

## LXV.

## TORNATA DEL 2 FEBBRAIO 1903

## Presidenza del Presidente SARACCO.

**Sommario.** — *Sunto di petizioni — Ringraziamenti — Seguito della discussione generale del disegno di legge: « Costituzione di un Consorzio autonomo per l'esecuzione delle opere e per l'esercizio del porto di Genova » (N. 157) — Discorsi dei senatori Tortarolo e Boccardo, relatore. Il seguito della discussione rinviasi alla tornata successiva.*

La seduta è aperta alle ore 15 e 45.

Sono presenti i ministri delle finanze e della marina ed i sottosegretari di Stato per i lavori pubblici e per il tesoro.

ARRIVABENE, *segretario*, dà lettura del processo verbale della seduta precedente che è approvato.

**Sunto di petizione.**

PRESIDENTE. Prego il senatore segretario Arrivabene di dar lettura del sunto di una petizione pervenuta al Senato.

ARRIVABENE, *segretario*, legge:

N. 112. Il presidente del Consiglio provinciale di Genova trasmette copia di una deliberazione di quel Consesso con la quale si fanno voti relativi al disegno di legge: « Costituzione di un Consorzio autonomo per l'esecuzione delle opere e per l'esercizio del porto di Genova ».

**Ringraziamenti.**

PRESIDENTE. Do comunicazione al Senato di due telegrammi ricevuti dalle famiglie dei componenti senatori Farina Nicola e Saredo, con i quali esse ringraziano il Senato delle benevoli espressioni di compianto dal Senato stesso inviate in occasione della morte dei loro congiunti.

Seguito della discussione del disegno di legge: « Costituzione di un Consorzio autonomo per l'esecuzione delle opere e per l'esercizio del porto di Genova » (N. 157).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge « Costituzione di un Consorzio autonomo per l'esecuzione delle opere e per l'esercizio del porto di Genova ».

Come il Senato ricorda, ieri venne iniziata la discussione generale.

Ha facoltà di parlare il senatore Tortarolo, secondo iscritto.

TORTAROLO. Che il porto di Genova male corrisponda alle esigenze giustificate del traffico è cosa ammessa da tutti; che i danni da ciò derivanti siano grandissimi tanto rispetto agli interessi privati, quanto rispetto ai maggiori interessi del pubblico, è del pari una cosa ammessa da tutti. Non ne farò la descrizione poichè il farla tenderebbe a convertire i convertiti.

Domando però il permesso di segnalare una condizione di cose la quale è poco avvertita o almeno non abbastanza meditata da tutti.

Se grandi sono questi danni, se essi sfuggono ad ogni rigorosa misura non è, a mio giudizio, inutile ricercare dove più direttamente vadano a ferire. Non è certamente la popola-

zione che abita tra la Polcevera ed il Bisagno che ne venga a sopportare l'aggravio. A dimostrarlo basterà porre in confronto la scarso numero di questa popolazione con la grandezza di quelle perdite che corrispondono ad ogni perturbazione che intervenga ad intralciare il movimento del porto.

A dimostrarlo gioverà eziandio ogni indagine per la quale resti stabilito il luogo dove andrà ad essere consumata quella merce, la quale, senza aumentare e senza diminuire, passa soltanto e transita intatta nel porto di Genova.

Tenterò d'esprimere più chiaramente il mio pensiero fissando l'attenzione sopra i fatti della pratica quotidiana. Nel porto viene sbarcata, ogni giorno, un'enorme massa di carbone; la quale corrisponde all'annua misura complessiva di circa 2,000,000 più un quarto di tonnellate metriche.

Il combustibile, appena sbarcato, va ad essere convertito in luce, calore, forza motrice, nelle numerosissime officine industriali d'oltre Appennino; a cominciare dalle ferriere di Bussoleno o della Valle d'Aosta, venendo alle fiorenti industrie della Brianza, a fluire nella regione emiliana, ed in tutta la valle mediana del Po.

Quando, negli ultimi anni, la tassa d'ancoraggio, limitata prima ad una sola lira, venne aggravata di quarantacinque centesimi ogni tonnellata, l'aggravio si è indubbiamente convertito in un aumento sul costo del carbone. I milioni di lire che da quel momento in poi andarono a colmare il maggiore costo della merce, non furono di sicuro pagati, nè direttamente, nè indirettamente dagli abitanti di Genova, troppo scarsi al bisogno, ma lo furono, per intero, dai numerosi consumatori del combustibile nelle regioni d'oltre Appennino.

Estendiamo l'esempio del carbone a tutta la massa di merci che nel porto si muovono superando la ragione di 5,000,000 di tonnellate ogni anno: e ci sarà facile dimostrare che ogni agevolezza ed ogni aggravio incontrato nel porto di Genova ridonderà a quasi esclusivo vantaggio, oppure a quasi esclusivo danno degli abitanti d'oltre Appennino.

Quanto alla popolazione genovese non potrà soggiacere che a piccola parte dei danni; e qualche volta non sarà impossibile che il danno stesso sia inseparabile da qualche compenso mitigatore.

Nell'occasione di scioperi, od altri perturbamenti del regolare andamento delle cose, per effetto di queste medesime cause la mano d'opera non potrà a meno di diventare più costosa. Lo stesso effetto non mancherà d'esplicarsi ogni volta che ai mezzi meccanici più potenti e più economici, si vorrà sostituire, nel movimento delle merci, l'azione assai meno potente ed assai meno economica delle braccia dell'operaio. I paesi di oltre Appennino pagheranno le spese: ma gli abitanti di Genova lucreranno invece per la rincarata mercede degli operai. Se poi, ad aggravare la posizione, interverranno le soste, dipendenti da mancanza di regolari comunicazioni, se vi si aggiungeranno le contro-stallie, altri deplorabili lucri nasceranno eziandio da quell'inestricabile labirinto di eventi fortuiti che si svolgono dai procedimenti giuridici.

Queste considerazioni valgano a rimuovere dall'animo di tutti il sospetto che io genovese, desiderando il miglioramento della legge oggi discussa, sia mosso da un gretto interesse municipale. Desidero migliorarla nel senso che i mezzi destinati al riordinamento del porto sieno più, larghi, più potenti ed efficaci. Genova ne sarà avvantaggiata; ma lo saranno molto di più, incomparabilmente, più le regioni transappennine. Onde confido di non meritare quell'accusa con la quale colui che parli sia caratterizzato con l'antico adagio « Cicero pro domo sua ».

Segnalati i danni, stabilito dove essi vanno a ferire diventa razionale o logica questa domanda.

Il riparo a chi spetta? La nostra legislazione ne attribuisce il dovere al Governo e gliene dà i mezzi. In tutti i porti di prima classe, come quello di Genova, il Governo deve provvedere, mediante le risorse del pubblico tesoro. La legge però mette a carico delle autorità locali, (comuni e provincie), una parte piccola della spesa, cioè il 20 per cento e non più.

La legge vuole inoltre che la tassa di ancoraggio, la quale è d'ordine perfettamente portuaria e nasce se esiste il porto, non nasca se il porto non esiste, ridondi ad intero esclusivo profitto del pubblico erario.

Nei tempi addietro questa tassa era data agli edili; i quali provvedevano ad ogni opera di riparazione, di ampliamento e di riordinamento del porto. Secondo la tradizione dell'antica re-

pubblica di Genova, confermata dai decreti di Vittorio Emanuele I, la tassa di ancoraggio era riscossa dalla dogana; ma la dogana doveva versarla immediatamente agli edili che amministravano il porto.

Tutto questo era disposizione di legge.

Mediante i relativi proventi, fu fatto il prolungamento del molo nuovo, quello del molo vecchio, il bacino di carenaggio, che costò ben 5 milioni; e dagli edili si sarebbero fatte sicuramente altre opere proporzionate ad ogni maggiore bisogno odierno, se il beneficio di quella legge fosse continuato fino ad ora in favore esclusivo del porto. La tassa di ancoraggio dà redditi molto alti; tanto che nell'anno 1902 la vediamo salire alla cospicua cifra di 3,554,001 75.

Non è superfluo notare che altri proventi vengono ricavati dal porto: i quali sono ad esso congeniti, e che non possono esistere se non esiste il porto. Sommati i medesimi col prodotto della tassa d'ancoraggio, resta accertato che il complesso delle tasse marittime, nel 1892, ha raggiunta la somma di lire 3,695,509 25.

Se il Governo si fosse uniformato alla costumanza costantemente seguita in quasi tutti gli altri porti d'Europa; se cioè avesse spese queste somme a beneficio del porto dal quale le ha ricavate, avrebbe potuto creare in Genova un porto molto vicino alla perfezione. Le tasse marittime, per quella sola porzione che nasce nel porto, se fossero destinate a provvedere l'interesse e l'ammortizzazione del capitale, basterebbero a coprire largamente ogni spesa destinata ad ampliare, a riordinare efficacemente il porto, ed a sopprimere in modo assoluto e stabile l'attuale deficienza.

Lasciato da parte quanto il Governo avrebbe potuto operare, scendiamo invece allo esame di quanto esso ha compiuto nella realtà delle cose.

Dacchè il Duca di Galliera elargì il munifico dono di venti milioni di lire a favore del porto di Genova, non poco si è fatto eziandio da parte del Governo; ma disgraziatamente tutto ciò che il medesimo andava operando non bastava per procedere di pari passo coll'aumento dei bisogni sempre crescenti del movimento commerciale.

Il Governo, nel tempo che è corso dal 1862 al 1897-98, ha spese lire 87,717,251. E questa

una somma considerevole: e sebbene il dono del Duca di Galliera, ed il concorso dei tributi locali entrino a costituirlo, resta tuttavia accertato che in essa concorso l'erario pubblico per lire 54,202,801.

Tali somme però, rappresentando soltanto una parte di quanto sarebbe stato necessario spendere per un definitivo riordinamento del porto, non bastarono a raggiungere lo scopo.

Il Governo più che nelle spese largheggiò negli studi: i quali abbondarono da parte degli ufficiali del Genio civile e da parte di Commissioni appositamente istituite dal Ministero dei lavori pubblici.

Tra queste la prima fu quella presieduta da un onorevole personaggio che fu vostro collega qui dentro, il compianto senatore Gadda, che io rammento a titolo di onore.

Questa Commissione raccolse gli elementi più utili per giudicare, con cognizione di causa, intorno alla questione del porto. Essa produsse un progetto completo di natura tecnica allo scopo di riformare ed ordinare a nuove cose il porto di Genova; stabilì il capitale necessario per l'esecuzione del progetto: propose il modo di provvederlo, studiò uno schema di legge il quale, oltre tutto aveva il carattere di generalità bastevole per diventare applicabile a tutti i porti del Regno: propose uno schema particolare di decreto, perchè la legge generale, a cui ho accennato, potesse essere convenientemente applicata al porto di Genova. Ma ciò che vi ha di più spiccato, di più saliente, nella storia della Commissione Gadda, si è che nel suo seno sorse per la prima volta l'idea di quella parola magica poco esplicita, e perciò interpretata ed intesa non sempre retamente dal pubblico, che fu *autonomia del porto*.

Il promotore ed il più ardente fautore dell'autonomia del porto fu l'illustre nostro presidente. Egli primo fra tutti la propose, e nessuno potrebbe arrogarsi quell'iniziativa che a lui spetta per intero.

Egli efficacissimo non solo per autorità di persona, ma eziandio per l'alto ufficio da esso in allora coperto, seppe dare al concetto suo vita ed impulso e vigore tanto che mai potesse più cadere; ed il concetto d'allora sta per entrare oggi vittorioso nell'ordine delle cose praticamente compiute.

Chi vorrà compulsare gli atti della Commissione Gadda, stampati molti anni addietro, troverà una lettera firmata dal ministro Saracco, che delinea e quasi impone alla Commissione di studiare il problema dell'autonomia. Tale studio fu difatti compiuto.

Il Ministero cangiò, e i lavori della Commissione Gadda non furono portati davanti al Parlamento, se non che dal ministro Perazzi, in concorso coll'onorevole senatore Colombo, allora ministro del tesoro. Ma nulla è perfetto di ciò che sorte dalla mano degli uomini, e l'autonomia progettata dalla Commissione del Gadda, quantunque fosse stata proposta alla discussione del Parlamento dal ministro Perazzi, non potè approdare. Essa aveva qualche menda, ma non grave quanto quelle che vi erano state intravedute dalle autorità locali di Genova.

Il municipio, la Camera di commercio e le associazioni commerciali dichiaravano inaccettabile il progetto di legge ed ebbero influenza bastante per ottenere che la discussione del medesimo procrastinata di giorno in giorno, finisse per non aver più luogo.

Lo scontento col quale dalle autorità locali era stato accolto il progetto, le obiezioni mosse contro di esso erano gravissime. Pretendevasi, nel fondo, ed io credo fosse giusta la pretesa, che ai bisogni del porto dovessero sopperire i proventi delle tasse marittime prodotti dal porto; si voleva, nel fondo, un ritorno a quella condizione di cose che esisteva prima che il Governo avocasse a sè l'amministrazione del porto, onde dell'autonomia portuaria, per qualche tempo, più non si parlò.

Conforme ai voti delle autorità locali e della popolazione di Genova, ispirato ad uguali ragioni giustificatrici e ad uguali tendenze, sorse, qualche tempo dopo, a proporre l'autonomia del porto, un disegno di legge d'iniziativa parlamentare, firmato da deputati in gran numero: e fra questi in capo-linea dai rappresentanti per Genova, onorevole Imperiale ed onorevole Fasce. Trattavasi di cosa quasi perfetta: imperocchè, determinato l'altissimo scopo cui volevasi giungere, i mezzi per conseguirlo erano stati proposti con saggezza di scelta, ed con misura di potenza ben proporzionati allo scopo. Tuttociò parve forse al Governo, esagerata

pretesa: onde l'eccellente proposta non ebbe pratico successo.

Ben lunge da ciò, il potere esecutivo, senza attendere l'ulteriore sviluppo della legge dovuta ad iniziativa parlamentare, deferì ad una Commissione amministrativa, lo studio dell'autonomia. Il progetto elaborato con molto studio e con grande cura dall'illustre presidente di quella Commissione, onorevole senatore Boccardo, non piacque ai genovesi. E allora venne finalmente quel disegno di legge che andiamo oggi discutendo.

Presentato all'altro ramo del Parlamento dall'onorevole Balenzano, ministro dei lavori pubblici, quello soggiacque ivi a profonde modificazioni. L'azione continuata ed insistente dei deputati liguri contribuì a migliorarne grandemente la più importante di tutte le condizioni. Il progetto, nella sua forma primitiva, limitava il contributo governativo nelle spese addossate al Consorzio e lo restringeva a trentanove milioni di lire. Ciò durante il corso intero dell'esistenza ad esso assegnata.

Le modificazioni suaccennate spingono tale contributo ad una somma assai più grande. Io non oso credere che essa abbia a superare una ottantina di milioni: i documenti annessi alla pregevolissima relazione del nostro ufficio centrale, la fanno ascendere ad oltre cinquanta per cento di più.

A queste lodevoli trasformazioni ha, sovra ogni altro, contribuito l'onorevole Giusso. La paternità del progetto primitivo apparteneva a un ministro predecessore dell'onorevole Balenzano: la trasformazione del progetto primitivo appartiene, in massima parte, a lui egregio presidente e relatore della Commissione la quale, intorno a questa legge, ha riferito ai deputati. Egli, ministro, non aveva colpito giusto. Egli, commissario, avvedutosi dell'errore, disdegnò persistervi: e, con quella serenità che è propria d'una mente colta e d'un animo forte, lo confessò spontaneamente alla Camera con queste parole:

« Ed ecco perchè io mi sento onorato d'essermi contraddetto: perchè di fronte alla verità non vi è contraddizione che tenga ».

Nobilissimo esempio di probità intellettuale è questo; degno dell'uomo egregio che ce lo ha dato.

Ed ora permettetemi che io entri alquanto più addentro nel cuore della questione.

È buon metodo di analisi, per conoscere la verità, quello che consiste nello spogliare le questioni da tutto ciò che esse possano avere di accessorio rivestimento, e ridurle allo scheletro della loro essenza. Io tenterò questa via.

Se il Governo fosse venuto davanti al Parlamento e vi avesse detto: ho l'obbligo per legge di provvedere al porto di Genova, ho le risorse sufficienti nelle tasse portuarie; ma non piacemi spendere quanto sarebbe necessario per riordinarlo; preferisco invece di mettere alcune tasse speciali sulla mercanzia che passerà per il porto di Genova; tasse le quali non saranno però pagate sulla mercanzia che passerà in vece per il porto di Savona, per quello di Livorno e per qualunque altro porto di Italia; io desidero riordinare il porto di Genova, ne ho l'obbligo imposto dalla legge, ho i mezzi, poichè li riscuoto nel porto stesso, ma preferisco tenere a benefizio del tesoro gli introiti; e voglio invece che le spese siano sopportate dagli enti locali.

Avreste voi dato il voto favorevole ad una legge di questa natura?

Mi rincresce che non sia presente in quest'aula il ministro dei lavori pubblici. Egli potrebbe o confermare, oppure smentire quei giornali, che, elogiando un discorso da lui pronunziato, in pubblico, nelle parti meridionali d'Italia, gli attribuirono alcune sapientissime affermazioni. Tra queste giustissima quella che veniva riferita alla distribuzione delle imposte fra le varie regioni d'uno stesso paese, espressa presso a poco nei termini seguenti: Sarebbe sintomo di civiltà poco progredita l'aggravare d'una speciale tassa una parte della popolazione, e nello stesso tempo esentare dallo stesso gravame la rimanente parte, sebbene appartenente allo stesso paese.

È impossibile negare che il carattere predominante nella economia finanziaria di questa legge, è veramente questo. Permettere che il Governo disponga, ad altro uso, di quelle tasse marittime che non possono esistere se non esiste il porto, le quali, in tutto il mondo civile, sono destinate a mantenere ed ampliare il porto stesso nel quale sono riscosse: Lasciare al Governo l'obbligo di provvedere a tutti i porti d'Italia eccettuato solo quello di Genova (salvo il

contributo di cui si è parlato più sopra), imporre che a spese della popolazione della valle del Po, siano eseguiti i necessari miglioramenti.

Credo di avere così ridotta a la sua ultima semplicità d'espressione la parte più importante di tutta la legge.

E perchè non fosse troppo appariscente la cosa, si è cercato mascherarla con una ben trovata parola. La fortuna delle parole qualche volta è grandissima; e così avvenne: poichè con il vocabolo *autonomia* si fece credere al tocca e sana di ogni male. Fu fissata l'attenzione sul significato apparente di quella parola: ed in tal modo si riuscì a distrarla ben lunge dalle cose d'importanza fondamentale.

Inoltre io ritengo che finchè esisterà vanità negli uomini, sarà più accetta, nel costituire l'amministrazione del porto, sarà più seducente la prospettiva di un corpo collegiale numerosissimo, composto di cittadini del luogo, e nel quale ciascuno possa avere posto per prodigare il proprio ingegno a beneficio del suo paese, che non un'istituzione che si risolvesse nella autorità individuale di un solo amministratore.

La responsabilità non ispaventa nessuno. La responsabilità individuale fa retrocedere anche i più vau.

Si è proposta assai numerosa l'amministrazione collegiale. Ma credete voi seriamente che abbia qualche importanza il fatto che gli amministratori siano designati in grandissimo numero ed inoltre il fatto che l'amministratore del porto sia nato piuttosto a Genova, anzichè nella colonia Eritrea?

Per me l'autonomia sta nei poteri conferiti a chi amministra il porto, e nell'attribuire allo stesso un'assoluta indipendenza da ogni altra autorità vicina o lontana. Questa è la vera autonomia.

Or bene, siamo noi nel tema dell'autonomia intesa così?

Io ne dubito molto. Trascorro sopra i peccati veniali della legge; poco m'importa che gli amministratori provengano da elezione governativa o da quella del municipio o dal voto popolare.

Lungamente si è discusso sull'ammettere piuttosto uno che due rappresentanti degli operai in questo Consorzio. Non è dalla risoluzione di queste combattute questioni, che

possano dipendere la fortuna ed i destini della nuova istituzione. Invece moltissimo importa che i poteri di chi amministra siano proporzionati al bisogno; che l'esercizio di questi poteri sia indipendente da altre volontà.

Il Comitato esecutivo, che finirà per essere l'amministratore vero, ammette nel suo seno un direttore di dogana, vi ammette un capitano del porto, vi ammette l'ingegnere locale del Genio civile. E la cosa può soddisfare a chi la esamina molto alla leggera.

Ma gli autori del progetto di legge hanno preveduto tutte le eventualità che si verifichino nella pratica? Per esempio: il commercio esige qualche volta che l'orario assegnato alle operazioni della dogana, venga in certi determinati giorni, protratto molto al di là dell'ora consueta; qualche volta che la dogana sia in funzione tutta quanta la notte.

L'ufficiale doganale, che fa parte del Comitato esecutivo, non apparisce rivestito dei poteri sufficienti per corrispondere alle supposte esigenze del movimento commerciale. Egli dovrà telegrafare al Ministero, provocarne gli ordini relativi. Quando tutti gli uffici burocratici avranno provveduto su questa grave domanda, giungerà una risposta; ma saranno passati i giorni e la dogana allora non avrà più bisogno di mantenersi aperta.

Nel Comitato partecipa il capitano del porto; ma non apparisce che in virtù della presente legge sull'autonomia, i poteri conferitigli dal Codice della marina mercantile vengano ad essere soppressi o modificati.

In virtù di questi poteri quest'ufficiale ha potuto pochi anni addietro sospendere il corso dei più grandi lavori edilizi appaltati per parecchi milioni. Egli temeva che il gettito delle demolizioni urbane, portato alla foce del torrente Bisagno, potessero interrare il porto. I lavori furono sospesi e lo sarebbero stati indefinitamente, senza l'intervento d'un intelligentissimo ministro della marina, che essendo competente, perchè ingegnere, ed essendo pratico dei luoghi, perchè genovese, troncò i divieti del capitano del porto. Potrà quest'ufficiale usare in avvenire di questi suoi poteri come ne ha usato in passato? Gli sarà inibito esercitarli solo dentro la cerchia dei moli, ma potrà valersene sulla spiaggia del Bisagno?

La presente legge non lo dice, e neanche

assegna limiti alla giurisdizione del capitano e neanche all'estensione del porto.

A queste lacune provvederete forse con appropriati regolamenti? Sarà necessario che sia fatta una delegazione del potere centrale all'ufficiale di dogana, all'ufficiale del genio civile, alla capitaneria del porto. Tutto questo però converrebbe fosse fatto per legge, non per regolamento; poichè si tratta, in qualche parte, di modificare leggi esistenti: ed, in ogni evento, male conviene congegnar le cose in modo che quanto viene statuito dal ministro dell'oggi, possa essere troppo facilmente disfatto dal ministro del domani.

V'è eziandio qualche emenda che mi par quasi peccato men che veniale.

Come mai non avete pensato a farvi questa semplice domanda? Dove comincia il porto di Genova? dove finisce? La Commissione Reale che deve riorganizzare il porto di Londra, nel suo elaborato rapporto, citato saggiamente, tanto dal relatore presso la Camera dei deputati, quanto dall'egregio relatore nostro, non dimentica di stabilire i limiti del porto. Ricorrete alla facciata 114 della stessa relazione e troverete che se ne parla per una pagina intera.

Ben presto si tratterà di far la consegna del porto al consorzio. Consegnerete voi quella estensione superficiale che sta rinchiusa tra i moli più grandi, ed una retta che ne congiunga le rispettive loro estremità? Ma ogni progetto di ampliamento è difficile non esca fuori dei limiti dell'area così designata. Esce fuori il progetto dell'ingegnere Inglese; ne esce fuori il progetto che io vi diceva essere stato formulato dalla commissione Gadda.

La mancanza dei confini è necessario venga corretta. Tale lacuna non può essere riempita da un semplice regolamento. Una nozione esatta dei nostri ordinamenti amministrativi ci persuaderà che è necessaria allo scopo una legge che venga a supplire la deficienza della legge discussa.

Lo estendere la giurisdizione territoriale del Consorzio od a levante, od a ponente di Genova significa sopprimere quei benefizi che le attuali leggi assicurano agli abitanti delle relative spiagge. Essi non avranno mai più un porto: ma se essi per improbabile fortuna dovessero averlo, lo avrebbero esente dalle nuove tasse portuali concomitanti il Consorzio.

Ora per privare del beneficio di una legge un determinato numero di cittadini non basta un regolamento o un decreto Reale, ma è necessaria una legge.

Nel progetto che andiamo discutendo è detto che il Governo si esonera da ogni responsabilità contratta in virtù della legge 11 aprile 1876 confermata da un'altra del luglio successivo. Forse non tutti ricordano le disposizioni di queste due leggi.

Il duca di Galliera regalò 20 milioni, e li regalò per un uso determinato, che era il riordinamento del porto di Genova. Egli volle un contratto per il quale fossero stabilite sufficienti garanzie all'esecuzione del contratto stesso, di modo che se fosse venuto il giorno nel quale le condizioni pattuite non fossero state eseguite dal Governo, lo stesso avrebbe dovuto ritornare al municipio i 20 milioni donati dal duca. Questo è nella legge contratto dell'11 aprile 1876.

Però non tutte le clausole di quel contratto sono soggette alla penale della restituzione dei 20 milioni; e quelle le quali eranvi soggette, sono state eseguite lealmente dal Governo in tempo utile a norma dei patti.

Il Governo merita lode per la fede, intorno a questa particolarità serbata alla legge contratto: nè da oggi in poi potrà mai sorgere questione alcuna sul restituire i 20 milioni.

Ma altre opere restavano ad eseguire per procurare la tranquillità delle acque nel porto, la quale quantunque fosse imposta per contratto, non venne ancora dal Governo eseguita.

Lo scopo non fu ancora raggiunto: ma ad iscusare lo scopo mancato, nessuno potrà addurre mai ragioni sufficienti fino a che il Governo non abbia posto in opera i mezzi tassativamente indicati nella legge contratto, consistenti nel restringere la bocca del porto, nell'aprirne un'altra a ponente.

Mediante il presente disegno di legge, il Governo sarà esonerato dagli obblighi i quali ancora gli restano a compiere in virtù dei contratti citati.

Ma non temete voi che un bel giorno il municipio di Genova risponda alle vostre deliberazioni colla frase dei legali: *Res inter alios acta?*

Certamente, non può autorità di Parlamento disfare quella legge di contratto, la quale sia

intervenuta fra liberi contraenti privati. Tali erano il municipio e il Governo. Nessuna legge può distruggere quei vincoli, sotto il pretesto che piaccia al Governo trasmettere al Consorzio le obbligazioni sue proprie.

Ed ora verremo alla parte che più di tutte le altre importa, la quale assolutamente predomina tutta quanta la questione e che certamente non consiste in piccole discussioni legali come quelle delle quali vi ho intrattenuto finora e che possono essere assai facilmente corrette.

Il Governo si è obbligato, nel progetto di legge, a conferire al Consorzio una annualità fissa fino a che il movimento del porto ascenda a un milione di tonnellate. Il contributo del Governo cresce col crescere del movimento commerciale. È su questa disposizione di legge aiutata da previsioni intorno al movimento futuro nel porto che il nostro onor. relatore ha potuto stabilire egregiamente le linee del piano finanziario annesso alla sua relazione. Ma se avverrà che le previsioni degli uomini falliscano, che invece di ubbidire a un movimento progressivo il traffico del porto di Genova diventi stazionario o retrogrado, se meriterà qualche considerazione il gravame delle tasse portuali, se avverrà che l'aumento delle spese faccia deviare il movimento commerciale, se queste eventualità perfettamente consone alle previsioni che si possono fare dalla prudenza umana, si verificheranno in tutto od in parte, allora avverrà che il piano finanziario egregiamente elaborato dal nostro relatore, cadrà.

Tratteniamoci ancora un momento su questa questione. L'onor. Maggiore Ferraris, discutendo nell'altro ramo del Parlamento, asserì che il progresso dei principali porti europei ha una scala ascendente che non è raggiunta da quello di Genova. Il movimento delle merci a Marsiglia è cresciuto del 32 per cento negli anni che corsero dal 1890 al 1899. Nello stesso termine di tempo, in Genova, il movimento è cresciuto del 34 per cento, in Trieste del 48, in Amburgo del 49, in Anversa del 51, in Rotterdam del 116 per cento.

Grande insegnamento dovrebbe venire a noi dal riconoscere che gli altri porti principali di Europa accrescono il progresso annuale dei loro traffici più di quello che non avvenga nel porto di Genova. Se voi imporrete d'ora in

avanti spese addizionali a quelle che già colpiscono il passaggio della mercè in questo porto, potrete voi credere che il traffico accrescerà? Io ne dubito molto.

Si dice che le tasse saranno piccolissime; ma tale previsione apparisce ben poco giustificata dall'esperienza di quanto si è speso in passato. In 37 anni furono profuse ben lire 17,519,161 nelle spese ordinarie e L. 70,228,890 nelle spese straordinarie; in tutto L. 77,747,251; cifre che io ho già citato, e che furono ripartite per un quinto a carico dei comuni e delle provincie; per venti milioni a carico del dono apportato dal duca di Galliera; e per il rimanente a carico del Governo, il quale in questo periodo di tempo non avrebbe speso che 54 milioni di lire.

L'onor. ministro dei lavori pubblici, nell'altro ramo del Parlamento, disse che il Governo ha contribuito per 60 milioni. Tale cifra non concorda con quella affermata da me. La differenza però non implica contraddizione. Imperocchè la statistica che ho tra le mani, nella quale, anno per anno, è segnata ogni spesa eseguita per titoli straordinari ed ordinari nel porto, proviene dalla ragioneria centrale del Ministero dei lavori pubblici.

Il municipio di Genova, dovendo contribuire in ragione dell'otto per cento nelle spese portuarie, volle essere informato della entità di queste spese, ed ebbe allora dalla ragioneria centrale tutte le particolarità di cui vi ho dato il risultato ultimo. Il documento citato estende i dati statistici dal 1802 fino al 1897-98. Mancando ivi quanto fu speso dopo il 1898 ammetto volentieri che aggiungendo ai 54 milioni il costo delle opere eseguite dopo il 1898, si raggiungano i 60 milioni di cui il ministro ha parlato nell'altro ramo del Parlamento.

Ignoro se il ministro del tesoro vorrà ammettere la attendibilità di queste cifre.

Discorrendone privatamente, pareva a me che egli si riservasse qualche dubbio: mentre per la dichiarata origine del documento, resta assai giustificata la fede che io gli porto. Se però queste cifre non fossero esatte, diventerebbe allora molto opportuno rivolgere al Governo la seguente domanda:

Quali ragioni vi hanno spinto, nello stabilire il contributo municipale, a giustificarne l'ammontare con un documento non vero?

Confido però che mai abbia ad intervenire l'opportunità di siffatte domande ed accetto le cifre come esse stanno nel documento di cui l'autenticità è tanto manifesta.

Ciò premesso, deduciamone alcune conseguenze.

Gli 87 milioni, divisi per 37 anni, corrispondono a L. 2,372,296 all'anno.

I 2,372,296 all'anno, non essendo bastati fuora per mantenere il porto in istato di esercizio conveniente; basteranno molto meno da oggi in avanti, in quanto che tutte le opere da compiere in avvenire saranno più costose e grandi che non siano state quelle compiute in passato.

La pregevolissima relazione del senatore Boccardo vi dice che baseranno. Io sarò felice se si verificherà l'augurio dell'onorevole relatore e l'esperienza dimostrerà che io mi sia grandemente ingannato nelle mie timorose previsioni.

Ma occorre non dimenticare che un grande impulso allo spendere ci sarà imposto dalla necessità di non rimanere in arretrato nei miglioramenti che saranno adottati senza risparmio dai porti rivali.

V'è la legge Baudin in Francia la quale dispone che 611 milioni siano spesi in opere portuarie, più in canali di navigazione; 91 milioni sono destinati al canale di navigazione che porterà le merci da Marsilia a Lione e poi per il Rodano al lago di Ginevra. Onde avremo il beneficio di vederle entrare in Italia per il traforo del Sempione.

Sappiamo che a Bristol si spendono 50 milioni per riordinare un porto già molto bene ordinato; che a Liverpool si spesero 537 milioni; che ad Amburgo in 12 anni, e dopo il 1888, sono stati spesi 375 milioni di lire in aggiunta di quelli che già si erano stati prima profusi per compiere la principale parte del porto.

A Londra poi, come apparisce dal rapporto della Commissione reale citato dal nostro egregio relatore, si tratta di spendere immediatamente 175 milioni di lire per riordinare il porto e più di un mezzo miliardo nelle conseguenti espropriazioni dei docks.

Tanta profusione di spese negli altri porti viene imposta dal progresso quotidiano ed indefinito che domina ogni cosa nel mondo e

perciò anco la navigazione ed il movimento commerciale.

Non è possibile che il nostro porto non soggiaccia alla legge comune. E se rifiuterà di obbidirvi cadrà in regresso.

Di qui la necessità di spese avvenire assai più grandi di quelle insufficienti del tempo passato. Di qui la necessità aggrandire quelle tasse portuali che oggi si vuole abbiano ad essere assai tenui ed insignificanti. Di qui la necessità di migliorare la legge con riformarne qualche disposizione nella prossima discussione degli articoli.

PRESIDENTE. Non essendoci altri altri oratori iscritti, interrogo il Senato per sapere se altri credono di prendere la parola nella discussione generale.

Nessun altro chiedendo di parlare nella discussione generale, do la parola al relatore onorevole Boccardo.

BOCCARDO, *relatore*. Signori senatori, io ringrazio anzitutto il senatore Colombo di aver voluto nell'adunanza precedente convalidare con la sua grande autorità di uomo tecnico, una delle cinque parti nelle quali la mia modesta relazione aveva classificati i *desiderata* pel porto di Genova, *desiderata* che sono quelli relativi: 1° agli adattamenti interni del porto; 2° al raccordo del porto stesso col mercato retrostante e quindi alla questione ferroviaria; 3° all'unità di governo e di direzione del porto; 4° all'amministrazione autonoma del porto; 5° al sistema finanziario del Consorzio sulla base della tassazione locale.

Di questi cinque punti l'onor. Colombo ha preso in esame il secondo: quello cioè concernente il sistema ferroviario, e ci ha esposto, in un magistrale discorso, tutto un sistema di concetti e di previsioni, il quale fece a me l'impressione di una eloquentissima conferma delle cose modestamente da me dette nella mia relazione.

Tollererò il Senato che io mi fermi alquanto a considerare nelle varie sue parti questo sistema di idee o di fatti, perchè gli insegnamenti che, secondo me, trarremo dal rinnovato studio dei fatti e dei concetti, ci compenserà ad usura della noia che io mi troverò costretto di infliggere al Senato.

Signori, la curva di aumento del tonnellaggio del porto di Genova è uno di quei fenomeni così rari nella nostra statistica, perchè son fenomeni altamente consolanti, su cui non si fermerà abbastanza l'attenzione di chi studia questa materia.

In men di un quarto di secolo questa curva da 1,555,000 tonnellate di merce nel 1880, balza nel 1892 a 3,750,000 tonnellate per salire ancora nel 1900 a 5,393,000 tonnellate.

Seguendo, come siamo logicamente autorizzati a fare, colle previsioni dello spirito l'andamento prossimamente futuro di questa curva, noi possiamo presagire che nel 1905 essa toccherà i 6 milioni di tonnellate e supererà forse gli 8 milioni di tonnellate nel 1910.

Due avverse condizioni osteggiano lo sviluppo di questa curva, due che mi permetto di chiamare maledizioni geografiche ed economiche che pesano come un incubo grave sull'avvenire del porto di Genova.

La prima di queste avverse condizioni consiste nelle due catene di montagne che stanno a tergo del nostro emporio marittimo; poichè la merce una volta che è posata sui carri nei binari attorno al porto, deve, per entrare nel magno campo di produzione e di smercio a cui è destinata, valicare prima l'Appennino e poi, in una proporzione di cui parleremo a momenti, un'altra maggior catena, le Alpi.

Sotto questo rispetto il porto di Genova è in una condizione fatalmente inferiore a quella della maggior parte dei porti rivali. Prendete uno qualunque dei grandi empori del Nord: Amburgo, Brema, Anversa, Rotterdam, Amsterdam, e voi vi trovate a fronte di empori i quali profittando delle condizioni topografiche dell'Europa centrale, valendosi del trasporto per via acqua, che come è noto è di tutti il più economico, possono mandare le loro merci ai centri di consumo, colla minima spesa possibile, con la massima possibile facilità; tanto che alcuni di questi porti, Amburgo per esempio, può da anni efficacemente lottare colle provenienze dei porti del Mediterraneo persino a Mannheim, quasi a' piedi settentrionali delle Alpi, ed anzi oggi può lottare e vincere nientemeno che a Sciaffusa.

Questa, signori, è la prima condizione avversa che si tratta di vincere per far sì che quella

tal curva preveduta dalla statistica possa nel fatto verificarsi.

Ve n'è una seconda e fu anch'essa opportunamente accennata dal senatore Colombaro, ma dovrò qui fare un piccolo commento, che egli nella sua gentilezza vorrà certo consentirmi, alla osservazione da lui presentata.

Il porto di Genova, come tutti i porti marittimi, non può attingere la sua floridezza se non che a due fonti: da una parte alle merci importate, dall'altra all'esportazione delle merci.

Ora un'altra superiorità dei porti del Nord, e anche del nostro principale rivale sul Mediterraneo, del porto di Marsiglia è che la quasi totalità delle navi che affluiscono a quei porti carichi di ogni ben di Dio dalle più lontane provenienze, possono poi ripartire con carico di ritorno, perchè a tergo di quei porti vi sono mercati dotati di alta potenza di produzione che versano agli empori marittimi le loro merci trasportate poi a tutto il rimanente del globo. In Italia, a Genova, ciò non accade; delle navi che salpano dal porto di Genova il 38 % qualche volta, il 42 % qualche altra, in media due quinti delle navi che approdano sono costrette a partire in zavorra; e perchè? Perchè il mercato che sta a tergo del porto italiano, il complesso dei centri di produzione e di smercio, oggi non è ancora quello che è desiderabile, che è possibile che divenga. Soltanto quando questi centri di produzione interna siano saliti a tal grado, soltanto allora cesserà quella condizione da noi deplorata per la quale il porto di Genova oggi è solo porto d'importazione o principalmente d'importazione.

A queste due avverse condizioni che si oppongono, come il gigante Adamastore si opponeva alle flotte Lusitaniche, ai progressi del porto di Genova, occorre trovare rimedio. E il rimedio per la prima fu in parte trovato nei valichi. Oggi dal porto di Genova possono partire ogni giorno, e partono 1200 carri per andare al mercato retrostante. Quando fra breve sarà aperto ed utilizzato il valico del Sempione, la somma dei carri che dovranno e potranno partire da Genova per l'interno crescerà. In quale proporzione? Lo ha detto il senatore Colombo, fra dieci anni dobbiamo contare sopra una potenzialità di almeno 2500 carri al giorno.

L'80 per cento di questa massa di carri che muovono dal mare per la terra passano l'Appennino; solo il 20 per cento si dirige alle gemine riviere; di quell'80 per cento che passa l'Appennino, il 40 per cento, cioè la metà, sapete dove va o signori? Va a Milano. Genova nell'economia dell'alta Italia, come già nelle lotte politiche per la nazionale grandezza, si trova così intimamente connessa con Milano.

Sapete quale è stata l'importanza della stazione di Milano nel 1901? lo dico con animo lieto ai colleghi che vedo qui provenienti da quella illustre città: la sola stazione di Milano ha fruttato 21,000,000 di lire, vale a dire circa il doppio di quello che ha fruttato tutta la linea della Società Mediterranea da Roma all'estrema Calabria, la quale non ha dato che 11,000,000.

Solo il sette per cento della massa di merce che muove da Genova, passa le Alpi. Questa cifra non è esattamente quella che ci ha enunciato il senatore Colombo, che aveva accennato al 9 per cento. Credo che questa cifra del 9 per cento sia quella stessa che fu pubblicata dalle statistiche del Comune di Genova, ed io non ne discuterò ora qui l'autenticità: io, per gli studi che personalmente ho potuto fare in materia nel 1899 con una speciale Commissione, credo più conforme al vero la cifra del 7 per cento, e mi pare di trovarne conferma in alcune posteriori cifre pubblicate dalla Società Mediterranea nell'anno ora decorso 1902, fra le quali cifre ricordo questa, e cioè che sopra 1000 carri partiti da Genova, solo 53 passano le Alpi per andare al mercato transalpino. Ma ad ogni modo, senza disputare della attendibilità dell'una o dell'altra di queste cifre, tanto più che se la mia è vera, cresce l'argomento a favore della tesi sostenuta dal senatore Colombo, noi possiamo affermare che purtroppo l'apertura, tanto costosa per noi, dei valichi alpini, e specialmente di quel S. Gottardo che all'Italia costò una sessantina di milioni, non ha dato quei risultati che erano nelle nostre speranze, ed aggiungo nei nostri diritti.

Fino ad ora il commercio del porto di Genova nel transito alpino è molto lontano dall'essere quello che deve un giorno divenire. Questa è la lezione che risulta, qualunque esse sieno, dalle cifre dell'onor. Colombo e dalle mie. Bisogna far sì che aumenti questa proporzione del transito oltrealpino. E a tale uopo sono

necessari nuovi valichi dell'Appennino, nuovi abbassamenti delle Alpi, epperò nuovi milioni con i quali si vinca l'ostile natura.

Ma il senatore Colombo nel suo discorso, e prima in una pubblicazione che ho qui dinnanzi nella quale il suo riverito nome si trova in compagnia di quelli di due altri ingegneri, del signor Dietler e dell'amico senatore Tortarolo, ci ha detto e provato, che i nuovi valichi dell'Appennino si faranno aspettare del tempo parecchio. Saranno necessari 5, 10, 15 anni? Ai posteri l'ardua sentenza. Certo occorre del tempo non breve; e nel frattempo che si farà egli mai nell'interesse del movimento del porto di Genova? È qui dove soccorrono quelli che l'onorevole senatore Colombo ha ben chiamato i ripieghi.

La storia del mondo, lasciatemelo dire, o signori, è spesso una storia di ripieghi. È ben raro che si risolvano radicalmente le grandi questioni. Bisogna contentarsi di andare passo passo; la natura non ama di andare per salti.

I ripieghi consistono qui nell'applicazione del sistema di blocco, nell'applicazione del sistema Saccardo all'aerazione delle gallerie: consistono sopra tutto, secondo me, nel completamento di quella modesta linea Genova-Ovada-Alessandria che può, completata, aumentare di 400 e più carri al giorno il movimento di Genova, mandandoli sopra Alessandria; di questa modesta linea che io nella mia relazione mi sono permesso di segnalare e che con piacere ho sentito convalidare con la sua grande autorità dall'onorevole senatore Colombo. Questi ripieghi ci permetteranno di aspettare quei pochi o molti anni, probabilmente (speriamolo) pochi, che saranno necessari per compiere l'opera maggiore dei valichi.

Con questi ripieghi intanto (vi prego, o signori, di notarlo) daremo tempo al tempo di trovare i rimedi anche alla seconda delle condizioni avverse che si oppongono alla floridezza del porto di Genova; perchè in questi pochi anni o lustri si farà cammino dalla potenza industriale lombarda e piemontese. Una felice esperienza ci ha mostrato come questo cammino proceda oramai rapido e sicuro. Ed io che per natura non sono un ottimista, io mi sento disposto a sperare che in questo breve periodo crescerà talmente la produzione agricola, la produzione industriale e manifatturiera del Nord

dell'Italia, da far sì che diminuisca od anche scompaia affatto la proporzione delle navi partenti senza carico di ritorno; ed anche il secondo dei grandi ostacoli al progresso di Genova sarà così eliminato.

Ma qui occorre un'altra importante osservazione. Oltre quelle dei valichi e dei ripieghi, si presenta un'altra questione, la cui soluzione assume carattere di vera ed urgente necessità. Qui vi ha davvero *danger dans la demeure*. Chiunque ha qualche conoscenza delle condizioni delle nostre reti cisalpine, sa quanto sia grande la deficienza dei mezzi di carico e scarico nelle stazioni, e oltre a questo la deficienza quasi assoluta di aree coperte, di magazzini di ricovero delle merci, di binari di sosta e di riserva, con grande danno dei privati e del pubblico. Coteste deficienze rendono impossibile un buono e regolare servizio ferroviario.

A ciò, o signori, urgo davvero provvedere. E qui io aggiungo la mia voce a quella dell'onorevole Colombo, per invitare gli egregi rappresentanti del Governo a dire al Senato ciò che il Governo intende di fare per riparare a queste deficienze.

Accade forse solamente nel nostro paese il vedere una linea, non secondaria, ma bensì vera arteria di prim'ordine, la linea Valenza-Mortara-Novara, costrutta con sede per due binari, e che da mezzo secolo aspetta invano il secondo binario. E si tratta di una linea il cui reddito supera le 50 mila lire al chilometro.

È possibile mantenere un tale stato di cose? Questa è una vera questione di urgenza, sulla quale richiamo l'attenzione del Governo.

E qui finisco le poche osservazioni di commento che mi avea suggerito il discorso dell'onorevole Colombo e mi volgo a quello dell'onorevole Tortarolo.

Due formidabili ostacoli, che non sono quelli che ho accennato poc'anzi dettati dalla natura, ma due ostacoli di pura origine umana si opponevano e si oppongono alla riforma del porto di Genova; riforma che, con le povere forze di cui io posso disporre, ho cercato di lumeggiare nella mia relazione, riforma che essenzialmente suppone un completo cambiamento delle condizioni interne del porto. Per compiere questa riforma è necessario che la nave (la nave moderna di quella lunghezza e di quella capacità che ne fa quasi una città natante) possa com-

piere le operazioni di carico e scarico nel minor tempo, colla minore spesa e nelle migliori condizioni possibili. Occorre che si possa compiere a Genova ciò che è avvenuto in un porto del Nord, dove un bastimento (e non è dei più grossi), ha potuto in un giorno scaricare 2036 tonnellate di carbone. Occorre che una trentina di vapori che contemporaneamente si trovino ad operare lo scarico alle calate, possano accostarsi di fianco ed aiutati dalle grue e dagli elevatori meccanici e dai mezzi tutti che la scienza e l'arte oggi forniscono, possano condurre a buon fine in un rapido tempo e con poca spesa l'operazione commerciale.

A compiere questa riforma due ostacoli formidabili si sono opposti finora e pur troppo si oppongono ancora. Il primo ostacolo, o signori, (io ho l'abitudine di chiamar le cose col loro nome; siccome poco o nulla al mondo io spero, così nulla temo), il primo di questi ostacoli è l'azione infesta di una inveterata, lenta, impacciata burocrazia che delle esigenze del commercio non ha mai capito nulla, che ha sempre potuto opporre la sua fatale forza d'inerzia a tutto ciò che costituisce la perfezione del commercio moderno.

Il secondo ostacolo risiede in una potente lega d'interessi ostili ad ogni idea di riforma nella sistemazione del porto.

Io rispetto gli interessi perchè la vita economica del mondo si svolge con lo appagare legittimamente il massimo numero di interessi legittimi.

A questa condizione li rispetto; fuori di essa diventano infesti ed è onesto e doveroso il combatterli.

Forse l'onor. Tortarolo qui sentirà cosa che egli conosce molto meglio di me; ma senza fare torto a nessuno, io credo che non saranno pochi fra i nostri colleghi coloro che per la prima volta sentiranno accennare a queste cose.

Sapete cosa è la chiatta, o signori?

Chi possiede una chiatta o piatta nel porto di Genova possiede un piccolissimo capitale, io credo che va dalle 4 alle 6000 lire circa. Come capitale non è dunque una ricchezza, ma come reddito, signori, è qualche cosa di molto potente.

L'averne 6 o meglio 12 di queste chiatte significa essere poco meno di un milionario.

Circa 50 anni fa (la data invero non mi ringiovanisce), io mi era immaginato, ingenuo ed inesperto, di poter cambiare da oggi a domani le condizioni del porto di Genova; e, in compagnia di due altri studiosi che voglio ricordare qui con onore e che più non sono tra i vivi, l'ing. Cattaneo e il prof. Iacopo Virgilio, mi ero messo in capo di far sì che in Genova si creasse alcunchè di simile a ciò che avevo veduto nei più ricchi e civili paesi; un sistema di carico e scarico rapido e poco dispendioso, congiunto ad un buon magazzinaggio della merce, con tutto il corredo dei *warrants*, dei bianco-segni, insomma delle istituzioni di credito reale mercantile.

Il giorno che si diffuse la notizia di queste audaci innovazioni, si scatenò tutta una violenta procella contro i loro autori; e se io sono ancora qui vivo e senatore, quasi me ne meraviglio. Turbatore di queste contrade fui chiamato, ed ero davvero.

Il possessore della chiatta con che occhio deve guardare la riforma di un porto in cui la merce si scarica direttamente dal fianco della grossa nave alla calata o al ponte sporgente, invece di adoperare la chiatta? Con l'occhio di chi si vede dall'oggi al domani espropriato di uno di quei vantaggi, e diciamo la parola, di uno di quei monopoli che hanno una potenza assolutamente colossale.

E forse merita scusa, e io gliela do piena. Il possessore delle chiatte se si oppone con tutte le forze, *unguibus et rostro*, alla attuazione della progettata riforma è il passato che insorge contro un progresso per lui rovinoso. Mezzo secolo fa egli si sentiva dimostrare dai molesti novatori che una tonnellata di merce, per andare dal bordo della nave al magazzino interno del porto franco, doveva spendere più che non costasse il nolo della medesima tonnellata di merce per venire da Odessa al porto di Genova.

E chi poteva meravigliarsi se a tale dimostrazione egli si ribellava come all'annuncio di una rovina?

Coteste cose, ripeto, l'onor. senatore Tortarolo le sa quanto me e meglio di me. Ma nonostante ciò, egli ci ha fatto un dotto discorso per dimostrare dannosa la legge con la quale si cerca ora di fare quella riforma che indarno fu tentata mezzo secolo prima. Egli non ha for-

mulato una esplicita conclusione per respingere la legge. Ma la logica ha le sue esigenze; e il discorso che abbiamo udito trae necessariamente alla reiezione del disegno di legge.

È mia profonda convinzione che noi non dobbiamo essere ingrati a coloro che si propongono lo scopo d'istruirci; ed io non sarò ingrato all'onor. Tortarolo. Egli ha voluto istruirci sugli errori da me, in buona compagnia però, commessi, nell'aver fatto plauso ad un progetto che a sentir lui è irto di peccati, alcuni veniali, altri addirittura mortali.

Io vorrei pregare anzitutto l'onorevole amico senatore Tortarolo di ricordarsi in questo caso il bel precetto dell'antico filosofo e poeta:

«... ubi plura nitent in carmine non ego paucis  
Offendar maculis.»

Concedo che nel progetto, che io trovo buono ed egli cattivo, vi possano essere alcuni lati suscettibili di riforma. Ma non vogliamo noi concedere proprio nulla alla esperienza? Forse spera l'onor. Tortarolo che dalla sua mente (non dico dalla mia che è troppo piccola cosa) possa uscire pieno, completo e perfetto un nuovo ordinamento del porto di Genova?

TORTAROLO. Domando di parlare.

BOCCARDO. Io non ho di queste speranze. Io mi affido nelle lezioni che verranno dal tempo, lezioni che saranno germi che cadono in terreno molto fecondo: questo terreno si chiama la razza ligure, a cui apparteniamo l'onor. Tortarolo ed io. Non sarà invano che la gente che sarà chiamata ad amministrare quella gemma che diventerà il porto di Genova, potrà vedere e riconoscere i ritocchi, i miglioramenti di cui l'ordinamento futuro sarà capace.

Ciò premesso, non voglio lasciare senza qualche risposta i punti principali, quali li ho potuti raccogliere dalla religiosa attenzione che ho procurato recarvi, del discorso del senatore Tortarolo.

Io ometterò quella prima e forse abbastanza diffusa parte del suo discorso in cui ha esordito dimostrando cose che, a dire il vero, mi erano perfettamente note, e che da questo lato non mi hanno insegnato proprio niente.

Quando egli ci ha dimostrato che qualunque soprassello di spesa avvenga nel porto di Genova non è pagato dai Genovesi, ma è supportato dalle industrie transappennine, ci ha

detto cosa che ha tutte le difficoltà della dimostrazione dell'evidenza.

Quando ci ha fatto la storia di ciò che il Governo ha fatto e non ha fatto per il porto di Genova, e ha ricordato l'opera che io pure ho altamente encomiata del compianto mio amico il senatore Gadda; quando ha ricordato la modestissima opera di un'altra Commissione in cui ebbi parte io; quando parlò dei progetti di Giusso, di Balenzano e delle modificazioni introdottevi dalla discussione parlamentare, mi permetta che io glielo dica, non ha fatto altro che dire molto meglio, con maggior dottrina senza dubbio, quelle cose stesse che a un dispresso erano state scritte nella relazione del nostro ufficio centrale.

Dove diventa proprio molto originale il discorso dell'onor. Tortarolo (originale lo dico a titolo di onore, come cosa che non è copia), è nell'altra parte della sua orazione. Quivi egli ha cominciato dall'enunciare un concetto che davvero, se non fossi abituato ormai a udire spesso cose molto gravi, mi avrebbe fatto un po' saltare sulla sedia curule che curule non è. Egli ha detto, in sostanza, così: sapete che cos'è questa legge della cosiddetta autonomia del porto di Genova? Non ha detto la parola, questa gliela metto io perchè traduce esattamente il suo pensiero: sapete che cos'è questa legge famosa? È una gherminella. Infatti il Governo, per legge, ha obbligo di pensare al porto, per legge ha il mezzo di provvedere; ma un bel giorno il Governo si è svegliato di buon umore e ha detto: io non voglio obbedire a questa legge; voglio che al porto di Genova ci pensi il commercio, voglio che altri paghino; non voglio pagare io e invento io Governo questa bella architettura dell'autonomia, parola che piace agli ignoranti, ai gonzi, per coprire, che cosa? Quella che sarebbe la peggiore delle ipocrisie se fosse vera.

Io lascio agli onorevoli rappresentanti del Governo il difendere l'ente Stato da questa maniera per lo meno molto nuova di rappresentare il concetto che si nasconde, che si cela in questo progetto di legge.

Per convalidare la sua avversione al progetto gherminella, l'onor. senatore Tortarolo ha cominciato a parlare dei peccati che egli ha chiamato veniali. Il Comitato, ha detto, comprende tra gli altri suoi membri un direttore di do-

gana, il capitano del porto ed altri personaggi ufficiali. Sorgeranno delle questioni di orario: l'orario della dogana al commercio farebbe comodo che si prolungasse talora per tutta la notte; ma ciò non farebbe comodo agli impiegati, ai travetti, e quindi bisognerà scrivere da Genova a Roma per domandare il permesso di tenere aperta la dogana durante la notte. Ma davvero, onor. Tortarolo, è questo un peccato veniale del consorzio? Ma il consorzio è fatto apposta per evitare queste corrispondenze, è specialmente per sostituirsi a quella infesta pianta della burocrazia che si crea un ente locale che amministra il porto. Quel peccato che sarebbe veniale nel consorzio è un vero peccato mortale nello stato attuale delle cose. È precisamente contro questo peccato che il consorzio sarà creato.

Così ha ricordato i fatti storici come egli li ha chiamati, relativi al riempimento dell'area del porto, alle difficoltà che si dovettero incontrare e vincere, per far sì che si facesse quel che si doveva fare, ha parlato di lungaggini, di travagliose corrispondenze, ecc. Ma è appunto perchè si sono dovute subire queste lungaggini, è perchè queste non avvengano più che si inventa il Consorzio. L'autonomia è destinata a togliere le occasioni e la necessità dello intervento della burocrazia.

Altro peccato veniale rilevato dalla casistica del prof. Tortarolo è questo: quali sono i limiti del porto di Genova?

Ella citò un documento che io pure ho letto e riletto, onor. Tortarolo, e ho qui davanti a me il rapporto della *Royal Commission on the Port of London*. Ella ha creduto di trarre da questo documento un argomento per dimostrare quello che ella dice peccato veniale, e cioè la mancanza di limitazione dei confini del porto. Ma, onor. Tortarolo, ella che ha così dottamente e fruttuosamente visitati i porti del mondo e quindi anche il porto di Londra, sa bene quale enorme differenza passa tra le condizioni di quel magno porto, il cui movimento è triplo di quello di Genova, 15 milioni di tonnellate circa, e il nostro.

Non vi è soltanto differenza di quantità e di grandezza, ma bensì di qualità e di topografia. Un porto nel senso italiano della parola, cioè nel senso di uno spazio chiuso da moli, di uno spazio circoscritto da banchine, a Londra non

esiste. C'è lo estuario del Tamigi, estuario nel quale imperano prima di tutto tre autorità (la *Thames Conservancy*, la *Trinity House* e la *Watermen's Company*). Poi vi sono sette o otto *docks*, tutti esercitanti autorità pressochè indiscusse, aventi monopoli di cui anche gli Inglesi sanno perfettamente abusare. Ma un porto, nel significato nostro della parola, a Londra, ripeto, non vi ha. Epperò una definizione del porto di Londra si capisce opportuna per la *Royal Commission*, perchè era necessario determinare fin dove nell'estuario del Tamigi si estenderebbe l'autorità di quel corpo amministratore a cui il *Times* rimproverò esser troppo numeroso (40 membri); ma a Genova, tutti sanno che cosa sia il porto, e nessuno sognerà mai di spostarlo. Ecco la ragione perchè non è stato prescritto nè definito il limite.

Questi sono, mi pare, i peccati veniali.

Veniamo a quelli mortali, ai peccati di perdizione addirittura, a quelli per i quali non c'è salvezza. E se ho ben seguito i concetti dell'oratore, questi peccati sono due. L'uno riguarda quelle disposizioni del progetto di legge, se non erro, contenute nell'art. 14, in virtù delle quali gli obblighi che finora gravavano sul Governo dirimpetto al porto e al municipio, dalla costituzione del Consorzio in poi passano all'ente Consorzio.

Ora, chiede il senatore Tortarolo: Non avete voi pensato alla possibilità che il Municipio di Genova, quando il Consorzio si metterà all'opera e assumerà i diritti e gli oneri dello Stato a cui sottentra, che il Municipio di Genova sorga e dica: *res inter alios acta*! cosa che non mi riguarda!? Non avete voi pensato, o signori, che a Genova ci sono dei buoni avvocati e che il Municipio li paga bene e che questi avvocati verranno ad impugnare i diritti del Consorzio che voi così leggermente avete scritti in legge, quasi che fosse possibile far passare dal Governo al Consorzio queste condizioni legali? Non avete voi pensato che il Municipio un bel giorno vi chiuderà in faccia le porte?

Onorevole Tortarolo: non mi pare un bel complimento al Municipio di Genova quello che Ella gli fa. Io ho migliore opinione degli amministratori della nostra città natale. Io penso che prima di sollevare obiezioni e cavilli di questa natura, quegli egregi rappresentanti degli interessi municipali vorranno ben pesare il pro

ed il contro, ed i pericoli ai quali si esporrebbero così operando.

Non più tardi di questa mane S. E. il nostro presidente mi ha comunicato una lettera firmata dal presidente del Consiglio provinciale di Genova, Chiappori, datata del 30 gennaio (dunque molto recente) che dice così: « In adempimento del mandato conferitomi da questo Consiglio provinciale, mi reco ad onore di rassegnare all'E. V. l'unita copia di deliberazioni in cui si fanno voti onde siano risolti nel modo più conforme agli interessi di Genova e della Nazione le questioni riguardanti il porto e la costruzione di un nuovo valico ferroviario trans-appenninico. Nella speranza che tali voti siano esauditi, mi è grado esprimere, ecc. », e c'è poi il testo della deliberazione che è abbastanza lungo, di cui occorrendo darò anche lettura se questa si desidera, ma mi pare che basti il solo dispositivo per sè molto eloquente, perchè dopo avere premesso vari considerando, il Consiglio provinciale fa voti « perchè Parlamento e Governo provvedano sollecitamente alla esecuzione e compimento delle opere portuali e ferroviarie necessarie a mantenere il porto di Genova nelle condizioni richieste dalla sua importanza; e così tanto di quelle che già furono decretate per legge quanto delle altre maggiori che per il sempre crescente movimento commerciale si imporgono;

a procedere prontamente alla scelta di un nuovo valico appenninico reso oramai indispensabile per l'assoluta insufficienza di quelli esistenti;

a provvedere seriamente acciocchè non manchi alla stazione marittima il materiale ferroviario la cui deficienza è ormai divenuta uno scandalo;

fa voti perchè venga sollecitamente approvato il progetto sulla autonomia del porto di Genova su quelle basi che diano agli enti interessati una rappresentanza nella sua amministrazione di uomini competenti che pongano la nuova amministrazione in quelle condizioni che furono riconosciute necessarie all'adempimento dei suoi scopi ».

È vero che chi scrive così non è il Municipio, è la Provincia; ma, a rischio di rimanere quell'ingenuo incorreggibile che fui mezzo secolo prima, io penso che nessun genovese amministratore potrà sollevare quelle obiezioni

di cui abbiamo udito qui farsi l'eco il senatore Tortarolo.

Questo il primo peccato mortale; veniamo al più grosso di tutti, a quello pel quale assolutamente non c'è grazia possibile di redenzione.

Il senatore Tortarolo pone un quesito: il relatore Boccardo in una relazione (che il senatore Tortarolo si è compiaciuto di circondare di qualche flore come usava il sacerdote antico per portare la vittima più presto all'ara del sacrificio), ha fatto un piano finanziario che potrebbe reggere se non mancasse assolutamente di base.

Il piano finanziario che sta in fondo a questa disgraziata relazione riposa sulla ipotesi che il movimento commerciale di Genova per lo meno si mantenga quale è, se non ha da crescere.

Ma se diminuisse?...

Ecco la domanda che sorge qui come lo spettro di Banco per farci comprendere come siano di creta labile le fondamenta del piano finanziario.

Ma io comincio col domandare una cosa: quali sono i motivi (parlo di motivi logici, razionali) che potrebbero indurre a immaginare una diminuzione del tonnello del porto di Genova? A che sorgente sono attinti questi motivi?

All'esperienza no, e l'onor. Tortarolo, dottissimo in scienze, mi concederà che l'esperienza è sempre la prima maestra.

L'aumento progressivo del tonnello del porto di Genova assume, agli occhi di qualunque imparziale osservatore, proprio il carattere di quella che abbiamo il diritto di chiamare vera legge statistica, vale a dire, con la definizione classica di Montesquieu, un rapporto naturale e necessario delle cose.

Non ci è nulla di artificiale. Tollerati il Senato qualche ripetizione; se nel 1880 avevamo un milione e mezzo di tonnellate di movimento, se nel 1890 le ebbimo di 3,350,000, se nel 1900 di 5,300,000, io domando per quale ragione dobbiamo supporre che questo movimento ascendente dovrà esinanire e fermarsi?

Gli anni, e sono molti, mi hanno fatto assai prudente; e nel formulare questo povero piano finanziario, io ho rinunciato a considerare la legge statistica d'aumento come legge continua,

ed obbedendo ad una forse eccessiva prudenza, anzi senza forse, ad una assolutamente eccessiva prudenza, io ho pensato che invece di arrivare, come la legge statistica porterebbe, nel 1910 a circa 8 milioni di tonnellaggio, ho pensato che in quell'anno non si abbiano che 6,026,000 tonnellate, vale a dire, e prego di notarlo, pochissimo di più di ciò che con la legge statistica si avrebbe nel movimento del porto di Genova nell'anno 1905, perchè nel 1905 sarebbero 6 milioni di tonnellate, ed io ho supposto che nel 1910 non si superi questa cifra se non per 360,000 tonnellate.

Arrivati al 1920, nel piano finanziario si presuppongono 7 milioni di tonnellate e ci fermiamo a questa cifra.

Non è prudenza questa? Si suppone cioè che nel porto di Genova sino all'estinzione del consorzio, 60 anni da oggi, si avrà sempre un movimento di 7 milioni di tonnellate - non più. Si può essere più meticolosi, non dico più prudenti, di questo?

E non ostante, nel 1903 col piano finanziario si ha una riserva accumulata di L. 46,793,784, riserva che si ha dopo compiuti tutti i lavori compresi nel piano dell'ing. cav. Inglese, dopo prolungato e completato il ponte sporgente Caracciolo, dopo ultimate tutte le opere, e iniziate quelle future che si compiranno nel bacino di Capo di Faro.

Il porto di Genova allora avrà tutti i comodi, tutti i benefici, che saranno risultati da quella gherminella che è la sua autonomia. Per prevedere l'ipotesi di una diminuzione, occorre, non più una prudenza come quella che fu usata nel comporre il piano finanziario, ma propriamente occorre un pessimismo che io non esito a qualificare del tutto irragionevole.

Ma tuttavia io voglio molto concedere e ammetto per un'istante la conclusione del pessimismo, vale a dire ammetto che in un certo periodo (che ora per ipotesi stabiliremo) il movimento del porto di Genova non solo non continui ad accrescersi nella ragione di 50 carri al giorno, ma subitamente paralizzato si fermi, non solo, anzi torni indietro e torni indietro per parecchi anni. L'ipotesi, o signori, è una di quelle che non possono tentare lo studioso. È un'ipotesi così pessimista che proprio non ha ragione di essere; ma pure per un'istante io l'ammetto. Ebbene, verificandosi questa dannata ipotesi, che

cosa farà il Consorzio di fronte ad una diminuzione constatata? Io credo che il Consorzio per prima cosa indagherà per ricercare le cause della diminuzione. E queste cause possono essere moltissime, perchè quando si vaga così nell'infinito dei futuri contingenti, non c'è limite. Ma le cause si possono ridurre a due categorie.

Prima categoria: cause insite nel sistema di tassazione, cioè cause dipendenti dalle tasse.

Seconda categoria: cause dipendenti da altri avvenimenti estranei alle tasse. Il Consorzio, che io suppongo composto di uomini prudenti che obbediscono alla logica, all'aritmetica e all'esperienza, quando avrà trovato il modo di determinare queste cause, riconoscerà che la diminuzione del tonnellaggio, poniamo, dipende dalle tasse, che le tasse hanno gravato talmente il commercio che esso sfugge e va a cercare altri porti. In tal caso che cosa farà il Consorzio?

Diminuirà, e se occorre toglierà le tasse. Nessuno si diverte a mettere delle tasse sul fumo. Se il Consorzio riconoscerà quindi che le cause sono dipendenti dalla prima categoria, il rimedio sarà ovvio: abolizione delle tasse.

Se invece dipende la diminuzione da cause estranee, provenienti da futuri contingenti, da rovine, da crisi, ebbene, il provento delle tasse in questa ipotesi si diminuirà automaticamente: diminuito il commercio, diminuirà necessariamente il provento, ed il Consorzio che cosa farà? Il Consorzio, l'ho già detto, possiede un fondo di riserva, che, se l'aritmetica non è un'opinione, è risultato chiaro e necessario dei rapporti contabili e dell'andamento delle cifre. Qui non voglio tediare il Senato a leggere quelle finche in cui è diviso il piano finanziario. Ma il fondo di riserva c'è e risulta spontaneo dai rapporti attivi e passivi del Consorzio. Ebbene, riconosciuto che le cause della sognata diminuzione verificatesi dipendono non già dalle tasse ma da altri eventi fortuiti, il Consorzio farà ciò che suol fare qualunque Casa commerciale, qualunque banca, ricorrerà al suo fondo di riserva. E qui per fissare le idee faccio una supposizione molto concreta. Supponiamo che il tonnellaggio incominci a diminuire nell'anno 1925, dopo il famoso 1920 in cui siamo arrivati a 7 milioni di tonnellate. Ebbene fermandosi l'aumento del tonnellaggio nel 1925, a quell'epoca saranno accumulati oltre 9 milioni di riserva. Ora, il

Consorzio, in quella dannatissima ipotesi, ricorrerà ai suoi 9 milioni di riserva, e questo stesso rimedio ha dinnanzi a sé fino al 1963, fino cioè alla chiusura definitiva del Consorzio. Ripeto: o l'aritmetica non è un'opinione, o questa maniera di ragionare serve a sgominare l'ipotesi così nera e così sconsolante che ci ha posta dinanzi l'onor. senatore Tortarolo.

Ma qui, o signori, io voglio affrettarmi alla fine di questo ormai noioso e lungo discorso. Non perdiamo più una sola di quelle ore preziose *quae nobis pereunt et imputantur*. Mentre stiamo discutendo (e discutiamo dalla bellezza di mezzo secolo) all'estero si fanno quelle meraviglie che il senatore Tortarolo, anche qui facendomi l'onore di riportare parole della mia relazione, ci ha descritte, mentre Bristol, Liverpool, Londra, Marsiglia, Anversa si muniscono di nuove calate, di potenti congegni, noi stiamo tormentandoci fra ipotesi arbitrarie. *Dum Romae consulitur Saguntum expugnatur*.

Tra gli effetti di questa legge, voglio segnalarne uno che mi pare specialmente buono e desiderabile.

Se Genova avrà migliorate le sue condizioni commerciali a seguito di questa legge che io spero che voi voterete, ciò servirà di un nobile, di un meraviglioso esempio. Il giorno in cui tutti gli italiani marittimi riconosceranno che l'autonomia del porto di Genova non è una gherminella, ma condurrà a risultati veramente fecondi, vedrete sorgere una nobile gara fra le nostre città marittime; vedrete Savona che propone già di attuare lo stesso sistema, vedrete la grande regina dell'Adriatico sorgere dal suo mantello di gloria e proseguire ardita in quella via del progresso in cui da alcuni anni la vediamo messa. Vedrete Venezia applicare lo stesso sistema, e poi Napoli, e poi Palermo e tutte le città marittime dell'Italia gareggiare per ottenere gli stessi benefizi, non campati in aria, non surretiziamente coperti da ipocriti sottintesi, ma concretamente, mercantilmente provati a lire, soldi e denari. Questo sarà, secondo me, l'effetto più bello, più grande, che

potrà avere questa legge; perchè l'Italia è essenzialmente un paese marittimo. E tenetelo bene a mente, o signori (ciò è una verità che balza fuori da tutte le pagine della storia e che, se è possibile parlar così, oggi è più vera che mai), chi è padrone del mare è padrone del mondo. (*Vive approvazioni. Molti senatori vanno a congratularsi coll'oratore*).

PRESIDENTE. Domando al rappresentante del Governo se intende prender oggi la parola.

NICCOLINI, *sottosegretario di Stato al Ministero dei lavori pubblici*. Se il Senato me lo permette, risponderò domani agli oratori che hanno parlato su questo progetto di legge.

PRESIDENTE. Allora vista l'ora tarda, il seguito della discussione sarà rinviato a domani.

Leggo ora l'ordine del giorno per la seduta di domani alle ore 15:

Discussione dei seguenti disegni di legge:

Costituzione di un Consorzio autonomo per l'esecuzione delle opere e per l'esercizio del porto di Genova (N. 157 - *seguito*);

Approvazione dell'assegnazione straordinaria di L. 5,800,000, da iscriversi nei bilanci del Ministero della guerra e della marina per l'esercizio finanziario 1902-903, per le spese della spedizione militare in Cina (N. 164 - *urgenza*);

Maggiori assegnazioni per il richiamo sotto le armi della classe 1878, da iscriversi in alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero della guerra per l'esercizio finanziario 1902-903 (N. 165);

Aumento temporaneo di giudici nel tribunale civile e penale di Milano (N. 163 - *urgenza*).

La seduta è sciolta (ore 18 e 30)

Licenziate per la stampa il 9 febbraio 1903 (ore 20).

F. DE LUIGI

Direttore dell'Ufficio dei Resoconti delle sedute pubbliche.