

CVI.

TORNATA DEL 20 APRILE 1864

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE SCLOPIS.

Sommario — *Omaggio* — *Relazione sui titoli d'ammissione dei Senatori Mamiani, Sylos Labini, Besana* — *Interpellanza del Senatore Vacca al Ministro dei Lavori Pubblici sullo stato dei lavori attinenti al porto di Napoli* — *Discorso del Ministro dei Lavori Pubblici in risposta* — *Osservazione del Senatore Pareto* — *Dichiarazione del Senatore Vacca* — *Approvazione dei seguenti progetti di legge: 1. Per una spesa straordinaria sul bilancio 1862 del Ministero delle Finanze per gratificazioni agli agenti del cessato dazio di macinato nelle Marche; 2. Per maggiori spese sul bilancio 1861 del Ministero della Guerra, categorie 90 e 91; 3. Per una spesa straordinaria per la costruzione di due piroscafi onerarii; 4. Per una spesa straordinaria per l'acquisto dell'apparecchio telegrafico a stampa del professore Hughes* — *Discussione sul progetto di legge per maggiori spese e spese nuove sul bilancio 1862 del Ministero dei Lavori Pubblici* — *Schiarimenti sul medesimo dati dal Ministro dei Lavori Pubblici* — *Osservazioni al riguardo del Senatore Paleocapa* — *Chiusura della discussione generale* — *Spiegazioni richieste dal Senatore Imperiali sull'articolo 49 del quadro annesso alla legge, e fornite dal Ministro* — *Instanza del Senatore Di Revel* — *Approvazione dell'articolo unico e dell'annesso quadro, e dei seguenti progetti di legge: 1. Per il trasporto dal capitolo 172 al capitolo 171 del bilancio 1862 dei Lavori Pubblici della somma stanziata per provvista di locomotive; 2. Per maggiore spesa sul bilancio 1862 delle Finanze per l'unificazione dei debiti dello Stato; 3. Per spese straordinarie sul bilancio 1862 delle Finanze per provvedere alle esigenze dell'amministrazione del Debito Pubblico; 4. Spesa straordinaria per opere a locali da destinarsi ad uso di manifattura dei tabacchi in Napoli; 5. Spese per sussidii ai preposti ad altri individui dei soppressi corpi di sorveglianza per le dogane e private.*

La seduta è aperta alle ore 3 1/4.

Sono presenti i Ministri dei Lavori Pubblici, d'Agricoltura e Commercio, della Istruzione Pubblica, e più tardi interviene anche il Ministro della Guerra.

Il Senatore, Segretario, Arnulfo legge il processo verbale dell'ultima tornata, il quale è approvato.

Presidente. Il signor Michele Manca da Trapani fa omaggio al Senato di alcune copie della sua Opinione sul conguaglio provvisorio dell'imposta fondiaria.

RELAZIONE SUI TITOLI DI TRE
NUOVI SENATORI.

Presidente. Il Senatore Cibrario ha la parola per riferire sui titoli di due Senatori nuovamente eletti.

Senatore Cibrario, Relatore. Il conte Terenzio Mamiani fu con Decreto Reale dell'11 marzo scorso nominato Senatore del Regno.

Il conte Mamiani che ha varcata l'età di anni 40, fu nel 1861 Ministro dell'Istruzione Pubblica del Regno d'Italia.

Senza ricordare quello che tutti sanno, che, cioè, il Mamiani è uno degli uomini che più onorarono oggi le lettere e le scienze filosofiche in Italia, basta la carica da esso occupata nell'istruzione pubblica, perchè, a termini dello Statuto, io debba, a nome dell'Ufficio secondo, proporvi di convalidare la sua nomina a Senatore del Regno.

Presidente. Metto ai voti le conclusioni dell'Ufficio secondo testè lette per l'ammissione del conte Mamiani a Senatore.

Chi approva, si alzi.

(Approvato.)

Senatore Cibrario, Relatore. Il signor Vincenzo Sylos-Labini, nominato Senatore con Decreto del 15 marzo ultimo scorso, è nato a Bitonto il 23 luglio 1809, dimodochè ha varcato l'età prescritta dallo Statuto.

Il signor Sylos, oltre all'aver seduto nella Camera dei Pari delle Due Sicilie nel 1848, ha provato con documenti autentici di possedere una sostanza per cui paga da più di tre anni oltre a 3 mila lire di tributo prediale.

Perciò l'Ufficio II vi propone l'ammissione del signor Sylos-Labini.

Presidente. Chi approva le conclusioni testè lette per l'ammissione del nuovo Senatore Sylos-Labini, voglia sorgere.

(Approvato.)

Il Senatore Lauzi ha la parola per la relazione sui titoli del nuovo Senatore Besana.

Senatore Lauzi, Relatore. Il signor Alessandro Besana, nominato Senatore con regio Decreto del 13 marzo p. p., è nato in Milano il 25 novembre 1814.

Egli giustificò regolarmente di pagare da oltre tre anni per imposta diretta verso lo Stato più di annue lire 3000.

Quindi riunendo il signor Besana le condizioni volute dall'articolo 33 dello Statuto, ho l'onore, in nome dell'Ufficio V, di proporvi la di lui ammissione al Senato.

Presidente. Chi approva le conclusioni dell'Ufficio V, testè lette per l'ammissione del Senatore Besana, voglia sorgere.

(Approvato.)

INTERPELLANZA DEL SENATORE VACCA.

Presidente. L'onorevole Senatore Vacca ha deposto sul banco della Presidenza la seguente proposta d'interpellanza: « Il Senatore Vacca desidera di rivolgere una interpellanza al Ministro dei Lavori Pubblici, intorno allo Stato dei lavori attinenti al porto di Napoli. »

Ministro dei Lavori Pubblici. Se l'onorevole Vacca volesse sin d'ora fare la sua interpellanza, io

sarei agli ordini del Senato, e disposto a rispondere immediatamente.

Senatore Vacca. Ringrazio il signor Ministro; non ho difficoltà di farla sin d'ora.

Presidente. La parola è al Senatore Vacca per la sua interpellanza al Ministro dei Lavori Pubblici.

Senatore Vacca. Signori Senatori! Vorrà concedermi il Senato, che io rivolga brevi parole all'onorevole Ministro dei Lavori Pubblici intorno alle condizioni del porto di Napoli in rapporto ai lavori di costruzione colà intrapresi.

Non è questa una questione di lieve interesse, anzi dirò ch'ella è d'interesse capitale, imperocchè a codesta questione si collegano i più vitali interessi del nostro commercio marittimo. Aggiungerò che vi si collega un interesse d'ordine superiore, la salvezza, l'incolumità di tutti i navigli, e sono numerosi, i quali cercano asilo sia nel porto mercantile, sia nel porto militare.

Gioverà per l'intelligenza retta dello stato delle cose che io ricordi per brevi anni alcuni precedenti ed alcune nozioni di fatto, che potranno lumeggiare alquanto una questione già abbastanza intricata e complessa.

Sin dal momento dell'inaugurarsi del Governo di luogotenenza nell'ex reame di Napoli, quando i nuovi ordini economici e politici cominciavano a dare quel potente impulso alla vita ed al moto commerciale di quelle regioni, si divisò di dotare quel paese di un porto rispondente alle cresciute esigenze; si pensava pertanto di portarvi delle ampliamenti e dei miglioramenti progressivi, i quali senza impigliare l'erario in grave dispendio mettersero però in rispondenza quel porto con le nuove condizioni della progrediente attività commerciale.

E sia detto a lode del Governo di luogotenenza, si fu solleciti di deputare una Commissione speciale a studiare questo importante problema, nella quale Commissione concorsero uomini elettissimi, sia trascelti dal Genio civile, sia dalla marina militare o mercantile, e costoro attesero a seri e diligenti studi desunti non solamente dai dettati della scienza e dell'arte, ma bensì dal conoscimento delle condizioni speciali, delle condizioni topografiche del porto di Napoli, e si venne a capo, dietro questi studi, di un progetto, il quale ben considerato tendeva a raggiungere scopi provvidissimi.

Il primo di questi scopi rimirava ad ampliare il porto di Napoli, non già con proporzioni vaste ed inadeguate allo scopo, non già per aspettare un tempo lontano in cui si potessero usufruttare i lavori e le opere già fatte, ma bensì con un sistema ben inteso di progressivo sviluppo, tal che si potesse mettere a profitto le opere successive senza servire ad un piano a priori che per avventura poteva riuscire inefficace: ed invece sceglievasi un metodo pratico, sicchè si sarebbero le opere e lo sviluppo delle opere stesse adattate mano a mano ai corrispondenti bisogni del commercio.

Si provvedeva eziandio all'interesse dell'erario, in quanto che si evitava un sovraccarico di spese ingenti.

E da ultimo intendesi a premunirsi contro ogni pericolo che per vizio di costruzione potesse per avventura minacciare i navigli ospitati nella rada o nel porto. Erano questi gli intendimenti cui la Commissione mirava, e partendo da questi dati, da questi principii la Commissione venne a delle pratiche conclusioni, venne a tracciare un tale indirizzo dei lavori del porto, per il quale si sarebbe data opera al prolungamento del molo militare dal lato occidentale, e d'altra parte si sarebbe scelto un punto di partenza nel lido per ordinare un'opera di antemurale di antiporto, ma queste nuove opere avrebbero proceduto parallele allo sviluppo ed al prolungamento del porto militare, con tale misura, con tali leggi di progressione da non permettere mai che questo nuovo sviluppo delle opere di terra fosse lasciato fuori la protezione e la difesa del porto militare.

Questi erano i principii che guidavano la Commissione di Napoli ed alla prima Commissione si aggiunse di poi una seconda, e questo stesso progetto raccoglieva i suffragi anche della seconda Commissione.

Per mala ventura questo progetto delle due Commissioni napoletane non andò a garbo del Governo e si pensò invece di consultare l'oracolo di una nuova Commissione eletta in Genova.

Codesta Commissione avendosi a pronunziare si scisse in opposte sentenze separandosi la maggioranza dal parere di due membri di essa, l'uno il contrammiraglio Longo, peritissimo nelle cose di mare, l'altro il signor Parodi, abilissimo ingegnere. La Commissione entrava in una via affatto nuova ed opposta, imperocchè stimava ella di dare al porto di Napoli delle proporzioni gigantesche, senza darsi briga nè delle infinite difficoltà di esecuzione, nè della diuturnità del tempo, nè dell'enormità del dispendio, nè della sterilità dei risultati. Si vagheggiò un ideale fantastico, quello cioè che dietro il taglio dell'istmo di Suez il porto di Napoli potesse veramente divenire un punto di congiungimento fra il commercio d'Oriente e quello d'Occidente, concetto che veramente non ha bisogno di confutazione perchè ne apparisce di per sè l'incongruenza.

Adunque la Commissione di Genova mutando e rifacendo il progetto della Commissione napoletana si avisò di abbandonare quell'indirizzo già tracciato, cioè a dire il prolungamento del porto militare dal lato occidentale, e invece credette d'iniziare nuovi lavori in un punto assai lontano della parte occidentale, in un punto il quale si allontana tanto che lascia nel mezzo la sede del fiume Sebeto, e non avvertiva la Commissione di Genova, che l'interferenza del Sebeto avrebbe creato pericoli gravissimi in quanto che dava luogo a quegli interimenti che pei marosi, per le burrasche, per l'impero dei venti traversieri si potevano facilmente avverare, e che col fatto si avverarono più tardi.

Sventuratamente questo progetto così rifatto dalla Commissione di Genova, in opposizione, come io di-

ceva, al concetto della Commissione napoletana, servì decisamente di base alla concezione delle opere del porto.

Fu allora che gli uomini più esperti delle cose di mare in Napoli si preoccuparono grandemente di questo progetto accolto, di quest'indirizzo sbagliato; vi furono richiami e proteste non poche, talchè l'onorevole Ministro dei Lavori Pubblici con lodevole zelo comprese la gravità della cosa, si preoccupò dei dispareri e delle proteste, epperò egli venne nel pensiero di deferire alla Camera di commercio di Napoli un nuovo studio della questione e di richiedere un più maturo parere.

La Camera di commercio di Napoli pose a tributo i lumi degli uomini più competenti e più esperti delle cose di mare; il parere che venne fuori si raccomanda per una semplicità, per una evidenza, la quale, a veder mio, basta a convincere anche i profani all'arte; dimostrava adunque quella Commissione con prove evidenti e palpabili che l'indirizzo era sbagliato, che unico modo di venir a capo del buon successo dei lavori nello scopo di assicurare principalmente l'incolumità dei navigli che approdassero era quello di tener fermo al prolungamento del porto militare di Napoli, che l'indirizzo dei nuovi lavori quanto al molo di levante, che era precisamente quello tracciato dalla Commissione di Genova, era esposto a mille evidentissimi pericoli, imperocchè prolungandosi questo antemurale, e senza il corrispondente sviluppo del molo di S. Vincenzo, sarebbe avvenuto quello che facilmente si poteva prevedere, cioè che sotto l'impero dei venti traversieri questo porto sarebbe rimasto senza difesa e i navigli che colà cercavano rifugio si sarebbero trovati balestrati e sbattuti ora per infrangersi contro la nuova scogliera, ora cercando un rifugio nel porto mercantile e trovando forse colà la distruzione e la rovina.

Ecco in incorcio le conclusioni della Commissione trascelta dalla Camera di commercio di Napoli, le quali conclusioni furono di tanto peso, di tal valore che persuasero l'onorevole Ministro dei Lavori Pubblici a determinare con un decreto, il quale portava la data del settembre 1863, che s'invertisse una parte dei tre milioni già votati per le opere del porto di Napoli precisamente per le opere del prolungamento del molo militare, il che suonava abbandono delle opere intraprese nel molo di levante.

Questo decreto rassicurava tutti, tranquillava gli animi, era sicura arra di migliori speranze e non si poteva dubitare di certo che quel decreto non avrebbe ricevuto la sua pronta esecuzione. Ma sventuratamente non fu così: il decreto rimase lettera morta dal 1863 in poi, ed invece si è visto perseverare nel proseguimento dei lavori secondo le norme indicate dalla Commissione di Genova, cioè del porto di levante, dimenticando affatto il prolungamento del porto militare.

Tutto questo, o Signori, doveva profondamente allar-

mare gli spiriti perchè già lasciava presagire quei disastri e quelle sventure che non tardarono ad avverarsi e si avverarono miseramente quando nelle ultime burrasche che infuriarono nella rada di Napoli, come altrove, accadde che quei legni i quali avevano cercato rifugio nel porto mercantile alcuni si videro balestrati ed infranti, altri malconci, e le merci perdute, e molte vite spente sotto gli occhi della popolazione attonita ed atterrita.

Ed ecco che a questo spettacolo vi fu, nè poteva accadere altrimenti, una commozione generale; la Camera di commercio protestò; protestarono i capitani mercantili, protestarono gli armatori, protestò il Municipio: ed è appunto, o Signori, in presenza di questa generale commozione che io ho creduto mio debito di rivolgere una parola all'onorevole Ministro dei Lavori Pubblici perchè voglia fornirmi una qualche spiegazione rassicurante.

Riassumendomi adunque, io credo dover indirizzare al Ministro tre domande:

La prima cioè se siasi dato esequimento al decreto testè ricordato del 1863 che ordinava precisamente la prolungazione del porto militare e perchè siasi posto così lungo indugio all'esecuzione di quel decreto.

In secondo luogo se siasi o no ordinata la sospensione dei lavori e delle opere della scogliera e del molo di levante che sarebbe stata cagione precipua di tutti questi disastri.

E mi permetterò di aggiungere un'ultima domanda, se cioè nell'esistenza di molti progetti e contro progetti, di pareri e dispareri, se il Ministro nell'elevatezza della sua mente e dei suoi lumi abbia creduto trascogliere tra questi un tal progetto il quale potesse veramente servire di norma all'indirizzo dei lavori, imperocchè così solo si potrà uscire dal vago e dalle incertezze di empirici esperimenti non precedenti da un preconcelto disegno.

Ministro dei Lavori Pubblici. Domando la parola.

Presidente. Ha la parola il signor Ministro dei Lavori Pubblici.

Ministro dei Lavori Pubblici. Ringrazio l'onorevole Senatore Vacca di avermi dato occasione di esporre alcune cose intorno al porto di Napoli, onde rassicurare quelle popolazioni e dimostrare che il Governo si è molto preoccupato di sì importante questione e che spera di giungere ad una soluzione conforme agli interessi di quella città.

L'onorevole Senatore Vacca ha già indicate le varie fasi di tale questione; io mi permetterò di completare l'esposizione che egli ne ha fatto, esposizione che credo importante, collegandosi essa con i progetti che si tratterà di definitivamente approvare.

Ricorderò anzitutto al Senato che fino dal 1830 il Governo borbonico si era preoccupato dell'ampliamento del porto di Napoli. Da quell'epoca in poi moltissimi progetti vennero fatti; ed anche nel 1859 una Com-

missione veniva incaricata di esaminare questi vari progetti e di formularne uno.

Ma malgrado tutti gli studi fatti in quel lungo intervallo di tempo, cioè per circa 30 anni, nessun progetto ebbe la fortuna di raccogliere, direi, l'opinione del Governo.

Giunta la luogotenenza a Napoli, una delle sue prime occupazioni fu quella di esaminare anche la questione dell'ampliamento del porto di Napoli, e come ben diceva l'onorevole Senatore Vacca, questa Commissione elaborò un progetto, o per meglio dire espresse una opinione, intorno alla quale non essendovi unità di principii, il Ministro Peruzzi fu costretto a nominarne una nuova, la quale, esaminati tutti i precedenti, venisse a formulare un progetto che potesse servir di base all'esecuzione dei lavori che era intenzione del Governo di effettuare.

La Commissione, onde porsi del tutto a riparo dalle influenze locali, le quali agraziatamente hanno bene spesso grandissima azione sopra chi è obbligato a deliberare su questioni di tal natura, si radunò in Genova sotto la presidenza dell'ammiraglio Di Negro. Ne erano poi membri l'ammiraglio Longo, distintissimo ufficiale di marina napolitana, il generale Sponzilli, il cav. Parodi, ispettore del Genio marittimo, ed il capitano di vascello, duca Imbert, quegli che ha recentemente menato il *Re d'Italia*.

Come ben vede il Senato, una tale Commissione era composta di uomini che avevano perfetta idea delle località, poichè sopra 5 membri, 4 erano napolitani, tutti poi conoscevano assai esattamente la condizione del porto di Napoli. Venne dunque lungamente esaminata la questione, ma neppure questa volta pienamente si convenne sopra qualche progetto che si potesse proporre. Fra gli altri l'ingegnere Parodi non poté concorrere nell'opinione dei suoi colleghi. La Commissione tuttavia formulò due progetti, che furono pubblicati per via di stampa; mentre il sig. Parodi per parte sua ne formulò anch'esso uno, che non venne accolto dagli altri membri.

Urgeva di far qualche cosa intorno al porto di Napoli, ma con tanta divergenza di opinioni era difficile che il Ministero potesse deliberare definitivamente sopra la questione. Su d'un punto solo era unanime la Commissione, così detta di Genova, e questo era che tutti i tre progetti, formulati due dalla Commissione ed uno dall'ispettore Parodi, volevano far distaccare dalla spiaggia un molo orientale che le fosse perpendicolare, e rivolgendosi poscia verso il porto militare, costituisse il nuovo porto.

I dispareri versavano sopra le altre parti del lavoro, ad esempio su questa, se si dovesse prolungare il molo militare, oppure fosse meglio costruire un an-temurale.

Non dirò qui degli altri punti su cui erano divergenti, perchè lo credo inutile, ma amo ripetere che i

tre progetti erano d'accordo sopra un punto, cioè sopra la costruzione di un molo così detto orientale.

Visto che i membri di questa Commissione, persone d'altronde illuminatissime, erano caduti d'accordo sopra un punto, malgrado i dispareri sopra gli altri, naturalmente il Ministro, che non è sempre una persona tecnica, nè è necessario che lo sia, dovè pensare che l'idea di formare un molo orientale era buona ed accettabile e che poteva adattarsi ai varii progetti che si potessero in seguito adottare per la costruzione del porto.

Cambiò il Ministero. Al Ministro Peruzzi successe il commendatore Depretis.

In quella circostanza il Re andò a Napoli e come in quell'epoca si voleva mostrare che il Governo aveva seria intenzione di fare qualche cosa pel porto di Napoli, si pensò allora a dar principio a quel molo e ciò era ben naturale, come già dissi, attesa l'unanimità dei pareri intorno al molo stesso. Difatti il Ministro presentava la legge la quale venne poi approvata dal Parlamento e che stabiliva la somma di lire 3,200,000 per principiare i lavori del molo orientale.

Questi lavori vennero iniziati e condotti per una certa lunghezza, ma come non v'era ancora intorno a ciò un progetto definitivo, era quindi necessario di provvedere a tale cosa. Essendo frattanto giunto io al Ministero, credetti opportuno di provocare lo studio di un progetto completo, onde sapere in qual modo si dovesse continuare l'opera.

In questa circostanza un distintissimo ingegnere napoletano e di molta abilità, il signor Fioca, presentò un progetto che molto s'accostava a quello proposto dall'ispettore Parodi, e che consisteva nel costruire il molo orientale iniziato come ho detto, nel rivolgerlo quindi parallelamente alla spiaggia e nel prolungare il molo militare.

Non dico degli altri particolari proposti dall'ingegnere Fioca, e che furono oggetto di una pubblicazione molto interessante, la quale dimostrò come quell'uomo avesse studiato profondamente la questione.

Avendo nelle mani quel progetto ben studiato e che si accostava alle idee emesse in gran parte dalla Commissione così detta di Genova e che era quasi identico con quello proposto dall'ispettore Parodi, uomo assai conosciuto per la sua profonda abilità nelle cose marittime, era naturale che il Ministero lo prendesse in seria considerazione.

Tuttavia volendo anche interrogare su di ciò l'opinione pubblica e lasciare che ognuno potesse fare in proposito le osservazioni che credesse più acconcie onde migliorare questo progetto, il Ministero fece una cosa che finora non era mai stata praticata, cioè stabilì una specie d'inchiesta, mandando il progetto Fioca al Municipio, alla Camera di commercio ed alla Prefettura di Napoli, invitando prima lo stesso Municipio e la Camera di commercio a fare le loro osservazioni in proposito ed a lasciare un registro aperto, affinchè ciascuno

prendesse visione del detto progetto e potesse emettere le proprie opinioni.

Aspettai per molto tempo il parere del Municipio e della Camera di commercio, ma intanto pervennero al Ministero progetti d'ogni sorta, credo in numero di 15 o 20.

Per avere un'idea dell'immenso campo che l'immaginazione degli ingegneri aveva percorso, basti il sapere che fu fatta tra le altre una proposta di formare un molo dell'altezza di 60 o 70 metri, cioè una volta e mezzo in circa l'altezza del campanile di S. Giovanni, con una base larga a un dipresso come la piazza Castello.

In mezzo a tanta profusione di progetti così discordi nulla trovai dunque che potesse veramente fissare l'attenzione del Ministero. Mi giunse in questo mentre la relazione del Municipio con molte osservazioni, le quali, sebbene nulla conchiudessero di definitivo, contenevano tuttavia varie idee giuste ed opportune.

Giungeva poco dopo la relazione della Camera di commercio la quale annunciava un progetto, ma che non era ancora fatto e che venne consegnato al Ministero solo nel mese di novembre. Credetti allora conveniente di mandare colà uno dei più valenti ingegneri, che non aveva conoscenze in Napoli e che non poteva per conseguenza subir l'influenza d'alcuno, il signor Mati, pregandolo di studiare la questione; quindi chiamai a Torino i signori Mati, Giordano, Biancheri e l'ispettore Parodi, per incaricarli di esaminare tutti i progetti rassegnati al Ministero, tenendo conto di tutte le osservazioni che erano state fatte sopra il progetto Fioca e dando la base fondamentale di un progetto definitivo.

Si accinsero essi all'opera e fecero questo e molti altri progetti di porti che saranno poi sottoposti all'approvazione del Parlamento.

Ultimato un tal lavoro, il Ministero credette bene di assoggettarlo all'esame d'una Commissione composta d'ufficiali di marina, dei quattro ingegneri predetti e presieduta dal nostro onorevole collega ammiraglio Serra, affinchè definitivamente decidesse su quale base dovesse essere condotto il progetto.

Questa nuova Commissione, che lo credo competentissima, approvò in massima le proposte formulate dai quattro ingegneri accennati, salvo alcune modificazioni. Ora questo progetto che contiene le idee principali del signor Parodi, che rassomiglia a quello di Fioca, ma che non è il suo (tengo a dichiararlo nettamente, perchè so che si dice a Napoli essere il suo progetto quello adottato dal Ministero), fu approvato, dico, dalla Commissione. Il Ministero ordinò intanto all'ispettore ingegnere del porto di Napoli di compilare un progetto definitivo sulle basi state fissate dalla Commissione. Ma vi era il molo orientale che, isolato come è, certamente non poteva recare vantaggio alla navigazione, che anzi la mette in pericolo.

E qui francamente confesso che sarebbe stato meglio

di principiare dal prolungamento del molo di S. Vincenzo anzichè cominciare quello orientale, intorno al quale attualmente si lavora; ma siccome questo molo orientale, dico, era già principiato e di più nello stato in cui si trovava costituiva un pericolo per la navigazione, allora si decise di completarlo e renderlo nello stesso tempo di maggiore utile che si potesse alla navigazione.

Si rendeva intanto più manifesta la necessità di accelerare per quanto possibile il prolungamento del molo militare, e vedendo io che la legge che accordava 3,200,000 lire per il porto di Napoli era diretta alla costruzione del molo orientale, credetti, in seguito agli studi accennati, conveniente di distrarre una parte di quella somma per destinarla al prolungamento del molo militare. Nell'assenza quindi del Parlamento mi credetti autorizzato a fare promulgare un Decreto reale, col quale una parte appunto della somma dei 3,200,000 lire fosse applicata al molo militare; dico solo una parte della somma, perchè non poteva il Ministero dare alle opere iniziate il compimento necessario.

Ma qui si dirà: d'onde avviene che essendosi ordinato fino al mese di settembre il prolungamento del molo militare non si è ancora fatta cosa veruna?

La ragione è assai semplice. Bisogna notare che per costruire un molo si richiedono grosse pietre, e l'averle non è così facile, come si crede, in Napoli.

Là vi sono solo due cave principali, cioè quella del Granatello e l'altra di Pozzuoli. Or bene, essendo io andato a visitare i luoghi ho trovato che il servizio delle cave era assai male ordinato. Infatti mentre sul luogo si potrebbero estrarre pietre di 3, 4 o 5 metri cubi, erasi invece obbligati di frantumarle in piccoli pezzi per poterle trasportare. Ora, come pel prolungamento del molo militare che si fa in alto mare, erano necessarie grosse pietre perchè potesse esso resistere all'impeto delle mareggiate, diveniva così impossibile di poterlo subito costruire.

Nè era solo necessario avere materiali di maggiore dimensione, si richiedevano pure imbarcazioni di portata sufficiente per trasportare queste masse di pietre. E come neppure queste si avevano, fu forza di ordinarle tali che fossero capaci di 160 tonnellate almeno, giacchè tutte le altre, come notai, tutt'al più ne erano capaci di 80. Di più bisognava ordinare il servizio delle cave, costruire binari per strade ferrate, perchè, notate che a Pozzuoli non si possono fare imbarcazioni che per quattro mesi dell'anno, mentre negli altri le barche non s'accostano alla spiaggia.

Per provvedere dunque a queste diverse bisogna, mandai un ingegnere straniero molto abile che mi facesse un progetto per l'ordinamento delle cave.

Vede dunque l'onorevole Vacca il perchè siasi posto ritardo nell'intraprendere i lavori della natura di quelli del prolungamento del molo militare.

L'onorevole preopinante mosse ancora un'altra obiezione, e disse: voi avete il progetto della Camera di

commercio di Napoli, e questo ben corrisponde a tutti i bisogni del porto di quella città.

Farò notare anzitutto che io non ebbi il progetto che nel mese di novembre, cioè dopo che era emanato il decreto di cui parlai, e dopo che la Commissione presieduta dall'onorevole ammiraglio Serra aveva compiuto i suoi lavori. Tuttavia anche questo progetto se si eseguisse secondo le basi fissate, secondo il giudizio di persone competenti, non sarebbe nemmeno molto applicabile.

Propone esso infatti di prolungare il molo di 1200 metri, e notate che la parte principale di questo molo per la lunghezza di circa 600 cadrebbe in una profondità di oltre 30 metri.

Se l'onorevole Senatore Vacca credesse molto facile di fare dei moli ad una tale profondità, egli sarebbe in gravissimo errore.

Il progetto stato elaborato dalla Commissione comportava un molo della lunghezza di 800 metri; mentre quello proposto dalla Camera di Commercio lo voleva della lunghezza di 1200, quattrocento metri di più di quello ideato dalla Commissione.

Di più la proposta della Camera di Commercio aveva un gravissimo inconveniente, quello cioè di ridurre il porto di Napoli in una proporzione molto piccola, mentre il progetto della Commissione lo ampliava di più di quaranta ettari; notate, o Signori, che quaranta ettari è uno spazio molto rilevante.

La spesa enorme, che si sarebbe poi fatta, non sarebbe stata adeguata all'utile che se ne sperava.

In seguito a tali considerazioni il Ministero non credette di dover cambiare la base del progetto, ed opinò invece di dover mantenere l'esecuzione del decreto emanato nel mese di settembre.

L'onorevole Senatore Vacca ha fatto, riguardo al collocamento del molo orientale, quale è attualmente, un appunto di cui io riconosco tutta l'importanza. Egli disse che questo molo ha conservato nel recinto del nuovo porto lo sbocco del Sebeto. Fu questo, è vero, un errore, ma non così grave che non si possa correggere con la spesa di 400 o 500 mila lire. Tuttavia se possibil fosse rifare il fatto, sarebbe forse più conveniente di trasportare questo molo in modo che lo sbocco del Sebeto si trovasse fuori del porto, ma ora la cosa è fatta, nè par più opportuno dopo che vi sono circa 300 o 400 metri di molo fatti, di ripescare quelle pietre e trasportarle altrove. Sarebbe questa un'operazione che richiederebbe tempo lungo e spese enormi, e senza contare che sarebbe di molto difficile esecuzione.

Convien dunque prendere le cose come sono e procurare di portarvi rimedio collo sviare lo sbocco del Sebeto e dargli un'altra direzione in modo che quel torrente più non abbia a scaricarsi nel porto come ora avviene, essendo esso molte volte torbido.

Ecco la storia genuina di ciò che si è fatto per il porto di Napoli. Dopo quell'epoca è pervenuto al Mini-

stero il progetto definitivo compilato secondo le basi che sono state date dalla Commissione.

Ora io per mezzo del Ministro di Marina ho pregato l'onorevole Senatore ammiraglio Serra di voler sedere nella Commissione composta di ingegneri e di ufficiali di marina, onde esaminare questo nuovo progetto, e di vedere se corrisponda a tutte le condizioni che furono primitivamente stabilite. Tosto che ciò sarà fatto, sarà cura del Ministero di proporre al Parlamento quelle altre opere che crederà di maggiore utilità e di più grande urgenza.

Debbo osservare inoltre che il più volte accennato progetto portando il prolungamento del molo militare ad 800 metri, si avrà un'area quasi ampia come quella del porto di Marsiglia. Esso potrà perciò corrispondere a tutti i bisogni della città, giacchè non conviene farsi troppa illusione sull'importanza di questo porto, nè bisogna pensare che esso possa diventare un porto quale è quello di Marsiglia. Questo serve ad una popolazione di circa 40 milioni d'abitanti, mentre che quello di Napoli non serve ad alimentare che una parte della popolazione d'Italia e l'immensa città in cui è situato. Basta dunque che l'estensione che gli si darà sia più che sufficiente per tutti i bisogni presenti e futuri del commercio napoletano. Se consideriamo ora la spesa troveremo che essa è considerevole, perchè si tratta nientemeno che di 32 milioni, dei quali 8 milioni soli per il prolungamento del molo militare. Per questo prolungamento vi vogliono molti e molti anni, imperocchè il mare in tale località è assai profondo e nella estremità del molo saremo obbligati di raggiungere la profondità di 28, 30 e forse 40 metri, locchè richiederà, ripeto, un tempo notevole assai.

Dopo le osservazioni fatte spero che il Senato vorrà riconoscere che il Ministero nulla ha trascurato onde essere illuminato su così importante questione.

E qui mi si permetta di fare ancora osservare come i Ministri bene spesso siano in una posizione molto difficile relativamente alle esigenze, ai reclami, alle proteste ed alla pressione di molte persone che si credono assai versate in questioni tecniche.

Il Senato ricorda ciò che avvenne per il porto di Genova.

Io ebbi ad occuparmene, e l'onorevole Senatore Paleocapa può dire come sia stato a un tal riguardo tormentato.

Quando si è trattato di prolungare il molo nuovo, si misero innanzi difficoltà d'ogni genere dalle Camere di commercio, dai capitani mercantili che sanno benissimo la loro arte, ma hanno alle volte anche la pretesa di giudicare inappellabilmente tutte le questioni che riflettono le opere che si fanno sul mare.

Ebbene, dopo molte dispute e petizioni, il Ministro ed il Governo hanno preso il partito di prolungare il molo di Genova, e malgrado le previsioni fatali che si erano fatte intorno a quel prolungamento, si vide che di mano in mano che si prolungava il molo, il porto si rendeva

più tranquillo; ed ora anche quelli che hanno osteggiato quell'opera sono contenti. Non dirò neppure al Senato quante opposizioni si siano fatte al Governo quando si è trattato di stabilire la stazione di Genova a livello del mare, cioè a portata dei bastimenti. Ebbene, il Governo ha dovuto cedere all'opposizione che fu fatta, ed ha costruita la stazione a 16 metri sopra il livello del mare.

Ora, quelli che conoscono Genova sono convinti del cattivo collocamento di questa stazione e tutti od almeno molti desiderano che questa venga trasportata al livello del mare, e dico questo perchè si sappia che, se il Governo non resiste alle volte vigorosamente a quelle opposizioni che vuolsi esprimano l'opinione pubblica, trovasi costretto a fare delle opere che dopo vengono giudicate meno buone. Ora, Signori, io procuro di conoscere tutte le opinioni degli uomini più esperti; ma quando ho l'intima convinzione che quello che si fa è buono, non mi lascierò più smuovere da qualsiasi osservazione che non sia fondata sopra ragioni solide, ma miri solo a far opposizione al Governo.

Ho dichiarato esplicitamente qual fosse il mio divisamento, darò ora breve risposta ai tre ultimi quesiti fattimi dal Senatore Vacca, cioè:

Se si intenda far eseguire il Decreto regio; ed io ho risposto che sì, notando però quali fossero i motivi che hanno ritardato il prolungamento del molo militare.

In secondo luogo egli domanda se sia stata ordinata la sospensione della scogliera iniziata; e qui debbo osservare al Senatore Vacca che non si poteva più cercare di sospendere tali lavori, ma solamente si doveva pensare di trarre da questa il maggiore vantaggio possibile.

Infine egli mi domanda se vi è un progetto definitivo, e qui posso assicurarlo che il Governo lo ha e credo corrispondente ai vari bisogni di quel porto. Questo progetto è ora sottoposto al parere di una Commissione e appena questa avrà emesso il suo parere, il Ministero cercherà di attuarlo, poichè conosce quanto sia necessario che la città di Napoli venga dotata di un porto pari alla sua importanza.

Presidente. Il Senatore Pareto ha domandato la parola: prima di accordargliela, faccio osservare che già più di un'ora della seduta fu occupata per l'oggetto dell'interpellanza. Siccome vi hanno molti progetti di legge, i quali sono tutti in istato di essere portati in discussione, e che credo potrebbero fra poco tempo essere spediti, così debbo far presente al Senato che, quando si muove un'interpellanza particolare sopra un oggetto determinato, non credo che la discussione possa portarsi sopra soggetti estranei ad essa.

Ciò premesso do la parola al Senatore Pareto.

Senatore Pareto. Ho chiesto la parola semplicemente per una rettificazione. Il Ministro ha detto che a Genova la stazione della strada ferrata se fu messa nel luogo dove è, fu perchè la popolazione lo voleva. Io

farò osservare che, quando si propose la stazione vicino al porto non si diede un progetto completo, e non si parlò punto della prolungazione del molo. Ora, siccome nello stato in cui fu presentato il progetto, la stazione al mare era esposta ai flutti, così la popolazione aveva ragione di ciò osservare e di dire che, per quanto concerneva la stazione, essa non poteva stare. Se il Ministro, invece di un progetto monco e non intero, ne avesse presentato uno completo e avesse pur detto di far la stazione presso al giardino Doria, accennando contemporaneamente che si sarebbe fatta una notevole prolungazione del molo, allora nessuno si sarebbe opposto a questo, perchè, adesso che il molo è prolungato, si vede che poteva stare la stazione anco al livello del mare; ma quando non era allungato il molo era impossibile che l'ideato progetto potesse eseguirsi senza restringere di troppo l'area del porto. Questo dico per rispondere all'osservazione che Genova ha influito sul cattivo posto della stazione; vi ha influito soltanto perchè nello stato delle cose bisognava che facesse così; e aggiungo che, se quella stazione è in quel posto, ne fu causa una persona che qui non si potrebbe nominare, perchè è una persona reale, ma è storico...

Presidente. Scusi, ma questa è una rivista retrospectiva che non ha punto che fare coll'oggetto dell'interpellanza.

Senatore Pareto. È una rettificazione a quanto ha detto il signor Ministro; gli altri hanno parlato tanto, posso parlare per due minuti anch'io.

Dunque fu il Re Carlo Alberto che volle che si facesse anche in quel punto, perchè osservava che quando il molo non era prolungato, la stazione non era difesa militarmente e la cinta di mura lungo il porto poteva essere facilmente attaccata e presa. Egli medesimo disse che si dovesse stabilire dentro delle mura, tanto che la batteria di S. Teodoro non fosse presa in caso d'attacco e potesse difendere l'imboccatura del porto.

Presidente. La parola è al Senatore Vacca.

Senatore Vacca. Io non abuserò dei preziosi momenti e dell'indulgenza del Senato: sono lieto che la mia interpellanza abbia dato occasione alle amplissime spiegazioni che ci ha con gran cortesia fornito il signor Ministro dei Lavori Pubblici; non so, anzi dubito per verità se codeste spiegazioni potranno riuscire pienamente soddisfacenti ed atte a calmare le apprensioni e la commozione grandissima che gli ultimi disastri accaduti nel porto di Napoli hanno colà destato, ma io nutro lusinga che questa discussione non tornerà vana, perchè varrà da un lato ad accertarci che il Ministero è persuaso della convenienza, anzi dell'urgenza di ritornare a quel primitivo progetto, cioè del prolungamento del porto militare.

È anche importante che il signor Ministro con grande schiettezza abbia pure convenuto che il molo di levante, quello propriamente sul quale i lavori sono già in corso, presenti dei grandi vizi e delle magagne in-

negabili; questa preziosa confessione potrà forse giovare e valere nel momento in cui si tratterà di porre mano al progetto definitivo, imperocchè se io convengo da un lato che vi sono dei fatti compiuti sui quali non sarebbe più possibile di tornare sopra, d'altra parte però io credo che, svelati i vizi di quel progetto come sta, non sarà difficile di correggerli e di dargli miglior indirizzo.

Sotto questo rapporto dunque io credo che non saranno inutili i chiarimenti che il signor Ministro gentilmente ci ha forniti per rassicurare da un lato gli animi colà, e d'altra parte far tesoro di tutte le nuove osservazioni, le quali potranno servire a darci un progetto definitivo ben ponderato e ben maturo, per modo da schivare i pericoli che si sono sinora avvertiti.

DISCUSSIONE E VOTAZIONE DI VARI PROGETTI DI LEGGE.

(V. *Atti del Senato* N. 86, 90, 94, 89).

Presidente. Passiamo all'ordine del giorno.

Viene avanti tutto in discussione il progetto segnato col numero 86 relativo all'autorizzazione di una spesa straordinaria sul bilancio 1862 del Ministero delle Finanze per gratificazioni agli agenti del cessato dazio di macinato nelle Marche.

Leggo il progetto di legge.

(V. *infra*.)

La discussione generale è aperta.

Se non si domanda la parola, passerò alla lettura degli articoli:

« Art. 1. È approvata la spesa di lire 160,000 per corrispondere una gratificazione di sei mesi di soldo agli agenti dell'appalto del dazio sul macinato nelle Marche. »

(Approvato.)

« Art. 2. Questa spesa sarà stanziata nel bilancio del Ministero delle Finanze dell'anno 1862 al capitolo 206: « Spese straordinarie, impiegati del cessato appalto del dazio sul macinato nelle Marche. »

(Approvato.)

Se crede il Senato si faranno due squittini: con una sola chiamata, e perciò passo al progetto segnato col n° 90 relativo a maggiori spese sul Bilancio 1861 del Ministero della Guerra, categorie 90 e 91.

Leggo l'articolo unico del progetto.

(V. *Infra*.)

La discussione generale è aperta.

Se non si domanda la parola rileggerò l'articolo per la discussione particolare:

Articolo unico.

Sono autorizzate le seguenti maggiori spese in aggiunta al Bilancio del Ministero della Guerra per l'esercizio 1861, cioè:

» Categoria 90 — Pane e viveri. L. 13,339,639 22
 Idem. 91 — Foraggi . . . » 1,030,000 »
 L. 14,369,639 22

Trattandosi di articolo unico si passa immediatamente allo squittinio segreto.

Rinnovo la mia preghiera ai signori Senatori di voler rimanere nell'aula; abbiamo molti progetti di legge, i quali possono forse essere discussi e spediti nella seduta d'oggi; così si terminerebbero tutti i lavori stati portati all'ordine del giorno precedentemente, con riserva poi della spedizione di quegli altri progetti di legge che verranno portati in discussione in seguito all'eccitamento che io ho fatto ai rispettivi Relatori.

(Il Senatore, Segretario, Arnulfo fa l'appello nominale.)

Prego i signori Senatori di avvertire che siamo appena in numero legale e che per conseguenza è necessario che rimangano nell'aula fino al termine della seduta.

Risultato della votazione sul progetto di legge per gratificazioni agli agenti del cessato dazio sul macinato delle Marche:

Votanti	82
Favorevoli	65
Contrari	17

(Il Senato approva.)

Sul progetto per autorizzazione di maggiori spese sul bilancio 1861 del Ministero della Guerra:

Votanti	82
Favorevoli	66
Contrari	16

(Il Senato approva.)

Ora io proporrei un sistema per procedere più spedatamente che sia possibile nei nostri lavori.

Si metterebbero in discussione immediatamente i due progetti di legge segnati coi numeri 94 e 89 relativi, il primo all'autorizzazione di una spesa straordinaria per la costruzione di due piroscafi onerari, il secondo all'autorizzazione di una spesa straordinaria per lo acquisto dell'apparecchio telegrafico a stampa del professore Hughes; quindi si passerebbe al doppio squittinio con una sola chiamata.

Dopo ciò, siccome gli altri progetti di legge che rimangono non sono relativi che a maggiori spese e crediti supplementari, sarebbe il caso di applicare ad essi l'articolo 55 del regolamento il quale è così concepito:

« Allorché più proposte di legge sono relative a crediti supplementari o ad interessi particolari o locali, e non hanno dato luogo ad opposizione, esse sono messe a partito unitamente mediante un solo squittinio segreto, quando non sia chiesta la divisione.

» Ove sorga opposizione rispetto ad una o più di queste leggi, si procede a squittinio segreto sovra

ognuna di quelle che hanno dato luogo ad opposizione. »

Mercè questo metodo si potrebbe, parmi, abbreviare di molto i nostri lavori, sempre quando i signori Senatori siano cortesi della loro presenza sino alla fine di una seduta un po' prolungata.

Se non c'è osservazione in contrario leggo il progetto di legge relativo all'autorizzazione di una spesa straordinaria per la costruzione di due piroscafi onerari. (Vedi infra.)

È aperta la discussione generale.

Se non si domanda la parola passo alla lettura degli articoli.

« Art. 1. È autorizzata una spesa straordinaria di quattro milioni di lire per la costruzione di due grossi piroscafi onerari per trasporto di cavalleria e di artiglieria. »

(Approvato.)

« Art. 2. La detta somma sarà stanziata al capitolo 56 bis: *Costruzione di due grossi piroscafi*; e ripartita nei due seguenti Bilanci, cioè:

a carico del bilancio 1863.	L. 500,000
» » 1864.	» 3,500,000

	L. 4,000,000

(Approvato.)

Passo all'altro progetto di legge segnato col numero 89, cioè a quello per l'acquisto dell'apparecchio telegrafico a stampa del professore Hughes.

(V. infra.)

La discussione generale è aperta.

Se non si domanda la parola passo alla lettura degli articoli.

« Art. 1. È autorizzata la spesa straordinaria di lire 130 mila stata approvata in via provvisoria con Decreto reale in data 14 novembre 1861, in senso degli articoli 20 e 21 della legge 13 novembre 1859 per lo acquisto del diritto privilegiato di esercitare nel Regno l'apparecchio a stampa telegrafico del prof. Hughes. »

(Approvato.)

« Art. 2. Per l'applicazione di tale spesa è iscritta sul Bilancio 1861 del Ministero dei Lavori Pubblici una apposita categoria col n.º 155 bis, e colla denominazione: *Indennità al professore Hughes per suo telegrafo a stampa.*

(Approvato.)

Si passerà ora allo squittinio segreto sulle due leggi ora votate.

(Il Senatore, Segretario, Arnulfo fa l'appello nominale.) Risultato della votazione.

Per la legge concernente la spesa straordinaria per l'acquisto dell'apparecchio telegrafico a stampa del professore Hughes:

Votanti	84
Favorevoli	56
Contrari	28.

(Il Senato approva.)

Per la legge per l'autorizzazione di una spesa straordinaria per la costruzione di due piroscafi onerarii:

Votanti 83
 Favorevoli 61
 Contrari 22.

(Il Senato approva.)

DISCUSSIONE ED APPROVAZIONE
 DI SEI PROGETTI DI LEGGE
 RELATIVI
 A SPESE MAGGIORI E SPESE NUOVE

(Vedi Atti del Senato N. 91, 93, 78, 80, 81 e 84)

Presidente. Ora abbiamo sei progetti di legge ai quali può applicarsi l'articolo 55 del regolamento che ho letto testè.

Dò lettura del primo col N. 91 relativo a maggiori spese e spese nuove sul bilancio 1862 del Ministero dei Lavori Pubblici.

(Vedi infra.)

La discussione generale è aperta.

Ministro dei Lavori Pubblici. Demando la parola.

Presidente. Ha la parola.

Ministro dei Lavori Pubblici. Prima che si venga alla votazione dell'articolo di questa legge debbo dare uno schiarimento al Senato intorno ad alcune osservazioni fatte dall'onorevole Relatore dell'Ufficio Centrale, il signor Senatore Paleocapa.

Fra le opere che sono oggetto della presente legge v'è la costruzione del ponte sull'Adda a Lodi.

L'onorevole Senatore non sa perchè, trattandosi di opera la quale non è ancora compiuta, e per la quale richiedesi anche lo stanziamento suppletivo a quelle somme che già furono assegnate, si porti il fondo di 166 mila lire nel bilancio del 1862, mentre sarebbe più naturale inscrivere nel bilancio degli anni 1864 e 1865. Rispondo all'onorevole Senatore Paleocapa che il motivo per cui si è stanziato nel bilancio del 1862 questo fondo fu per osservare i regolamenti amministrativi di contabilità.

L'appalto fu fatto in dicembre 1862 per l'opera compiuta calcolata in lire 313 mila, mentre non vi era che una somma di 150 mila lire portata nel bilancio.

Ora quest'opera era urgente, nè si poteva tener conto del fondo di lire 166,582 73 iscritto nel bilancio 1861, perchè caduto in economia, e nemmeno si poteva dare un appalto completo di un'opera per una somma la quale non era ancora portata in bilancio ed approvata per legge. Dunque per potere in dicembre 1862 approvare il contratto e per regolarizzare quest'operazione, si propose di portare la somma necessaria per comporre le lire 313 mila nel bilancio 1862 e si provvide all'urgenza mediante Decreto reale. Questa è la prima operazione

Senatore Paleocapa. Domando la parola.

Ministro dei Lavori Pubblici. Vengo ora ad un'altra osservazione, e quella relativa alle spese stanziato per i porti. L'onorevole Relatore nota come, mentre nelle antiche provincie le spese dei porti sono sopportate dai comuni e dalle provincie, ciò non avviene nelle altre parti dello Stato.

Farò notare che, tenendo conto della giustizia che deve esservi fra le varie parti del Regno, tutte le volte che si è trattato di autorizzare opere nuove da farsi in alcuni porti, toltone quello di Brindisi che è in una condizione eccezionale, si è anche chiamato il concorso specialmente delle provincie meridionali.

Ad esempio, per le opere straordinarie che si fanno al porto di Santa Venera, la provincia ed i comuni devono concorrere. Nelle nuove proposte poi che si fanno per i porti sui bilanci 1864 e 1865, è pure stabilito che le spese sono in parte sopportate dai municipi e dalle provincie che possono avere interesse a quei porti. Ma sebbene queste disposizioni siano già state prese, ciò non toglie l'inconveniente accennato dall'onorevole Relatore nel suo rapporto relativamente alla promulgazione della legge del 1859 intorno alle opere pubbliche, la quale, come ben conosce il Relatore, in forza della legge che dà la concessione delle ferrovie Calabro-Siculo, fu estesa a tutte le provincie del Regno.

Ora sembra che l'onorevole Senatore Paleocapa creda che questa legge sia in ogni dove nel suo pieno effetto. Essa invero fu pubblicata, ma il Ministero dovette sospendere l'applicazione di alcuni capi specialmente di quelli che si riferiscono a strade e porti, perchè applicandoli sarebbesi dato luogo ad una diversa interpretazione che era indispensabile impedire, onde togliere le difficoltà che potevano nascere nelle diverse provincie.

Ma mentre il Ministero sospendeva l'applicazione della legge, si obbligava a presentare al Parlamento una legge che riformasse la medesima. Lo studio di questa riforma della legge del 1859 è ora ultimato, anzi ho pregato due dei nostri onorevoli colleghi di volerla esaminare e darmi tutti quei suggerimenti che la loro lunga esperienza amministrativa potrà somministrare.

Ho dovuto aspettare finora a presentare questa riforma al Parlamento, perchè era necessario attendere anche che venisse in discussione la legge sull'ordinamento provinciale, essendo evidente che le due leggi delle opere pubbliche e dell'ordinamento provinciale hanno tra loro un'intima connessione.

Vi è infine la questione dei porti. Essa era già stata trattata da una Commissione di ufficiali di marina per la classificazione dei porti, tuttavia in seguito a nuovi ragguagli raccolti, il Ministero ha veduto che questa classificazione richiedeva qualche modificazione.

Il Ministero ha cercato dipoi formulare un progetto che fosse applicabile a tutte le località per la parte di concorso che devono prestare le provincie ed i comuni.

Vi era anche la parte delle acque, questione diffi-

cilissima che era trattata con principii generali nella legge del 1859, la quale dovendo prevedere tutti i casi che si presentano attualmente nelle varie provincie che formano il Regno d'Italia, dovea essere studiata profondamente per esser posta in relazione colla legge provinciale che sarà fra breve discussa nell'altro ramo del Parlamento e colle nuove leggi d'imposta le quali in parte sono approvate dal Parlamento, in parte sono ancora da approvarsi dal Senato.

Questo progetto, ripeto, sarà quanto prima terminato, ed io spero che fra pochi giorni potrò presentare la riforma della legge sulle opere pubbliche del 1859 che tratterà appunto specialmente della classificazione delle strade, dell'ordinamento dei porti, non che dell'ordinamento delle acque, e così sarà corripo al desiderio giustissimo espresso dal Senatore Paleocapa nella sua relazione.

Ho creduto tali spiegazioni necessarie per rispondere agli appunti che sono stati fatti dallo stesso onorevole Senatore.

Presidente. La parola è al signor Senatore Paleocapa.

Senatore Paleocapa, Relatore. Prima di tutto farò osservare all'onorevole signor Ministro che la relazione è ben fatta e sottoscritta da me, perchè l'Ufficio Centrale ha destinato me a riferire, ma che non esprime la mia esclusiva opinione, ma esprime anche l'opinione di tutti unanimi i membri che compongono l'Ufficio Centrale.

Quanto a me poi, per ciò che riguarda la specialità del primo argomento che si riferisce al ponte di Lodi, dopo le dichiarazioni del signor Ministro, io sono pienamente appagato. Ma egli sarà abbastanza giusto per riconoscere che veramente un'irregolarità appariva; egli ha adottati i motivi per cui fu indotto a commetterla, ma che un'irregolarità, almeno apparente, ci fosse è certo, e che in conseguenza l'Ufficio Centrale avesse motivo di notarla non mi pare che si possa negare.

Quanto all'argomento più grave, che è quello che riguarda i porti, mi pare egualmente che risulti da ciò che ha detto il signor Ministro, che le osservazioni fatte dall'Ufficio Centrale nella sua relazione non erano fuori proposito e senza fondamento.

L'Ufficio si lagnava che si trattassero diversamente le provincie antiche e le nuove, e che questo abbia luogo non si può mettere in dubbio, perchè noi abbiamo veduto recentemente gravare il bilancio dello Stato di pesi assai gravi, cioè di molti e molti milioni senza che nella legge stessa sia fatto alcun cenno di quella parte di spese che dovesse aggravare o le località o le provincie in cui si aprono i porti.

Il signor Ministro dice che in alcuni casi è stato imposto un aggravio alle provincie o alle località secondo le leggi che antecedentemente vigevano.

Io non dubito di questo, ma non conosco queste leggi e non so se quanto, in conseguenza di esse, si imporrà

alle provincie o località sia nella misura stessa e sia giustamente equiparato al carico che sopportano le antiche provincie, cioè le provincie liguri orientali ed occidentali.

D'altronde, come dico, appunto perchè ci sono casi in cui eccezionalmente si è portato una parte delle spese a carico delle provincie, l'Ufficio Centrale non ha fatto altro che esprimere il desiderio che si converta al più presto la eccezione in regola generale.

E se questo fosse stato fatto prima, io credo che una gran parte delle spese di cui si è aggravato esclusivamente lo Stato, sarebbe stata posta a carico delle provincie, e l'Ufficio ha espresso codesto desiderio anche perchè non poteva dimenticare quello che è succeduto in un caso speciale.

La povera provincia di Bosa voleva fare un porto; si trattava di un progetto che importava, se non isbaglio, settecento od ottocento mila lire; la povera provincia di Bosa doveva sopportarne la metà, ed era disposta a sopportarla, se non che un aumento portato dalla perizia faceva mancar qualche cosa, per questo è stato lungamente dal Senato discusso se si dovesse rifiutare la costruzione di questi lavori desiderati da 15 anni, poichè ci mancavano 40 o 50 mila lire, e gli Uffici giustamente osservavano che secondo la legge si sarebbe oltrepassato il limite della spesa da mettere a carico dello Stato; onde è stato convenuto che si trovino modi di modificare questa spesa lasciando indietro alcuni lavori, e ciò appunto per merito del signor Ministro che ha trovato la possibilità di far sì che la provincia di Bosa possa eseguire questo progetto per il quale fa sacrifici di più centinaia di mille lire, vendendo tutti quei pochi bochi che aveva, per la riapertura di un porto che sarà di grande utilità anche allo Stato.

In confronto di questo è evidente che deve fare una triste impressione il vedere come si siano, non dico sotto il solo Ministero attuale, ma anche sotto i precedenti, accumulate spese gravissime a tutto carico dello Stato anche per porti che evidentemente non sono porti di prima categoria. Fra questi vi sono porti, come parecchi di quelli del litorale Adriatico, che non sono altro che foci di torrenti, che hanno un interesse locale, ma che non possono riguardarsi come porti di quelli per cui debba lo Stato sopportare tutte le spese. Ecco perchè fu fatta tale osservazione a cui allude il signor Ministro; si è fatta pel vivo desiderio che sia finalmente estesa a tutto il regno una giusta uniformità di trattamento.

Il signor Ministro dice benissimo, e l'ho ricordato io stesso nella relazione, che se la legge del 1859 che riguarda l'ordinamento generale dei lavori pubblici, rispetto ai porti stabilisce delle norme per le sole antiche provincie, giacchè la Lombardia non ha porti; però è stato dichiarato, con un articolo dell'altra legge che approva la concessione delle ferrovie Calabro-Sicule, che questa legge sarebbe estesa a tutto il Regno.

Il signor Ministro dice che la legge è stata pubblicata, ma che non ha potuto ancora essere messa ad esecuzione; mi permetterà che osservi che è inutile che sia pubblicata una legge quando non si può metterla in esecuzione, ed è già gran tempo che ciò si aspetta.

Il signor Ministro ha spiegato i motivi che possono giustificare il tempo trascorso senza che si dia esecuzione alla legge, ma non pertanto si vedrà anche esser giusto che si reclami affinché questa legge sia finalmente eseguita.

Io non posso dir ciò che come mia opinione, perchè qui la Commissione non è unita, ma non potevo tralasciare queste brevi osservazioni, concludendo però che mi appago di quello che ha detto il signor Ministro sul fine del suo discorso, cioè che è imminente la classificazione dei porti di tutto lo Stato, senza la quale le spese per i porti continueranno ad essere a carico dello Stato intieramente, e molte andranno a carico dello Stato anche di quelle che dovrebbero essere a carico intiero o quasi intiero delle località od essere eseguite dalle località col solo sussidio dello Stato, il che non è meno contrario a giustizia che all'economia dell'erario.

E qui ricordo che non si tratta di poca cosa. Genova per esempio, dove si eseguono ogni anno molti lavori (non so adesso precisamente quali assegni vi siano stati fatti) forse per un milione di lire annualmente, Genova, dico, ne paga il 10 per cento, paga cioè centomila lire, che non è piccola cosa; invece non so quali altre parti delle provincie romane, toscane e napoletane abbiano pagato nessuna somma, o si siano almeno avvicinate a pagamenti in egual proporzione.

Ministro dei Lavori Pubblici. Ho domandato la parola per dare qualche spiegazione al Senato intorno alla relazione dell'Ufficio Centrale. Non è certamente perchè io ravvisassi inopportune le osservazioni che vennero fatte dal Relatore; anzi io le credo opportunissime, ed è appunto perchè io stimava mio debito dare alcuni schiarimenti, che ho dimandato di spiegare i motivi che avevano indotto il Ministero ad inscrivere nel bilancio del 1862 le spese relative al ponte sull'Adda, e quelli che avevano ritardato fin'ora l'applicazione completa della legge del 1859 sulle opere pubbliche.

Azzitutto debbo rettificare un errore in cui è forse incorso l'onorevole Senatore Paleocapa, cioè che la

legge sia stata promulgata e non ancora applicata. La legge è promulgata ed applicata ma non intieramente. Vi sono alcuni titoli che non hanno potuto essere applicati; quello relativo alla classificazione delle strade, e l'altro relativo alla classificazione dei porti; perchè, ben ricorderà il signor Senatore Paleocapa che alcuni porti delle antiche provincie sono indicati tassativamente negli articoli della legge.

In conseguenza questi titoli non potevano estendersi agli altri porti dello Stato, perchè non sono citati i porti delle altre provincie. E questo è il motivo per cui questo titolo ha dovuto rimanere sospeso.

Si è dunque dovuto procedere ad una classificazione dei porti, che sembra cosa facile, ma che invece presenta serie difficoltà. Spero però che il lavoro sarà presto terminato.

Dirò pure che egli è incorso in errore nel credere che le provincie meridionali non sopportino le nuove spese che furono decretate dal Parlamento.

Io citerò il porto di Santa Venera nelle Calabrie, ove la metà delle spese è sopportata da tre provincie. Dunque qui si è già cominciato ad applicare il principio della legge, che quando si tratta di porti di questa categoria, la metà delle spese debb'essere a carico delle provincie.

Lo stesso si fa per i nuovi progetti che sono per il 1864 rassegnati al Parlamento, ed ho speranza che prima che venga in discussione il progetto di legge sulle spese straordinarie dei porti, sarà anche presentata al Parlamento la riforma della legge sulle opere pubbliche che ho accennata, e si riferisce alle strade, alle acque ed ai ponti.

Presidente. Interrogo il Senato se vuol chiudere la discussione generale.

Chi intende chiuderla, voglia alzarsi.

(La discussione generale è chiusa.)

Leggo l'articolo unico e la tabella che ne fa parte.

Articolo unico.

« Sono autorizzate le maggiori e nuove spese da iscriversi nel bilancio del Ministero dei Lavori Pubblici per l'anno 1862, nella complessiva somma di lire setteciento cinquantumila cinquecento sei, centesimi trentatre, nella conformità del quadro annesso alla presente legge.

Capitoli	Articoli	DESIGNAZIONE DELLE SPESE	Ammontare
Spese ordinarie.			
9	38B	Ricostruzione e struttura mista del ponte sull'Adda a Lodi	166,582 73
26	40	Spese d'annua manutenzione al porto di Palermo	80,000 »
	41	Id. Messina	40,000 »
	45	Id. Girgenti	25,143 25
	47	Id. Marsala	30,000 »
	49	Eventuali	10,000 »
27	19	Spese di miglioramento al porto di Palermo	40,000 »
	21	Id. Messina	40,000 »
	22	Id. Catania	4,578 50
	23	Id. Siracusa	30,000 »
	27	Id. Trapani	34,458 12
TOTALI per le spese ordinarie			500,762 60
Spese straordinarie.			
105bis	»	Rettifica del primo tronco della strada dall'Agnano al bosco degli <i>Astroni</i>	26,345 »
112bis	1	Costruzione del primo tratto di strada nazionale in territorio di Calabria Ulteriore I dalla cascina dell' <i>Addolorata</i> dopo l'abitato di Scilla al ponte Carbonara presso Torre Cavallo	71,400 »
	2	Costruzione dell'altro tratto fra il ponte Caravilla ed il sito della <i>Menacena</i> presso Scilla	102,000 »
112ter	»	Completamento della strada che da Camerata mette alle saline di Sangro in provincia di Calabria Citeriore	50,998 73
TOTALI per le spese straordinarie			250,743 73
Riepilogo.			
		Spese ordinarie	L. 500,762 60
		Spese straordinarie	» 250,743 73
		TOTALI	L. 751,506 33

Senatore Imperiali. Domando la parola.

Presidente. Ha la parola.

Senatore Imperiali. Per mia istruzione pregherei il signor Ministro a volermi dire come in una tabella per spese fatte si incontri una spesa eventuale di lire 10 mila.

Credo che questa sarà in perfetta regola, ma vorrei avere in proposito una spiegazione.

Ministro dei Lavori Pubblici. Domando la parola.

Presidente. Ha la parola.

Ministro dei Lavori Pubblici. Farò osservare al signor Senatore Imperiali che nel bilancio vi sono spese assegnate per opere determinate e definite, ma vi è un capitolo in tutti i bilanci per spese eventuali, cioè per quelle opere che non possono essere previste, e che pure vogliono essere eseguite. Una piena d'acqua porta via un ponte, bisogna ricostruirlo, un'altra distrugge un argine per cui una strada rimane rovinata, tutte queste opere non possono essere previste nel bilancio, ed allora si provvede alle spese occorrenti mediante un fondo eventuale.

Il capitolo relativo del bilancio era il 49, il quale precisamente si riferisce alle opere eventuali; il fondo portato nel bilancio del 1862 era insufficiente per provvedere, e per questo motivo si è portata una somma di lire 10 mila.

Tuttavia il Ministero è in grado di somministrare al Senato, ove lo creda opportuno, i particolari dell'impiego di questa somma.

Credo con ciò di aver dato le spiegazioni desiderate dall'onorevole Senatore Imperiali.

Senatore Imperiali. Domando la parola.

Presidente. Ha la parola.

Senatore Imperiali. Ringrazio il signor Ministro delle spiegazioni che egli mi ha fornito, dalle quali risulterebbe che le spese eventuali notate non poterano essere precisate.

Dirò nondimeno che l'eventuale in un bilancio che deve ancora esercirsi, la capisco, ma che una spesa fosse iscritta come eventuale in una tabella dopo che la spesa era stata fatta, mi pareva cosa irregolare.

Del resto ora comprendo che non è che un nome diverso imposto alla spesa, ma che la spesa è già stata fatta.

Presidente. Quanto si è detto a proposito di questa legge non forma opposizione, ma sono schiarimenti ed osservazioni, per cui entra anche essa nel novero di quelle contemplate dall'articolo 55 del regolamento.

Senatore Di Revel. Domando la parola.

Presidente. Ha la parola.

Senatore Di Revel. Il signor Presidente ha detto che si sarebbe potuto con un solo squittinio votare quelle leggi alle quali non si sarebbero fatte osservazioni.

Presidente. Ho detto opposizione.

Senatore Di Revel. Ebbene, io faccio opposizione a che questa legge si voti cumulativamente colle altre.

Presidente. In tal caso poiché l'articolo citato del regolamento prevede il caso in cui sia richiesta la divisione, si voterà separatamente.

Leggo l'art. 55 del regolamento.

« Art. 55. Allorchè più proposte di legge sono relative a crediti supplementari o ad interessi particolari o locali, e non hanno dato luogo ad opposizione, esse sono messe a partito unitamente, mediante un solo squittinio segreto, quando non sia chiesta la divisione.

« Ove sorga opposizione rispetto ad una o più di queste leggi, si procede a squittinio segreto sopra ognuna di quelle che hanno dato luogo ad opposizione. »

Il signor Senatore Di Revel chiede la divisione, questa è di diritto. Se non c'è osservazione in particolare si farà per questo progetto numero 91 una votazione a parte.

Passiamo al progetto n. 93.

(V. *infra*.)

La discussione generale è aperta.

Se non si domanda la parola rileggo l'articolo unico.

Articolo unico.

« È autorizzato il trasporto di L. 300,000 dal capitolo 172 del Bilancio 1862 del Ministero dei Lavori Pubblici, *provvista di vetture e vagoni*, al capitolo 171 del Bilancio medesimo, *provvista di locomotive*. »

Se non c'è osservazione si terrà questa legge nel novero di quelle contemplate dall'art. 55 del regolamento.

Si passa alla legge segnata col numero 78.

(Vedi *infra*.)

La discussione generale è aperta.

Se non si domanda la parola rileggo l'articolo unico.

Articolo unico.

« E autorizzata la maggiore spesa di L. 250,000 al capitolo 208, *Spese diverse per l'impiego di nuovi uffici del Debito Pubblico e per l'unificazione dei diversi debiti dello Stato*, del bilancio passivo 1862 del Ministero delle Finanze. »

Se non c'è osservazione, trattandosi, anche qui, di legge che ha un solo articolo non si fa la votazione per alzata e seduta, ed entra anch'essa nel novero delle contemplate dal già citato articolo 55.

Verrebbe ora il progetto di legge segnato col numero 80.

Per risparmio di tempo, se credono, si prescindere dalla lettura preliminare del progetto intero.

La discussione generale è aperta.

Se non si domanda la parola, passo alla lettura degli articoli.

« Art. 1. È autorizzata la spesa straordinaria di L. 555 mila, onde provvedere alle varie esigenze del-

l'amministrazione del Debito Pubblico dello Stato in conseguenza della legge d'unificazione del 4 agosto 1861, numero 174. »

(Approvato.)

« Art. 2. Questa spesa sarà applicata per la concorrenza di L. 385,000 al capitolo che verrà appositamente istituito sul bilancio 1862 del Ministero delle Finanze col numero 208 e colla denominazione: *Spese diverse per l'inspianto di nuovi Uffici del Debito Pubblico, e per l'unificazione dei diversi debiti dello Stato, e per lire 170,000 al capitolo pure da instituirsi sullo stesso bilancio col numero 209 e colla denominazione: Provvista di carta flogranata per il cambio di titoli in dipendenza della legge di unificazione del Debito Pubblico in data 4 agosto 1861 e per un competente fondo di dotazione.* »

(Approvato.)

Viene ora il progetto di legge n. 81, portante autorizzazione di una spesa straordinaria sul bilancio 1862, per opere o locali da destinarsi ad uso di manifattura dei tabacchi in Napoli.

Dichiaro aperta la discussione generale.

Se nessuno chiede la parola, passo alla lettura degli articoli.

« Art. 1. È autorizzata la spesa di L. 200,000 per opere da farsi tanto nell'edificio dei Santi Apostoli in Napoli per adattarlo ad uso di manifattura e deposito di tabacchi, che nell'attuale fabbrica di tabacchi di San Pietro Martire. »

(Approvato.)

« Art. 2. Questa spesa graverà sul capitolo 214 dell'appendice al bilancio della spesa pel 1862 del Ministero delle Finanze. »

(Approvato.)

Non essendovi opposizione, anche questa legge passa nel numero di quelle che si possono comprendere in una sola votazione.

Si passa ora al progetto di legge numero 84 per sussidi ai preposti ed altri individui dei soppressi corpi di sorveglianza per le dogane e privative.

Dichiaro aperta sul medesimo la discussione generale.

Non chiedendosi la parola, passo alla lettura degli articoli.

« Art. 1. È approvata la spesa di lire 195,000 in sussidi per i preposti e per gli altri individui dei corpi di vigilanza delle dogane e delle privative che per a-

vanzata età, difetti fisici o infermità sono stati licenziati dal servizio delle guardie doganali a tutto il mese di dicembre 1862, e che, per le vigenti disposizioni, non hanno diritto a pensione. »

(Approvato.)

« Art. 2. Detta spesa di lire 195,000 è ripartita nella misura e sugli esercizi seguenti:

1862	L. 15,000
1863	» 60,000
1864	» 50,000
1865	» 40,000
1866	» 30,000

» Per ciascuna di queste somme sarà aperto apposito capitolo nella parte straordinaria del rispettivo bilancio passivo del Ministero delle Finanze sotto la denominazione: « Sussidi agli agenti di vigilanza delle dogane e delle privative licenziati dal servizio senza avere diritto a pensione. »

(Approvato.)

Si procederà ora al doppio squittinio.

Il primo versa sul n. 91 per maggiori spese sul bilancio 1862 del Ministero dei Lavori Pubblici; il secondo sui cinque progetti relativi a maggiori spese che abbiamo detto doverci comprendere in una sola votazione a termini dell'articolo 55 del regolamento che ho letto.

(Il Senatore, Segretario, Cibrario fa l'appello nominale.)

Risultato della votazione sul complesso dei cinque progetti di legge relativi ai crediti supplementari e maggiori spese.

Votanti	82
Favorevoli	56
Contrari	26

(Il Senato approva.)

Sul progetto di legge accennato col n. 91 per maggiori spese e spese nuove sul bilancio 1862 del Ministero dei Lavori Pubblici.

Votanti	80
Favorevoli	55
Contrari	25

(Il Senato approva.)

Non essendovi per ora altro all'ordine del giorno, tosto che saranno in pronto lavori sufficienti per dar luogo ad una o più sedute, i signori Senatori saranno convocati a domicilio.

La seduta è sciolta (ore 5 3/4).