmente, dia i suoi frutti, ma le dico, con l'animo disposto alla maggiore simpatia verso gli sforzi di questi funzionari, per avere da lei dichiarazioni che ci tranquillizzino e più che la Camera tranquillizzino il paese e gli interessati che questi sacrifici dei contribuenti saranno bene impiegati.

Manca il tempo, onorevoli colleghi. Questo stesso disegno di legge che noi oggi voteremo (e l'onorevole ministro dei lavori pubblici non credo potrà contraddirmi) non potrà cominciarsi ad eseguire prima di un altro paio di anni. Non è possibile prima, perchè i progetti non sono studiati che nelle loro basi generali e soltanto per alcuni porti. E pensate a tutte le pratiche burocratiche che bisogna fare.

Ed allora voi domanderete: dunque occorre aumentare personale? E qui vedo la faccia severa del mio amico Fortunato che pare mi rimproveri. Io non credo si debba aumentare di molto personale, specialmente l'alto personale... ma bisogna almeno proporzionare questo personale al lavoro che imponiamo. (*Interruzione del deputato Fortunato*).

Se ella, onorevole Fortunato, portasse l'autorità sua ad impedire la votazione di disegni di legge che aumentano le attribuzioni dello Stato! Perchè noi vogliamo darci il lusso di una grande legislazione sociale, di una grande legislazione moderna. Senza quattrini e senza braccia intelligenti, non si fa nulla. Io credo, intanto, che il ministro dei lavori pubblici potrebbe cominciare col dare alla divisione dei porti il carattere

autonomo, di una direzione generale e facendola dirigere da un funzionario che non dovesse avere la preoccupazione anche del servizio delle bonifiche, ma potesse portare tutta la sua attenzione su questo lavoro importantissimo, gravoso ed enorme che porta con sé il servizio tecnico ed amministrativo dei porti.

E le mie brevi osservazioni, poichè non è il caso di fare un discorso, sono finite. Io ho presentato in questo senso un ordine del giorno che raccomando all'attenzione della Camera e del ministro. La questione è molto grave, perchè sono le piccole cose che fanno camminare il mondo, non i grandi principii; e l'attenzione a questi piccoli mezzi che importano l'esecuzione di una legge e l'attenzione alle piccole riforme, alle piccole previggenze salvano qualche volta l'esecuzione di grandi progetti.

Io mi auguro che avversari ed amici della legge possano trovare un terreno di componimento, e credo che questo possa trovarsi, perchè i rappresentanti dei piccoli porti (ed io voglio mettermi fra essi, perchè non mi considero deputato di Brindisi, ma deputato italiano) potranno, avendo fiducia nel ministro, ed essi in gran parte sono ministeriali ed hanno il dovere di averla, vedere un disegno di legge che riguardi i piccoli porti molto tempo prima che si dia esecuzione a questa legge per i grandi porti. Ed allora potremo venire a discutere anche quest'altra faccia del nostro problema portuale che riguarda i piccoli porti.

Ed ho finito facendo una dichiarazione: ed è che io, benchè non creda che si sia fatto per Brindisi tutto quello che occorre, voterò questo disegno di legge, specie perchè esso pone a carico del bilancio ferroviario tutte le spese degli arredi ferroviari che a quel porto urgentemente occorrono. Così, dunque, le somme stanziare potranno servire per approfondire i fondali del porto interno e per togliere ed estirpare le secche del porto esterno. A Brindisi, come in tutto l'Adriatico, occorre scavare, scavare, scavare!

Io, dunque, voto la legge augurandomi che il Ministero non voglia mettere la fiducia politica su questa questione di carattere tecnico ed amministrativo, chè se questa questione di fiducia fosse messa la Camera intende che io, come oppositore politico del presente Ministero, non potrei votare quella fiducia.

PRESIDENTE. La facoltà di parlare spetta all'onorevole Albicini.

ALBICINI. Onorevoli colleghi! Nessuna legge mai si presentò alla Camera in condizioni più strane di questa.

Tra una Commissione sorta per difendere i diritti degli esclusi e un'altra per puntellare i privilegi dei favoriti, il Governo, ora più che mai, si studia di tenere a bada e questi e quelli, di tacitare le più pericolose esigenze, di premiare le più esemplari fedeltà, di allettare le più preziose aderenze, mostrando chiaramente, che con una buona maggioranza si può anche far conto che il paese non parli.

Nessuna volta mai come questa parve inutile la parola. Il Governo ci ha detto in tutti i sensi, ci ha fatto capire in tutte le maniere, co' suoi giornali e col suo contegno che al pari delle pratiche amichevoli in tutti i modi e in tutti i giorni, si può dire, esercitate, sarà vana la discussione parlamentare.

La maggioranza è qui ai cenni dell'onorevole Giolitti pronta a dirci con un voto, che si vanta di già enorme e schiacciante, che bisogni veri, aspirazioni legittime, giustizie evidenti nel paese sono una cosa ben diversa da quel che è qui dentro l'elemento e l'alimento dell'attività dei partiti, la ragion d'essere dei provvedimenti legislativi.

Che importa? Combattere una legge che non risolve alcun grande problema e suscita molte querele, una legge che turba l'armonia serenatrice dello Stato, che sanziona il favoritismo, se non la simonia politica, e tradisce sempre più chi si affida a una superiore equità di governo; combattere una legge moralmente ingiusta, politicamente inopportuna e pericolosa è un dovere anche se si ha la certezza di combatterla inutilmente, di far la parte dell'idealista ingenuo cui *bella geri placuit nullos habitura triumphos*.

Perchè, onorevoli colleghi, qualche cosa resta anche qui, a dispetto del corrotto costume, come nella coscienza pubblica, del giudizio sereno, della protesta giusta, della parola onesta che sorga dalla verità e tenda al bene.

Se si trattasse di una legge unica razionalmente concepita e fondata su giuste basi, non parlerei per oppormi; farei ciò che feci per la legge del Mezzogiorno, senza curarmi se potesse il mio contegno a me nuocere o giovare, senza pensare se da amici o da avversari la proposta venisse.

Ma si tratta invece di una legge gene-

rare, che si annunciò con propositi di miglioramenti generali, e in gran parte di riparazione ad inconvenienti generalmente riconosciuti, di una legge la quale, per la necessità naturale della sua portata, deve essere con alto senso di nazionalità concepita e composta, potendo in sè medesima avere benefici di concordia o pericoli di rivalità.

Fu detto già da tempo, e se n'ebbe anche qualche cenno ufficioso, e si disse qui, che il Governo porrà la questione di fiducia, fingendo di riconoscere in noi intenti d'opposizione parlamentare, non ostante la ripetuta contraria affermazione da parte nostra, non ostante, il che più vale, il consenso di moltissimi ministeriali nel nostro ordine d'idee.

Più ardua ma non meno giusta è quindi la causa che difendiamo.

Coartare le coscienze degli amici significa temere che l'evidenza del vero e l'opinione pubblica alle coscienze s'impongano.

Il paese vede nella questione di fiducia che il Ministero pone un monito, una minaccia alla maggioranza che, lasciata libera, non lo seguirebbe, e comprende che si è voluto chiamare a raccolta gli amici per impartire ordini e dare assicurazioni che contaminano *a priori* il valor morale e la sincerità di quel che la legge promette.

La Commissione ministeriale per il piano regolatore dei porti ha riconosciuto la necessità delle opere che noi chiediamo, rispondenti a bisogni veri, a giuste esigenze, ad evidenti opportunità; e il Governo stesso, nell'agosto dell'anno scorso, prevenendo il nostro pensiero, studiava un più largo provvedimento, proponeva una spesa approssimativa di 150,000,000 da ripartirsi in un decennio, ed incaricava la Commissione di fare proposte nuove nei limiti della somma destinata.

La Commissione, la quale nei suoi studi aveva preveduto per l'integrale sistemazione dei porti amministrati dallo Stato una spesa di 240,000,000, oltre i provvedimenti per quelli di 4ª classe, compilò un prospetto generale delle previsioni di spesa per opere straordinarie marittime da eseguirsi nel decennio 1907-1917 per 94 porti: e il quadro riassuntivo importava la spesa non di 150,000,000, ma di 186,000,000.

Il Ministero si fa forte di questo quadro riassuntivo per negare oggi quel che ieri proponeva, adducendo il pretesto che coi 150,000,000 non è possibile un programma serio e giusto di lavori, presentandosi

necessarie nuove riduzioni nei singoli stanziamenti, inevitabili le esclusioni dal beneficio, le imperfezioni nell'opera.

Si teme oggi di essere poco seri, poco opportuni, poco giusti, in confronto delle opere minori; e ciò non si temette quando si volle con 100 milioni « rivolgere, sono parole del ministro, la propria azione ai porti maggiori e sistamarli in modo razionale e definitivo in relazione alle più ragionevoli previsioni ».

E per far qualche cosa di razionale e di definitivo i 18 milioni di Livorno si ridussero a 10, i 20 di Venezia e Chioggia a 15, i 6 di Civitavecchia a 2, i 7 di Ravenna a 1,500,000.

E ci vollero le osservazioni energiche degli enti locali, perchè il Ministero s'accorgesse che le sue ragionevoli previsioni erano divenute irragionevoli e facessero rilevare alla Commissione parlamentare che la somma stanziata di 1,500,000 non avrebbe raggiunto lo scopo, che sarebbe stata anzi di dubbia utilità e che, per lo meno, bisognava portarla a 3,100,000 per opere rese necessarie, tanto da non potersene ritardare l'esecuzione senza danno del porto e senza pregiudizio dell'erario.

Quale miracolo di respipiscenza in questa confessione all'indomani delle osservazioni energiche, certamente giuste, di Ravenna! (*Interruzioni*).

GIOLITTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Sono state cortesi.

ALBICINI. Sono state cortesi ed energiche; del resto io sono romagnolo, onorevole Giolitti e so che ogni volta che simili osservazioni le vengono dalla Romagna, lei dà lavoro facilmente; ed i problemi della disoccupazione li risolve così.

GIOLITTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Io dico con lei come con tutti la verità e l'assicuro che poco fa un rappresentante della Romagna, l'onorevole Comandini, protestava in una Commissione contro queste forme poco corrette che si adoperano...

ALBICINI. Io non ho detto minacce, ho detto osservazioni energiche; l'energia non ha nulla a che fare con le minacce.

DE ANDREIS. Si trattava di cifre che non sono nè energiche nè non energiche.

GUARRACINO, *relatore*. L'onorevole De Andreis è venuto in seno alla Commissione e ci ha persuasi.

ALBICINI. L'onorevole Orlando, che pure è membro della Commissione, ha adoperato delle parole più aspre delle mie. Del

resto la Camera deve comprendere che se l'onorevole De Andreis, il quale rappresenta una città alla quale mi legano tanti affetti, ha certamente espressi meglio di me gli interessi di essa, io non ho inteso affatto di compromettere gli interessi della città di mia madre; ho inteso soltanto di dire che ci sono volute quelle osservazioni perchè il Governo si ricredesse del suo errore...

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Il nostro non è un governo di testardi, è un governo che ragiona...

ALBICINI. Ma bisogna prima farlo ragionare.

GIOLITTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Se lei dirà delle buone ragioni, ci persuaderemo, ma non si faccia illusione che a persuaderci basti l'energia.

SANTINI. Sente l'influenza del posto che occupa vicino all'estrema sinistra.

ALBICINI. Sissignori, io intendo dire che tale respiscenza all'indomani delle osservazioni cortesi ed energiche, e certamente giuste, ripeto, di Ravenna, mette in mora tutta la serietà tecnica e finanziaria del disegno di legge ministeriale, tutta la ragionevolezza delle previsioni, tutta l'obiettività dei provvedimenti; e ci fa dubitare se i 30,000,000 della riserva andranno per i porti interamente esclusi, o per quelli insufficientemente dotati; ci fa pensare se le inutili insistenze della Commissione parlamentare non preludano a rassegnazioni forzate, a compiacenze politiche; se spinto, o, se volete, incoraggiato da altre osservazioni come quelle di Ravenna, il Ministero non avesse per altri porti fatto altrettale giudizio dell'opera sua.

Ed oggi, ostentando una serietà di propositi che non ebbe, una preoccupazione finanziaria che non ha; non ascoltando le querele degli esclusi, il consiglio degli amici, la voce del vero, il Governo nega assenso alle proposte degli altri che, studiano con maggiore ampiezza di criteri il vastissimo problema portuario e, comprendendo, oltre che la portata economica, l'importanza morale, ne presentano una soluzione sia pure precaria (meno precaria dell'altra sempre), ma anche ispirata ad una serena italianità d'intenti.

Nega l'assenso fingendo tema d'insufficienze, d'imperfezioni, di pericolose esclusioni, sol perchè da un preventivo di 186 milioni per 70 porti occorre una riduzione di 36 milioni, che potrebbe quasi interamente evitarsi aumentando il numero delle annualità che il tesoro acconsente.

La Commissione parlamentare dice che le ragioni addotte dal Governo per il rifiuto di pubblicare la relazione della Commissione tecnica, non trovarono in essa facile consenso perchè (sta scritto nella relazione Lacava) alla Commissione non pareva che alcun segreto compromettente gl'interessi dello Stato venisse a violarsi, nè che alcun danno reale la pubblicazione recasse.

Dal quadro riassuntivo che la Commissione pubblica, ed era già da gran tempo sfuggito alla inesplicabile gelosia del segreto, appaiono evidenti le ragioni vere onde il Ministero si oppose alla pubblicazione del documento tecnico che doveva servirgli per norma.

Non erano criteri tecnici che il Ministero applicava nel suo disegno di legge, non erano indicate dai suggerimenti della Commissione le preferenze e le esclusioni, non era insomma giustificazione e spiegazione dell'opera del Governo negli studi e nelle proposte della Commissione.

Il segreto gli era necessario per poter essere libero prima nella distribuzione dei benefici. Infatti il Ministero, per ragioni che sono tutt'altro che tecniche esclude i porti di Fano, Pesaro, Sinigaglia, Rimini, Cesenatico per i quali la Commissione ritiene i lavori così urgenti che stanziava il grosso delle somme, e per alcuni tutta la somma, nei primi tre anni del decennio, mentre inchiude Bari per cui gli stanziamenti della Commissione cominciano al sesto anno, evidentemente perchè gli giova il nome di Bari a figurare tra i grandi porti con 2,600,000 lire.

E come il segreto prima per esser libero nella distribuzione dei benefici, gli è poi necessario il rifiuto della tabella per esser libero nella distribuzione del fondo di riserva.

La relazione della minoranza reca: «Dopo aver preso parte al penoso lavoro della Commissione, dopo aver presa visione delle innumerevoli monografie, dei voti, dei telegrammi giunti da ogni parte del paese taluni arrecanti quasi l'espressione di una ansia angosciosa; dopo aver udito molti di voi, onorevoli colleghi, renderci conto dei bisogni e delle aspirazioni dei vostri mandanti, dopo d'aver contribuito con l'opera vostra ad ottenere altri 37 milioni, portando così il fondo destinato alle opere portuali da 100 a 137 milioni, noi ci siamo formati il convincimento che con un altro piccolo passo innanzi si possa sopperire al doppio ordine di aspirazioni al quale ab

biamo accennato, senza ulteriore aggravio per il bilancio annuale dello Stato ».

Così la relazione della minoranza; le proposte della quale non credete, onorevoli colleghi, che siano in conflitto coi propositi della maggioranza della Commissione parlamentare, la quale, sia detto ad onor del vero, fece presso il ministro dei lavori pubblici tutti gli sforzi che potè e poi... con uno sforzo di fedeltà ministeriale, dovette rinunciare alle deduzioni che le derivarono dal lungo studio dei bisogni nazionali e delle forze dell'erario, dovette comprimere il sentimento di giustizia che l'animò fin dal principio dei suoi lavori, per rendersi connivente in un atto di grettezza, d'inopportunità, d'ingiustizia.

La maggioranza della Commissione avrebbe accettata la sedicesima annualità e molto più la tabella coi 150,000,000, proposta dalla minoranza, poichè la relazione Lacava chiaramente afferma che avrebbe proposto la tabella anche coi 137 milioni soltanto, se l'ingegnere Inglese non si fosse rifiutato a presentare, con tale disponibilità un prospetto di riduzioni delle opere previste per i porti minori. (Pag. 16).

Ma poi si rassegnò al rifiuto del Ministero pensando che « dato il continuo incremento del traffico di fronte ai bisogni dell'oggi e in relazione con quelli del domani, spetta al ministro responsabile, l'accettazione o meno del criterio per la riduzione e la selezione delle opere riconosciute necessarie.

« E tutto ciò, prosegue la relazione Lacava, a prescindere dalla difficoltà parlamentare per cui ogni rappresentante di legittimi interessi non si sarebbe facilmente rassegnato a quelle riduzioni o selezioni fatte con metodo non completamente sicuro, se non arbitrario, almeno indeterminato e precipitato, onde avrebbe lasciato sempre il sospetto di possibili privilegi o favoritismi ».

E quale mai onesta libertà di potere toglie al ministro la tabella? E di quali bisogni dell'indomani può occuparsi la legge presente, se riconoscete voi, se riconosciamo tutti, che essa neppure interamente provvede ai bisogni dell'oggi?

Se sappiamo tutti che per le urgenze improvvise v'è il fondo speciale nel bilancio del Ministero, che voi, e a ragione, onorevole ministro, non voleste intaccare, contrariamente alle proposte che la stessa Commissione vi fece? Se è consuetudine parlamentare, anzi norma costituzionale, non già accantonare grosse riserve per possibili

indeterminati bisogni, ma a nuovi bisogni fare nuovi stanziamenti per legge?

E poi i rappresentanti dei legittimi interessi siamo noi, onorevole ministro, che ci contentiamo dei 150 milioni che il Governo proponeva nel 1906, della tabella della relazione Arlotta Leone, che qualche cosa intanto assicura senza compromettere nulla, convinti che la possibilità, anzi la probabilità dei privilegi, dei favoritismi si può meglio celare nella incondizionata libertà di selezione, nella misteriosa riserva dei 30 milioni; che è più dignitoso per noi, per il paese, per il Parlamento, più giusto, più sicuro per l'onestà politica, per la giustizia distributiva fare assegnazioni in tabella oggi anzichè lasciare un così pingue, inusitato peculio a beneficio di coloro che si sentano disposti all'umiliazione dell'accattonaggio, o al mercato della coscienza, o di un Ministero che pensi essere oggi più facile e più duratura la fortuna comprata anche con l'illecito favore, che quella meritata con una serena, indipendente equanimità di Governo. (*Bene! Bravo!*)

Il nostro costume politico parlamentare non ci permette illusioni; e non mi sorprenderebbero le campagne elettorali previste dalla relazione della minoranza a base della sperata o mancata iscrizione del porto nel fondo dei 30 milioni in luoghi e tempi nei quali è troppo più facile sfruttare appetiti che accreditare principi.

E qui permettetemi, onorevoli colleghi una rapidissima rassegna. Senza guardare ai porti di tutta la grande costiera del diverso mare italiano, di cui altri colleghi dissero e diranno, basterà che io segnali alla vostra attenzione la riviera adriatica.

Da Venezia a Bari, tolto il gran porto d'Ancona, il Governo non vide che Ravenna per l'autorevole protezione dell'onorevole Rava prima, per la voce grossa degli interessati poi, e San Benedetto del Tronto che, sfuggito all'occhio tecnico delle amministrazioni dei lavori pubblici e della marina fino al 1904, nella relazione della Commissione per il piano regolatore trovò un umile posto di quarta categoria come rifugio di barche pescherecce; col disegno di legge ministeriale una timida importanza nei riguardi della difesa nazionale e della sicurezza della navigazione; ma non riuscì a liberarsi dalla posizione e dagli impegni della quarta categoria se non quando il Ministero dei lavori pubblici riuscì a vincere la riluttanza del ministro Mirabello che ha finito col prestarsi in ritardo a riconoscere accettabile...

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Questa non è storia vera: questa è storia uso Albicini.

ALBICINI. Glielo dirò io di chi è la storia. (*Interruzione del deputato Santini*).

Vorrei che San Benedetto del Tronto possedesse il porto di Londra...

L'onorevole ministro dei lavori pubblici desidera sapere quello che c'era di cattivo nella legge.

Io voglio dirglielo.

L'onorevole Mirabello prima d'indursi a riconoscere accettabile agli effetti militari la rada di San Benedetto propose altri porti, come prima aveva proposto Rimini, per rifugio di torpediniere, e s'acconciò poi al decreto 10 gennaio 1907, decreto che merita una brevissima storia. (*Commenti*).

Fu presentato alla fine di ottobre 1906 per la registrazione alla Corte dei conti che lo rinviò al Ministero dei lavori pubblici, perchè mancava il parere del Ministero della guerra che doveva aver relazione con quello della marina dato dall'onorevole Aubry il 23 ottobre 1906.

Col 3 novembre il parere del Ministero della guerra viene, il decreto è ripresentato e con la data del 10 gennaio riappare nella relazione; ma, strana cosa, vi è anche ciò che occorre per assicurare la Camera che il ministro Mirabello aveva fatto di tutto per persuadere il suo collega dei lavori pubblici che se c'erano danari da spendere, bisognava spenderli diversamente.

E infatti è il ministro Mirabello che dice al ministro dei lavori pubblici che sarebbe opportuno sollecitare i lavori a Punta Penna e a Lago di Varano, essendo questi ancoraggi di opportuno e valido concorso per la difesa mobile di quel mare, rappresentato dalle torpediniere e dal naviglio sottile in generale, avendo importanza di gran lunga maggiore di San Benedetto, e coste vicine, perchè San Benedetto è un ricovero che può andar bene al naviglio peschereccio e non al naviglio torpediniere per limitati fondali e per l'apertura lasciata a scirocco, secondo il progetto presentato.

Tale il consiglio dell'onorevole Mirabello, che, a rendere anche più strana la cosa, porta una data posteriore al decreto. (*Commenti*).

Ciò spiegatele voi, onorevoli colleghi; a me basta aver accertato che un uomo come il ministro Mirabello non s'induce a riconoscere in una spiaggia qualunque un utile porto militare, sol perchè potè trarre a riva, naufraga dalle onde vicine, una for-

tuna politica predestinata al potere. Dir ciò è doloroso a me specialmente, ma sarebbe stata mia colpa, se, ciò sapendo, non avessi detto; chè, oltre le considerazioni d'indole militare già dette, abusare del pubblico denaro a vantaggio di uno, significa toglierlo ai bisogni e ai diritti degli altri. (*Approvazioni — Commenti*).

SANTINI. Ma se lo diceva di qui era meglio: (*Commenti*) forse se lo avesse detto di qui faceva meno effetto. (*Interruzioni*).

ALBICINI. Nelle mie parole non c'è nessuna critica e credo che non ci sia ragione alcuna di risentirsene. Siccome il ministro dei lavori pubblici desidera che noi diciamo quello che ci sembra non buono, io gli espongo gli elementi su cui ho basato il mio giudizio...

SANTINI. Io mi riferivo soltanto alla ubicazione del suo discorso. (*Interruzioni*).

PRESIDENTE. Ma facciamo silenzio!

ALBICINI. Onorevole Santini, io parlo una o due volte l'anno; gradirei di non essere interrotto, specialmente da lei, che parla due o tre volte al giorno... (*Interruzioni dall'estrema sinistra*).

Eppure tante altre spiagge, tanti altri porti ancora, meritavano la vostra attenzione, onorevole ministro, e per ciò che reclamano a correzione di opere o insufficienti o imperfette, a difesa dalle insidie del mare che sono forse più che altrove temibili nella riva adriatica, e per ciò che veramente valgono a possibili esigenze della difesa militare, come Vasto, Punta della Penna, Termoli, Lago di Varano ed altri, che il ministro Mirabello volle dichiarati di prima categoria per la difesa militare, ma il ministro dei lavori pubblici, che non li aveva nei suoi calcoli politici, non ha voluto dotare neppur d'un centesimo, ponendoli forse nel novero dei futuri concorrenti ai benefici della riserva.

A Pesaro, lasciate che accenni prima, e qui soltanto, al paese che rappresento, non valse il traffico aumentato, il pericolo crescente e la spesa annualmente grande per lo sgombrò delle melme depositate dal vallato Albani, spesa che raggiunge la somma annuale di 20,000 lire, la quale qualche volta deve essere ripetuta in un anno.

Nel 1896 salì a 32,000, e a poco meno in altri anni piovosi; o quando la corrente litoranea che si determina con le mareggiate di levante porta sabbia e ghiaia sin dal Metaurò, formando banchi pericolosi che ostruiscono il porto. Di che può essermi

testimone l'onorevole Bettolo, il quale per il trasporto dei visitatori alla squadra che ci onorò nell'estate del 1905, dovette limitare il carico delle torpediniere per evitarne l'arrenamento.

Oltre ciò, presso il porto di Pesaro, sorta da umili origini, animata da propositi forti da buone speranze, cresce ogni giorno un'industria che fornisce navi di cabotaggio a tutti i porti della riviera, a molta gente tranquillità di lavoro e sicurezza di pane, al paese elemento di prosperità e di pace.

Ebbene, onorevole ministro, mantenere il porto nelle condizioni presenti, significa (oltre tutto l'altro male) fermare il cammino ad un'industria fiorente, il miglioramento di condizioni alla classe lavoratrice, inaridire le sorgenti di una ricchezza locale.

Pensateci: sono anche questi fenomeni e bisogni che lo Stato non può trascurare.

Io non sono certamente sospetto di propugnare a preferenza gli interessi locali; ma non è senza pericoli una politica troppo spesso fatta per mantenere col compromesso l'equilibrio in Parlamento e scomporglo con le parzialità nel paese. (*Approva-*

zioni).
Nulla valse a Rimini aver attirato più volte l'attenzione del Ministero della marina, il quale, riconoscendo quel porto, più che utile, necessario ricovero di torpediniere, fece al Ministero dei lavori pubblici reiterate istanze e proposte; nulla a Civitanova essere stato argomento di studi ad Alfredo Baccarini, il quale volle visitare ed esaminare quella spiaggia, che al Governo d'allora, come già al Bonaparte e ad Enrico Cialdini, pareva, meglio di altre, rispondere alle necessità della difesa nazionale.

Nulla valse al porto di Fano essere la principalissima indispensabile sorgente di vita economica alla parte più bisognosa di quella popolazione. E taccio di altri...

La riviera adriatica è la più lunga, la più bisognosa e la più trascurata. Ed era pur tempo, approfittando delle migliorate condizioni del bilancio, di provvedere, per ragioni di giustizia, di alta opportunità di politica interna, e per altre ancora, che all'occhio di un Governo illuminato, come al cuore memore della patria, parlano un linguaggio di doverosa prudenza e d'ideale solidarietà.

Ma nulla, o quasi, mentre all'altra riva — tolgo dal recente patriottico discorso dell'onorevole Vincenzo Rota — non contenti della formidabile Pola, armano Cattaro con

batterie moderne e lungo tutta la costa impiantano stazioni radiotelegrafiche, e fortificazioni; e, dico io, migliorano i vecchi e fanno i porti nuovi, armando sempre, fortificando sempre, progredendo sempre, forse con l'occhio e con l'appetito là tra Durazzo e Valona, dove non so quale nostro ministro degli esteri s'argomentava un giorno poter fermare una marcia verso i contesi Balcani.

Nel suo discorso di ieri l'onorevole Dal Verme, con quell'alta competenza ed autorità che tutti gli riconoscono, affermava che l'Austria fa ora ferrovie e porti con intenti soltanto strategici. Non farà ciò per noi (almeno finchè siamo alleati) ma può farlo per qualche cosa in cui dovremmo entrare anche noi.

Oh, se non vogliamo parlare ora della sicurezza, la dignità dell'Italia non vale almeno quanto la preoccupazione, forse più interessata che patriottica, del suo grande commercio?

Il Ministero, per giustificare il rifiuto della tabella, disse che non aveva fondi sufficienti, perchè, secondo gli ultimi studi ordinati alla Commissione tecnica, il fabbisogno è di 186 milioni, e che non è possibile, con 150 milioni, fare assegnazioni tecnicamente serie.

Secondo ciò che ho già detto, lo scrupolo delle riduzioni ha solo un'apparente serietà polemica; e parmi assai più facile ripartire un'economia di circa 15 milioni su 57 porti, quasi tutti piccoli, che una di 22 milioni su 6 o 7 porti grandi, chè soltanto su 6 o 7 porti si riduce ad operare la forbice dell'economia ministeriale.

E poi che importa ciò? Non sono definitivi neppure gli stanziamenti elencati come tali dal ministro; non sono definitivi neppure gli studi della Commissione, secondo la quale, col disegno di legge in discussione, si percorre meno della metà della via che ci separa dalla meta, che sembra definitiva coi bisogni e coi raffronti di oggi, e sarà precaria domani.

Del resto l'assegnazione di somme insufficienti non pregiudica all'avvenire, perchè somma insufficiente non deve significare lavoro imperfetto. Si fa quel che è urgente e possibile, e si raccolgono i mezzi per rendere al più presto possibile il tutto.

E così si è moralmente giusti, politicamente saggi.

Concedere quel che si può oggi non significa impedire quel che si potrà domani; e la tabella che, in fatto di lavori

pubblici, è l'unica garanzia onde si sentano tranquilli gl'interessati, mentre rassicura il paese e toglie ragione al malcontento e al sospetto, non compromette nulla e nessuno, e dà all'impegno che il Ministero assume, anche le forme della lealtà.

La negata pubblicazione della relazione tecnica, e il rifiuto della tabella (e quello dei fondi promessi) son cose, onorevole ministro, che si prestano a congetture, a sospetti che non fanno onore al Governo.

Il paese penserà che voi tutto coordinate ad una recondita intenzione di disporre delle somme accantonate dove, quando e come vi piaccia, che voi vi prepariate un campo di favoritismi, che vogliate insomma seguire i criteri del basso opportunismo, non quelli dell'alta opportunità e della giustizia, che, una volta ancora, le legittime aspirazioni sue siano posposte, sacrificate alle illegittime convenienze dei Ministeri.

Si è voluto da alcuni giornali, ed anche qui dal ministro e da altri colleghi, vedere nell'azione nostra un intento di eccitare interessi locali contro l'interesse generale; si è voluto e si vorrebbe togliere al nostro contegno il carattere politicamente e moralmente sereno che noi volemmo che avesse ed ha, e che la lunga discussione potrebbe turbare, imputandoci di servirci dei malcontenti locali per fare un'opposizione politica al Ministero.

Oh! ben altra è la politica che pensammo e pensiamo di fare noi, utile non soltanto al paese, ma anche al Ministero, perchè al prestigio del Parlamento e del Governo!

Pensammo e pensiamo la politica del maggior bene possibile, che significhi la paterna provvidenza dello Stato a tutti, la politica della giustizia, delle evidenti italianità, convinti che un sentimento di rettitudine superiore e di pratica equità dello Stato mantenga tranquilla la società, sicura la patria, determinando negli uomini e nei popoli intenti e tendenze migliori. (*Bene!*)

Uno Stato improvvido sfibra la fede, uno Stato ingiusto irrita la coscienza pubblica; e se una politica da fare vi è, quella è che deve accreditare la funzione dei diversi poteri dello Stato, evitando il malcontento e le rivalità.

È con la distribuzione delle opere pubbliche che può lo Stato meglio che altrimenti fare una politica di progresso e di pace sociale, tenendo conto delle forze che hanno più ampio raggio di utilità, senza trascu-

rare quelle che sono essenziale presidio e legittimo interesse dei centri minori.

Togliete, onorevole ministro, l'antipatia del privilegio ai provvedimenti legislativi; e ricordatevi che il sentimento di solidarietà nazionale nella comunanza delle soddisfazioni si alimenta e si temprava nei contrasti, nelle gelosie degenera e si discioglie; che il disinganno degli uni paralizza il prestigio nazionale dell'altrui soddisfazione; che si può contare sul patriottismo della giusta ed opportuna attesa, non sull'abnegazione del sacrificio inopportuno ed ingiusto, quale è questo che voi oggi volete; (*Approvazioni*) che un Governo è illuminato, è patriottico, è retto, soltanto quando dirige concordi insieme con le forze i sentimenti di una nazione. L'onorevole Sonnino invocava la concordia accennando alla prossima commemorazione di Garibaldi. Ebbene commemorazione del grande marinaio sia questa legge pacificatrice degli animi nostri per il nostro mare, di cui egli fu l'anima e la gloria. (*Vive approvazioni — I arecchi deputati vanno a congratularsi con l'oratore.*)

Presentazione di una relazione.

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

LANDUCCI. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge approvato dal Senato: Cassa di previdenza per gl'impiegati degli archivi notarili.

PRESIDENTE. Questa relazione sarà stampata e distribuita agli onorevoli deputati.

Si riprende la discussione sulle opere marittime.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Cassuto.

CASSUTO. Onorevoli colleghi, sebbene la facoltà di parlare mi giunga in un'ora infelice, io non posso esimermi dall'usarne e dal chiedere alla Camera, per brevi istanti, la sua benevola attenzione. E questo perchè sono stato spinto a parlare da due imprescindibili necessità, che rappresentano per me altrettanti doveri.

La prima è questa, che sono stato, ultimo fra voi, incaricato dello svolgimento di un ordine del giorno da due autorevoli ed illustri parlamentari che portano i nomi di Corrigiani e di Tocchio; l'uno dei qual

è stato il presidente del Comitato sorto in difesa e in vigilanza della legge dei grandi porti, l'altro è stato il presidente della Commissione esecutiva che il Comitato stesso aveva nominato, e di cui mi onoro far parte.

Parlo quindi anche a loro nome ed esprimo ad essi la mia gratitudine per avermi concesso la loro fiducia, sebbene con più efficacia di me avrebbero manifestato il pensiero comune, che è quello di un gruppo rilevante di onorevoli colleghi. E siccome l'ordine del giorno, che io sono incaricato di svolgere, e che è il riflesso e la traduzione di un altro da me proposto il 24 maggio al Comitato e approvato ad unanimità, credo che porterà una nota, se non di assoluta conciliazione, tale però che forse non può dispiacere neppure a coloro che si oppongono alla legge, così io spero che nello svolgimento suo avrà la benevolenza della Camera.

La seconda ragione, per la quale io sono costretto dal mio dovere a parlare, è quasi personale, perchè io sono rappresentante di cinque dei piccoli porti del regno, ed ho quindi, più che il diritto, il dovere, di giustificare alla Camera perchè, essendo rappresentante di cinque porti che si trovano nel mio collegio, ritengo nel loro interesse di dare intero ed incondizionato il mio appoggio alla legge che ha presentato il Governo.

PALA. Bravo! Sei diventato un ministro inglese: il ministro dei cinque porti! (*ilarità*).

CASSUTO. Onorevoli colleghi, un sintomo significativo, quasi direi, la nota giusta e vera in questa discussione proviene dagli amici e colleghi che mi stanno qui di fianco e che sostengono con tanto valore, e con tanta energia codesta discussione. È proprio da essi stessi, se si penetra nella sostanza delle cose, e non ci fermiamo all'aspetto che ha assunto questo d battito, che viene la spinta alla approvazione di questo progetto di legge.

Ieri l'altro sera mentre il nostro collega onorevole Salvatore Orlando, con quella competenza che lo distingue, si occupava dell'argomento e diceva agli oppositori: *Ma che cosa volete? Volete respingere la legge?* ebbene, ieri l'altro sera, ad una voce, (l'onorevole Tedesco, che mi sta vicino, me ne può far fede, perchè è stato uno degli interruttori), gli onorevoli Arlotta, De Marinis e Talamo esclamarono: *Ma che respin-*

gere? Noi non vogliamo respingere la legge ma la vogliamo migliorare.

TALAMO. Sì, questo vogliamo!

CASSUTO. Onorevoli colleghi, infatti io comprendo che nelle cose di interesse generale, che nella vita pubblica, qualche volta possa ammettersi l'egoismo, che si deve sempre biasimare nella vita privata. Esso può talvolta assurgere quasi ad una virtù politica, e senza che io lo dimostri tutti ciò comprendono.

Ma io non concepisco e non ammetto, e nessuno ammetterà mai l'egoismo sterile ed infecondo. Nessuno può adoperare a proposito di questa legge che vien proposta dal Governo, la formula egoistica: o tutto o nulla.

TALAMO. E chi la vuole?

CASSUTO. Ma appunto per questo io dico che siete in sostanza d'accordo con me, perchè con la discussione che sostenete non fate che compiere opera certamente meritevole, e che in parte avete già compiuto, vale a dire tentate di migliorare la legge. Voi adoperate un'arma di combattimento, non di conquista; non volete distruggere. All'ultimo momento, quando dovrete passare là davanti a quell'urna dove i voti si contano, ma non portano il nome, io sono certo che nessuno di voi avrà il coraggio di respingere la legge. (*Interruzioni*).

TALAMO. Perchè sarà migliorata. (*Si ride*).

ARLOTTA. E sarebbe così facile migliorarla. (*Interruzioni*).

PRESIDENTE. Ma non parli ai colleghi.

CASSUTO. E perchè mi interrompono allora? (*Si ride*).

C'è dunque un punto di contatto nel quale sta la virtù e la bontà di questa legge, ed io voglio segnalarlo. È dunque vero che voi pure la trovate giusta, benefica, feconda, e la prova è che non volete sopprimerla, ma allargarla. (*Si ride — Interruzioni*).

Voi dite che è incompleta; ma convenite che è buona; dunque fino ad un certo punto, finchè la trovate buona, andiamo d'accordo: questa legge, o signori, se non è tutto, è molto, e se non fosse molto sarebbe qualche cosa.

Si è verificato questo fenomeno che da una parte (e le approvazioni che ora ho ricevuto me lo provano) non si nega l'utilità e la bontà della legge, e dall'altra non si negano le aspirazioni e i bisogni dei porti grandi e piccoli, di cui voi vi fate eco in questa Camera.

La prova aperta che non si negano in massima, salvo a vedere e studiare i particolari, dei quali io non mi occupo, la prova è questa che lo stesso Governo ha consentito ad un miglioramento che ha portato da sei a trentasei milioni la cifra che era a disposizione di codesti porti.

TALAMO ed altri. Perchè l'abbiamo chiesta noi.

CASSUTO. Sarà merito vostro.

AGUGLIA. No, è stata la Commissione.

CASSUTO. Sarà merito dell'agitazione sorta intorno a questa legge, perchè nell'attrito della discussione e nello scambio dell'idee sta la vitalità, sta il moto, sarà la conseguenza dell'agitazione, ma il fatto è questo.

Ora io concreto, quasi mi permetterei di dire, riassumo, le impressioni che mi sono formato di cotesta discussione e di questa legge in due concetti fondamentali, che mi permetto di presentarvi, e che sono il risultato della larga discussione avvenuta nel Comitato pel quale ho l'onore di parlare. Vedrete che sarò molto breve.

Voci. Parli, parli!

CASSUTO. Il primo è che nel disegno di legge, tale quale è stato ampliato per gli studi della Commissione e secondo la relazione della maggioranza, non è esatto dire che vi siano dei porti esclusi. Si potrà dire... (*Interruzioni*).

Lasciatemi dire e vedrete che non vengo a dire sciocchezze.

PRESIDENTE. Non si preoccupi, onorevole Cassuto.

CASSUTO. Si potrà dire che vi sono dei porti non nominati.

GIANTURCO, ministro dei lavori pubblici. Si comincia a capirlo.

CASSUTO. Non rinunzio a spiegare il mio concetto, a dimostrarne l'assoluta razionalità; nonostante lo spirito dei colleghi, non rinunzio a dimostrare la razionalità del mio argomento. Perchè nelle discussioni val più un buon argomento che un urlo, una invettiva o una spiritosaggine. (*Bene!*)

Dunque lasciatemi dire. Che se siete di accordo in tutto, smetto di parlare. (*Si ride*).

Certamente bisogna che io dichiaro che nel modo come il progetto era originariamente presentato alla Camera si poteva dire veramente che vi fossero dei porti esclusi. Di fronte ai larghi bisogni portuali d'Italia, di cui io non parlerò perchè tutti li conoscono, perchè altri e più valenti oratori li hanno segnalati, di fronte ai bisogni portuali d'I-

Italia, mi permetta l'onorevole Gianturco, di cui, egli lo sa, io sono amico ed ammiratore antico (fin da prima di venire alla Camera, sono suo ammiratore ed amico: potrei anche dire suo scolaro). (*Viva l'arità*).

GIANTURCO, ministro dei lavori pubblici. Ce n'è una ventina qua dentro dei miei scolari!

Voci. Ma il colore dei capelli?

CASSUTO. ...per quanta sia la differenza nel colore delle chiome, io mi sento un poco come Dudone di Consa e posso ripetere con il Tasso:

Mostro in fresco vigor chiome canute.

Non mi voglio assolutamente ascrivere tra i vecchi.

Dunque, io dicevo, l'onorevole Gianturco se lo lasci dire, nel modo come originariamente la legge era presentata, di fronte a tutti i vasti, urgenti bisogni che da ogni parte d'Italia si facevano sentire, la somma di sei milioni era talmente insufficiente, da apparire quasi irrisoria, ed allora con quella somma si poteva dire: ci sono dei porti che sono assolutamente esclusi. Ma oggi abbiamo una somma immensamente maggiore, abbiamo una somma rispettabile come mi sussurra l'onorevole Tedesco, di 37 milioni circa, 36 e qualche cosa. La quale è così poco lontana dalle urgenze e dalle necessità che sono propuguate dai cosiddetti oppositori di questa legge, che non si chiederebbero, mi pare, altro che 13 milioni di più, sempre per una sistemazione momentanea. Perchè (e qui dico una cosa che avrei voluto dire poi, che avrà meglio il suo posto dopo, ma le interruzioni dell'onorevole Talamo me la fan dire ora): perchè qui non bisogna credere che noi ci troviamo di fronte ad una legge che sia destinata ad una immediata esecuzione, come sarebbe uno sgravio d'imposta, e per conseguenza non bisogna pretendere che il ministro da uomo geniale (e certamente è l'onorevole Gianturco un uomo geniale) abbia in tasca la lampada di Aladino, sicchè appena uscirà da quest'aula, da quella del Senato e dalla Reggia colla legge approvata, gli basti strusciar colla destra sulla lampada per veder sorgere d'incanto tutti i porti d'Italia comodi e sistemati. Siamo di fronte ad una legge che ha un lungo periodo di esecuzione e che non può provvedere subito a tutti quei bisogni che durante esso troveranno soddisfazione.

Non ci sarà ingiustizia intrinseca se tutti i lavori portuali non saranno contemporaneamente e immediatamente compiuti, co-

me vi sarebbe invece sperequazione se nelle varie regioni e nei comuni d'Italia non fosse contemporaneo un immediato alleggerimento di pesi finanziari.

Ritornando all'argomento che io presentavo ai colleghi, esso sta in questo che con 36 milioni certamente non faremo tutto, ma con 36 milioni faremo molto e questo molto che faremo con 36 milioni porta alla conseguenza che nessuno dei porti d'Italia che si trovi in condizioni reali ed effettive di urgenza, di necessità, di legittimità quanto ai lavori portuali, potrà dirsi escluso da questa legge.

Se codeste ragioni di legittimità, di necessità e di urgenza assoluta che oggi, qualora si facesse la tabella di cui tanto ho sentito parlare, starebbero per i porti *A, B, C*, di modo che questi avrebbero la preferenza per ragioni obiettive, non per altre che non si possono nè devono ammettere e supporre con facilità, se quelle ragioni, io dico, sono effettive e reali, esse permarranno.

Esse, come condurrebbero oggi i porti *A, B e C* ad entrare nella tabella, così senza tabella, appunto perchè sono obiettive ed intrinseche, relative alla posizione e al bisogno, condurranno i porti stessi ad entrar nella legge, a partecipare allo stanziamento dei 36 milioni. Noi non abbiamo nessun elemento, nessuna disposizione, nell'organismo di questa legge, che li escluda: nulla che li allontani dal far valere questi diritti, che sarebbero di preferenza e di precedenza o prelazione.

Or dunque a che cosa si riduce tutta la divergenza nel dibattito fra l'una e l'altra parte e che in verità io veggio vivace ed aspro più a parole che a fatti? più in apparenza che in realtà? Perchè non solo io che parlo a favore della legge sarò d'accordo col ministro proponente, ma sono convinto che tutti saremo d'accordo, sostenitori ed oppositori, quando la discussione sarà finita. In che cosa consiste la grande diversità di vedute e di mezzi?

Da una parte si sente parlare della tabella, di questa tabella nella quale si vorrebbero da ora specificati tutti i porti che concorreranno alla repartizione dei milioni all'uopo stanziati e riservati: dall'altra non si contendono i bisogni dei porti non nominati, ma si adducono ragioni per cui la tabella non si può fare, si invoca il precedente delle leggi per i lavori ferroviari, si ricorda che il Governo ha avuto dal Parlamento la disponibilità di ben 910 milioni, quasi un miliardo, ecc. ecc. Io non starò a

ripetere quello che in proposito altri autorevolmente ha detto. Ma osservo che tutto si riduce a due punti: *Criteri obiettivi e guarentigie*. Criteri cioè che importino la preferenza per quei porti che oggi si trovano nelle condizioni di urgenza, di necessità, di legittimità per i lavori relativi; guarentigie che tali prestabiliti criteri siano rispettati.

E qui ho visto appunto che l'onorevole Commissione propone un nuovo articolo, che è il terzo, accettato dal Governo, nel quale criteri direttivi sono tracciati. Non abuserò della pazienza della Camera, non entrerà in dettagli nei quali non è del resto mio compito l'entrare. Constatato il fatto.

L'onorevole Albicini, che ha parlato prima di me, ha criticato, se non erro, questi criteri; e ha detto che sono insufficienti. Se non lo ha detto lui, lo ha detto l'onorevole Zaccagnino, al quale pure devo una risposta, ma tutti e due parlarono nel medesimo senso. Si vedrà nella discussione degli articoli se i criteri segnati dalla onorevole Commissione siano o meno sufficienti.

Dunque: prima questione, *criteri direttivi*; seconda questione, *guarentigie*. (*Interruzioni*).

PRESIDENTE. Facciano silenzio!

Voci. La tabella, la tabella.

CASSUTO. Ma perchè questa ostinazione...?

PRESIDENTE. Vogliono pretendere di imporre la loro opinione all'oratore, se la pensa diversamente?

CASSUTO. Io finora ero avvezzo a parlare fuori di qui, ma ora mi sono abituato a parlare anche qui, e le interruzioni non mi turbano.

Voi credete di mettermi al muro col vostro grido: o la tabella o niente. Allora questa è la formula della ribellione, ma non siete dei ribelli altro che in apparenza; sembrate dei ribelli, ma non lo siete, perchè la rivolta voi non la fate che a parole, per strappare maggiori concessioni, non a fatti.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Non possono farla a fatti.

CASSUTO. Naturalmente io non sono il ministro dei lavori pubblici, nè lo sarò mai, e se potessi accordarvi la tabella ve l'accorderei e credo che se potesse l'accorderebbe anche lui; ma la ragione per la quale la tabella non si fa e non si può fare, ve l'ha detta il ministro e non occorre che io lo ripeta. Io non intendo qui, perchè sarebbe opera inutile, di difendere l'onorevole mi-

nistro dei lavori pubblici, il quale sa difendersi da sè.

Voci. E come?

CASSUTO. Dunque, ripeto, è inutile che io difenda quello che il ministro può difendere da sè: ma io dico che il nodo e il riassunto di codesta battaglia e di codesta discussione sta nelle guarentigie. Aumentate le guarentigie. (*Interruzione*). Io per esempio, ho presentato un emendamento.

Voci. Ma la tabella? (*Interruzioni*).

CASSUTO. Più interrompete e più vado in lungo: allora si pranzerà più tardi, *(Si ride)* perchè io non rinunzio a parlare.

Io ho già presentato un emendamento all'articolo 4 ed ho con piacere constatato che la mente lucidissima e sagace dell'onorevole Gianturco lo ha afferrato a volo, anzi quasi direi lo abbia prevenuto come ha detto nel suo discorso. C'era un inconveniente, segnalato dall'onorevole Strigari l'altro giorno nel suo discorso, ed era questo: che il ricorso alla IV sezione del Consiglio di Stato, a cui aveva pensato il collega onorevole Aguglia, autore di questa disposizione in seno alla Commissione, era inefficace ed inutile perchè si poteva dare il caso che i fondi destinati ad essere ripartiti fossero esauriti e quindi i porti che avessero il diritto alla preferenza, venissero ad ottenere una sentenza, dirò così, platonica, nel senso che non avrebbero potuto avere più nulla... (*Interruzioni*). Ed allora, mi è sorto il pensiero di presentare un emendamento all'articolo 4 col quale si dicesse che tanto il rifiuto quanto la concessione, nella ripartizione dei fondi, a qualunque porto del Regno, dovessero essere fatti con decreto motivato del ministro, e che contro questo decreto motivato, sia di rifiuto sia di concessione, gli enti interessati avessero sempre diritto di ricorrere alla IV sezione.

Così se per un errore del Governo (perchè io non voglio supporre che errori e non posso ammettere partigianerie) per un falso apprezzamento delle condizioni obiettive, si fosse commessa un'ingiustizia o un arbitrio e fosse stata accordata una preferenza a un porto che non ne avesse il diritto a danno di un altro (vi fosse, per esempio, un porto il quale rimanesse escluso ed il denaro che spettasse ad esso fosse dato ad altro porto) l'ente interessato potrebbe far valere con utile risultato le sue ragioni davanti alla IV Sezione, che è un tribunale amministrativo vero e proprio, che funziona con indipendenza, le cui sentenze sono esecutive. (*Interruzioni*).

PRESIDENTE. È un'intolleranza veramente deplorabile questa, tanto più quando si pensi che tutti hanno parlato in un senso e non vogliono lasciar parlare una persona che è di opinione diversa. Ma è forse un convento questo? (*Approvazioni*).

CASSUTO. Questo rimedio, che ora diventerà anche più sollecito per il modo con cui sarà riorganizzato il Consiglio di Stato, sarà tale che si potrà ricorrere contro tutti gli arbitri e le ingiustizie che sono temute; ed il giorno in cui un Ministero, che come altri disse non sarà il presente, commettesse un'ingiustizia, per qualsiasi ragione, ognuno avrà il mezzo nella legge per far sì che questa ingiustizia non si consumi, qualunque possa essere la ragione per cui essa si temesse.

Ed allora, se voi considerate il caso sotto questo punto di vista, vale a dire dei criteri direttivi della preferenza e fate astrazione dalle ragioni personali, elettorali e locali e dall'interesse dei porti di cui l'uno o l'altro di noi viene qui a farsi eco, se voi vi attenete soltanto a criteri oggettivi ed imperiosi, se dopo aver fissato questi criteri direttivi avrete trovato il mezzo legittimo e sufficiente perchè a qualunque errore od ingiustizia sia posto riparo, avrete raggiunto il massimo risultato utile. E vi dico di più: avrete così anche posto riparo agli errori di questa tabella intorno alla quale fate tanto rumore e dietro la quale voi vi tenete come se fosse un baluardo. (*Interruzioni*). Io non parlo nell'interesse di Tizio o di Sempronio, parlo nell'interesse di tutto il paese.

È un fatto che le leggi (fuori che le leggi locali) le leggi che hanno un carattere generale per la nostra Italia, possono essere utili e feconde quando avremo tutti la abnegazione, e non dubito che tutti l'avrete, come sento di averla io, di recarci qui dentro a discuterle e votarle senza preoccupazioni di interessi regionali. (*Approvazioni*).

E a questo proposito appunto ricorre la seconda delle ragioni che mi fa parlare.

Io non posso permettere che si dica o si pensi che io, che nel mio Collegio rappresento non soltanto la nativa Livorno, dividendone l'onore con l'onorevole Salvatore Orlando, ma pur quella parte cospicua di esso che è l'isola d'Elba, abbia trascurato gli interessi dei piccoli porti. Non sarebbe nè vero, nè giusto.

Ho la coscienza, invece, di averli tutelati e di tutelarli, insieme a quello della

nazione, perchè nella legge quale è proposta troveranno soddisfazione pronta e seria dei loro bisogni. È una illusione, coltivata dalle circolari che si mandavano a questi piccoli porti dell'Elba perchè si metessero in agitazione, che essi possano mai essere inclusi in una tabella qualsiasi.

Prima di tutto permettetemi un richiamo che in questa discussione, se non erro, non è stato ancora fatto, o almeno non è stato fatto nel senso e col risultato con cui io lo farò emergere.

I piccoli porti dell'isola, come quello del Giglio nell'arcipelago toscano, sono attualmente di quarta classe, eccetto Rio Marina, come appresso dirò. Dei porti di quarta classe (non parlo dei porti minori delle classi precedenti che possono trovar posto nella tabella) si è fatto paladino l'onorevole Strigari; dei loro bisogni con pittoresca parola egli si è reso eco eloquente.

E richiamandosi all'articolo 2 della legge portuale nel testo unico del 2 aprile 1885, ha opportunamente osservato che alla quarta classe non appartengono soltanto i 400 porti conosciuti ed elencati da coloro che si occupano dell'argomento; ogni insenatura, ogni più meschina opera, che la natura o l'attività dell'uomo abbia disegnato nella frastagliata linea della nostra vasta e ridente spiaggia italiana, che ci ha reso sempre un popolo marittimo, e sono innumerevoli, è un porto di quarta classe o può divenirlo.

Or bene, i porti di quarta classe, non sono amministrati dallo Stato. Tali sono gli altri delle tre classi della seconda categoria, a più forte ragione quelli della prima categoria, che per interessare la sicurezza della navigazione o dello Stato, la difesa militare, o per ragioni di rifugio, sono mantenuti per intero dallo Stato. Le provincie e i comuni per le tre classi della seconda categoria non devono far altro che dare un contributo obbligatorio, che varia a seconda della classe e che, notatelo onorevoli colleghi, oggi colla nuova legge porrebbe i porti di quarta classe in condizione migliore di quelli di terza, dappoichè per questi il contributo delle provincie e dei comuni è del 60 per cento, mentre la nuova legge limita al 10 per cento il contributo della provincia e al 40 quello dei comuni per la quarta classe.

È evidente che i porti di quarta classe, già così favoriti, per non essere amministrati dallo Stato, non possono formare mai parte non dico di nessuna tabella, ma nemmeno di nessuna previsione *a priori*, per

la semplice ragione che l'articolo 7 della legge e l'articolo 72 del regolamento 26 settembre 1904 stabiliscono che i comuni che intendono intraprendere la costruzione di nuovi porti di quarta classe, oppure fare nuove opere occorrenti all'ampliamento o sistemazione dei medesimi, debbono farne domanda al Ministero.

Non è il Governo che, come per tutti gli altri porti, si possa fare iniziatore e giudice e arbitro supremo della necessità e dell'urgenza del lavoro; sono i comuni i soli giudici.

Se il comune non si rivolge al Governo perchè faccia il porto di quarta classe, o perchè il porto di quarta classe venga ampliato con nuove opere portuali, anche sol perchè si facciano opere di conservazione, il Governo non può far niente. Esso non fa che prestare un concorso pecuniario, che era prima del 30 per cento, e che il nostro disegno di legge porta al 50 per cento.

E i comuni vengono favoriti con l'articolo 17, aggiunto al disegno di legge dalla Commissione, che lor consente prestiti a condizioni vantaggiosissime, come quella della restituzione in 35 anni. I porti di quarta classe non possono dunque formare parte *a priori* di una tabella. Come volete dunque che si disciplinino e che si contempino dalla legge?

Vi è un porto nell'isola d'Elba, ed è Portoferraio, che potrebbe essere segnalato come riprova del mio dire.

Ha un tonnellaggio annuo di 300 mila tonnellate, supera il tonnellaggio richiesto dall'articolo 2 o 3 della legge, non so bene quale, per essere dichiarato porto di prima classe. Ebbene, Portoferraio è ancora mentre io parlo porto di quarta classe. (*Interruzione del deputato Zaccagnino*).

Ma, onorevole Zaccagnino, non siamo chiamati qui adesso a correggere i difetti delle leggi anteriori, siamo chiamati a fare una legge nuova.

È dunque un porto di quarta classe, e, soggiungo, come protesta, da lungo tempo sto facendo pratiche presso il Ministero (*Aaah! — Commenti!*) perchè Portoferraio diventi di prima classe (*Interruzioni — Commenti*) come ne ha diritto ed ho qui lettere ufficiali che sono concordi nel riconoscere che ha tutto ciò che si richiede per farlo passare dalla quarta alla prima, ma intanto è di quarta. E se fate una tabella, Portoferraio...

Una voce. In cauda venenum.

CASSUTO. Ripeto, non difendo interessi regionali.

...se fate una tabella, Portoferraio, che pure ha questo diritto, resterebbe escluso, salvochè lo vogliate considerare, come è, porto di 1ª categoria. Ma allora ha altri diritti indipendenti da questa legge che discutiamo. E non parlo dei porti di Marciana Marina, di Marina di Campo, tutti porti di quarta classe, che non potrebbero mai essere inclusi in una tabella. (*Interruzioni*).

Non vi è che Rio Marina, che sia porto di seconda classe. Ma per esso ci sono già lavori necessari deliberati e stanziamenti per circa 500,000 lire ed è nelle previsioni del piano regolatore per altre 150,000 lire.

Nella tabella della minoranza infatti nessun porto dell'Elba è incluso, fuori che Portolongone, per la semplice ragione che è considerato come porto di rifugio, ed è quindi in prima categoria, sebbene porto di quarta classe.

Quindi non ha bisogno di entrare in una tabella, perchè per i porti di prima categoria il Governo deve provvedere con gli stanziamenti ordinari di bilancio, quando ce ne sia necessità e fino a 30,000 lire annue per ciascuna opera, oppure con legge speciale, a norma dell'articolo 34 della legge per la contabilità generale dello Stato.

E così un'opera nuova per la spesa di lire 50,000, come è quella prevista per Portolongone, potrebbe essere compresa in due bilanci successivi anche senza provvedere con legge apposita.

Parlerò ancora cinque minuti. E lo farò anzitutto perchè debbo esporvi il secondo concetto fondamentale, sul principio del mio dire segnalato, per cui la presente proposta di legge merita, a mio avviso, piena e incondizionata approvazione. Lo farò inoltre per giovare all'amico, onorevole Merzi, che dovrebbe parlare dopo di me, e che attende ansioso che io scavalchi l'ora regolamentare delle 7.30, dopo la quale più non si prende la parola.

Vi dico adunque apertamente che questa agitazione è sproporzionata. Questa legge avrà un ciclo di esecuzione di 15 anni, e, per quanto l'articolo 10, che io approvo ma non sto a difendere dai fulmini poco elettrici, innocui, che gli ha scagliato contro l'onorevole De Viti De Marco, parli del modo di affrettare i lavori, questi non potranno compiersi che in un tempo molto lungo. Dirò di più; il disegno di legge che discutiamo, anche migliorato con le vedute più larghe, con l'accettazione di qualunque emendamento, con la buona volontà dell'onorevole ministro, a cui il collega del

tesoro offrisse qualunque numero di milioni non riuscirebbe mai a portare disposizioni che disciplinassero e soddisfacessero tutti i bisogni effettivi e urgenti del nostro paese. Bisogna considerare, onorevoli colleghi, che i progressi della meccanica, della ingegneria navale vanno crescendo ogni giorno con rapidità. Dentro il periodo di esecuzione si renderanno necessarie opere oggi imprevedibili.

Guardate come esempio il porto di Genova. Nonostante i milioni del duca di Galliera, nonostante tutto quello che vi profonde lo Stato, non risponde più ai bisogni attuali. I suoi specchi di acqua, le sue calate, sono in condizioni tali che i vagoni ferroviari non si possono accostare alle navi senza una serie di manovre lunghe e difficili. Se si dovesse fare ora quel porto, obis gfarnebbe lo diverso. E sappiamo noi quello che accadrà tra pochi anni? Perchè gli anni sono ore nella vita dei popoli. Possiamo noi prevedere in quali condizioni tra pochi anni si troveranno i porti d'Italia? Non ci troveremo noi, facendo oggi una legge che a tutto soddisfacesse, se pur fosse possibile, ad aver speso inutilmente una quantità di milioni? (*Interruzioni*). Capisco che questo argomento proverebbe troppo. Ma esso è uno di quegli argomenti che provano per assurdo. A tutto non si può provvedere oggi perchè provvedere a tutto non si può in un attimo, ma deve correre tanto tempo nell'esecuzione da mostrare che si potrà provvedere meglio. Il detto argomento prova adunque che non si deve avere nessuna apprensione, nessuna paura se, per avventura, qualche bisogno portuale d'Italia, per un'assoluta necessità, resterà per il momento insoddisfatto.

Noi facciamo un primo passo, disse benissimo l'onorevole Salvatore Orlando, sulla via della riforma e della trasformazione portuale d'Italia. Nessuno potrà negare, e non lo hanno negato neppure coloro che parlarono contro il disegno di legge, che questo sia un primo passo; ma io soggiungo che è un passo rilevantissimo e di primaria importanza. (*Interruzione del deputato Pala*).

Ci sono, onorevole Pala, 24 porti nella tabella, ma ci sono ancora 36 milioni per gli altri ai quali potranno aspirare tutti i porti, specialmente quelli di quarta classe, che con poche migliaia o al più decine di migliaia di lire per ciascuno si possono accontentare.

Se questa legge fosse destinata ad essere l'ultima parola sulla questione portuale; se

essa fosse destinata a riformare per intero la legge costitutiva in modo da cambiare tutti i suoi meccanismi perchè risponda alle condizioni dell'economia nazionale, come pretenderebbe l'onorevole Zaccagnino; starebbe bene allora che si dovesse pensare a deficienze, a inconvenienti e danni. Ma il programma che si vuol tracciare è troppo vasto e bisogna essere pratici e contentarsi di quello che può dare l'ora presente.

Noi ci troviamo di fronte ad una legge che per la massima parte sodisfa agli odierni bisogni portuali d'Italia. Senza dubbio col tempo questi bisogni aumenteranno e di gran lunga; ma è anche a sperare che l'ascensione delle nostre finanze ci permetta di sodisfare fra due, fra tre o fra cinque anni agli ulteriori bisogni dei nostri porti. Ed è fuori di dubbio che qualunque Governo prende con questa legge l'impegno di non venir meno al suo dovere anche per il futuro più o meno prossimo.

E con questo ho finito, avendo esposto anche il secondo punto di vista generale della questione.

Voci. Allora ai voti. Alla perorazione.

CASSUTO. Io non faccio perorazioni, onorevoli colleghi, perchè ciò ripugna alla mia natura ed anche alla utilità del dibattito.

Il mio concetto è chiaramente definito nell'ordine del giorno presentato da me insieme ai colleghi Torrigiani e Tecchio, i quali mi possono far fede che noi e gli altri colleghi del Comitato non siamo stati mossi che da intenti di conciliazione che permettessero alla legge di essere approvata senza contrasto. Favorire cioè gli intenti e sforzi di colleghi tendenti a migliorare la legge, ma ad una condizione *sine qua non* e cioè che l'opera nostra non riescisse mai a compromettere le sorti della legge stessa.

La Camera non può e non deve convertirsi in un porto burrascoso in cui la legge eventualmente avesse a naufragare, perchè allora la nostra non sarebbe stata nè opera giusta, nè opera patriottica. (*Bene! Bravo!*)

Questo, onorevoli colleghi, voi potete rilevare anche dal tenore dell'ordine del giorno nostro il quale suona così:

« La Camera, riconoscendo l'urgenza ed i larghi benefici dell'attuale disegno di legge, facendo voti che nel periodo della sua esecuzione la crescente prosperità del paese consenta ulteriori provvedimenti capaci di sodisfare rapidamente e completamente

tutti i bisogni dei grandi e dei piccoli porti, passa alla discussione degli articoli ».

Io confido che questa discussione, la quale ha cominciato agitata, terminerà alta e serena con una nota di concordia che ci condurrà all'approvazione di questi provvedimenti, che rappresentano senza dubbio una grande utilità per il Paese ed una grande guarentigia per il suo avvenire industriale e commerciale. Approviamoli dunque, onorevoli colleghi, con sentimento unanime e noi avremo la sodisfazione di aver compiuto un dovere verso il Paese e verso la civiltà. (*Bene! Bravo! — Congratulazioni*).

PRESIDENTE. Il seguito di questa discussione è rimesso alla seduta di martedì.

Risultamento di votazioni.

PRESIDENTE. Comunico alla Camera il risultamento della votazione a scrutinio segreto sui seguenti disegni di legge:

Provvedimenti a favore dell'ospedale civile di Palermo e riforme di lasciti esistenti in Sicilia:

Presenti e votanti . . .	242
Voti favorevoli . . .	219
Voti contrari . . .	23

(*La Camera approva*).

Permuta di terre tra l'Orto Botanico della regia Università di Palermo, gli eredi del duca Archirafi e il municipio di Palermo.

Presenti e votanti . . .	243
Voti favorevoli . . .	219
Voti contrari . . .	24

(*La Camera approva*).

Autorizzazione della ulteriore spesa straordinaria di lire 120,000 per la Commissione istituita per la valutazione ed il riparto dei disavanzi degli Istituti di previdenza del personale ferroviario.

Presenti e votanti . . .	243
Voti favorevoli . . .	219
Voti contrari . . .	24

(*La Camera approva*).

Tombola a favore dell'ospedale di La Maddalena.

Presenti e votanti . . . 242

Voti favorevoli . . . 195

Voti contrari . . . 47

(La Camera approva).

Opere di sistemazione generale del fabbricato demaniale detto della Dogana Vecchia in Napoli ad uso di caserma principale delle guardie di finanza.

Presenti e votanti . . . 245

Voti favorevoli . . . 219

Voti contrari . . . 26

(La Camera approva).

Interrogazioni ed interpellanze.

PRESIDENTE. Si dia lettura delle domande di interrogazione e di interpellanze.

DE NOVELLIS, segretario, legge:

« Il sottoscritto interroga l'onorevole ministro dell'istruzione pubblica sui criteri a cui s'è ispirato nel fissare le norme regolamentari per i concorsi alle cattedre delle scuole medie governative e degli istituti pubblici di educazione femminili.

« Antolisei ».

« Il sottoscritto interroga i ministri dell'interno e guardasigilli su i gravissimi incidenti, verificatisi nelle odierne elezioni amministrative di Roma.

« Santini ».

(Commenti).

BARZILAI. (Con forza). L'incidente è questo: la sconfitta dei preti! Roma ha affermato che non vuole nè i preti nè i suoi lustrascarpe! (Applausi all'estrema sinistra).

PRESIDENTE. Facciano silenzio! Onorevole segretario, continui!

DE NOVELLIS, segretario, legge:

« Interrogo il ministro di grazia e giustizia, se creda conveniente la presenza di taluno dei magistrati inquirenti al tribunale di Genova, cui dovrebbero eventualmente affidarsi denunce riflettenti operazioni di borsa.

« Chiesa ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare l'onorevole ministro dell'istruzione pubblica per sapere se riconosca degne della massima considerazione le gravi, autorevoli, concordi censure che pubblicamente si muovono con-

tro le nuove norme regolamentari per i concorsi, pubblicate nella *Gazzetta Ufficiale* del 24 maggio, e, nel caso le giudichi fondate, se e quali immediati provvedimenti intenda adottare affinché dall'attuazione di quelle norme non siano per derivare danni non rimediabili alla Scuola ed agli insegnanti, specialmente ai più provetti.

« Calissano ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici per sapere se non creda giusto di dare posto ai custodi idraulici approvati nell'ultimo concorso, prima di dare esecuzione al nuovo regolamento di concorso.

« Malcangi ».

« Il sottoscritto chiede d'interpellare l'onorevole ministro della guerra sull'applicazione delle nuove norme sui matrimoni dei sottufficiali, a coloro che avevano acquistato il diritto di contrarre matrimonio con il regio decreto 31 maggio 1903.

« Riccio ».

« Il sottoscritto interPELLA il ministro dei lavori pubblici per sapere quali provvedimenti intenda adottare per riparare alle continue manomissioni, che si verificano nella stazione di Torino sulle merci (vini) nello scalo merci a piccola velocità carri completi.

« Malcangi ».

PRESIDENTE. Le interrogazioni saranno inserite nell'ordine del giorno. Lo stesso si dica per le interpellanze, quando non vi siano opposizioni.

La seduta termina alle ore 19.45.

Ordine del giorno per le sedute di domani.

Alle ore 9.

Discussione dei disegni di legge:

1. Acquisto, adattamento ed arredamento di edifici ad uso di sedi delle regie rappresentanze diplomatiche a Parigi, Vienna, Bruxelles e Aja (833).

2. Pensione alla vedova del professore Giovanni Rossi (758-B).

3. Maggiori assegnazioni su alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero delle poste e dei telegrafi per l'esercizio finanziario 1907-908 ed istitu-

zione di un capitolo per l'esercizio delle stazioni radiotelegrafiche (824).

4. Aumento della dotazione della Camera dei deputati per gli esercizi finanziari 1906-1907 e 1907-908 (842).

5. Autorizzazione della spesa di lire 53,000 per i lavori di finimento occorrenti nella costruzione del nuovo edificio ad uso della clinica chirurgica della regia Università degli studi di Parma (808).

6. Provvedimenti a favore del personale d'ordine delle Amministrazioni militari dipendenti e degli assistenti locali (691).

7. *Seguito della discussione del disegno di legge:*

Riforma dell'ordinamento organico del personale dell'Amministrazione delle poste e dei telegrafi (610).

Discussione dei disegni di legge:

8. Modificazioni alla legge 19 giugno 1902, n. 242, sul lavoro delle donne e dei fanciulli (227-B).

9. Riscatto di linee e reti telefoniche esercitate dall'industria privata e ordinamento dell'azienda dei telefoni dello Stato (757).

Alle ore 14.

1. Interrogazioni.

2. Svolgimento delle interpellanze.

Discussione dei disegni di legge:

3. Sistemazione degli Uffici finanziari, della scuola di guerra, dell'officina di cartevalori e della biblioteca nazionale universitaria in Torino e approvazione di una convenzione con quel comune per la sistemazione predetta. (805)

4. Impianto ed esercizio di stazioni radiotelegrafiche nel Benadir e nella Colonia Eritrea. (836)

5. Autorizzazione della spesa di lire 35,000 per la transazione con gli eredi degli ingegneri Ferdinando Savino e Federico Travaglini e con gli ingegneri Eduardo Travaglini e Carlo Laneri (714).

6. Autorizzazione della spesa di lire 82,000 per l'impianto del riscaldamento a vapore nelle regie gallerie di Firenze (809).

7. Provvedimenti a favore del comune di Colliano (Salerno) (829).

PROF. AVV. LUIGI RAVANI

Direttore degli Uffici di Revisione e di Stenografia.

Licenziata per la stampa il 10 luglio 1907

Roma, 1907 — Tip. della Camera dei Deputati.