

LXVI.

TORNATA DEL 3 FEBBRAIO 1903

Presidenza del Presidente SARACCO.

Sommario. — *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) — Parla il senatore Tortarolo per fatto personale; risponde il relatore senatore Boccardo — Discorsi del sottosegretario di Stato al tesoro e del sottosegretario di Stato ai lavori pubblici — Replicano i senatori Boccardo, relatore, che riferisce sulle petizioni, e Colombo. — Chiusura della discussione generale — Si procede alla discussione degli articoli — Senza discussione si approvano gli articoli da 1 a 12 — All'articolo 13 fa alcune osservazioni il senatore Tortarolo, cui rispondono il ministro delle finanze e il relatore, senatore Boccardo. — L'art. 13 è approvato — Senza discussione si approva l'art. 14 — L'art. 15, dopo osservazioni del senatore Tortarolo e del sottosegretario di Stato ai lavori pubblici, è approvato — Senza discussione si approva l'art. 16 — All'art. 17 il senatore Tortarolo presenta un emendamento, che non è appoggiato dal Senato — L'art. 17 si approva nel testo ministeriale — Senza discussione si approvano gli articoli 18 e 19 — Il senatore Tortarolo ritira un suo emendamento all'art. 20, il quale è approvato nel testo ministeriale — Senza discussione approvansi gli articoli da 21 a 35 ultimo del progetto — votazione a scrutinio segreto — Chiusura di votazione — Risultato di votazione.*

La seduta è aperta alle ore 15 e 45.

Sono presenti i ministri delle finanze, di agricoltura, industria e commercio, della guerra, della marina ed i sottosegretari di Stato dei lavori pubblici e del tesoro.

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

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 per fatto personale.

TORTAROLO. L'onor. relatore di questo disegno di legge, nell'ultima tornata ha esaurito il suo splendido discorso facendomi l'onore di rivolgerlo, quasi per intero, verso la mia modesta persona.

Non tutte le cose che egli affermò io posso sottoscrivere per intero; e mi sia lecito perciò contrapporre qualche osservazione in corrispondenza di quanto egli ebbe a dire.

Cominciò coll'asserire che io non aveva esposto nulla di nuovo, nell'affermare che il disagio del porto di Genova si ripercuoteva per intero

in dispendio ed in aggravio delle popolazioni che abitano al di là dell'Appennino. No, non avevo detto nulla di nuovo, ma avevo soltanto segnalato cosa non abbastanza meditata da tutti nel nostro paese. È verissimo del resto ch'io non mi sento sospinto a novità di ragionamenti, neanche aspiro alla scoperta di cose recondite nei ragionamenti altrui, nè finalmente mi sento disposto a dipartirmi da queste mie modeste pretese. Al contrario di ciò, piacemi tributare in questo momento stesso larghissimo elogio all'onor. relatore, il quale cominciò il suo splendido discorso col ripetere tutto quanto era già stato detto, nella seduta precedente, dal senatore Colombo. Aggiunse egli qualche cosa a ciò che nel discorso del senatore Colombo era stato pienamente esaurito? Io non me ne sono avveduto; ma di questo non faccio menda all'onorevole relatore; gli tributo grandissimo elogio perchè nulla è più piacevole quanto il sentire la verità esposta in doppia forma: nella forma più stringata e sillogistica del senatore Colombo, e nella forma più ornata e magniloquente del senatore Boccardo.

Ma più particolarmente questi si rivolse a me per far conoscere quanta disapprovazione meritasse il modo con cui era stata da me trattata la questione. Non seguito nell'ordine cronologico le osservazioni che egli splendidamente ha svolto colla sua efficace parola; procedo invece per sommi capi.

Avevo posto a nudo una semplicissima verità, la quale costituisce la parte più importante di tutto il nostro schema di legge. Eccola.

Il Governo è obbligato dalle vigenti leggi a provvedere ogni spesa del porto di Genova, come è obbligato a provvedere alle spese dei porti di prima classe di tutto il Regno.

Oggi il Governo, nella nuova legge, manifesta propositi che possono essere tradotti così: io Governo lucrerò i contributi che dal porto di Genova ritraggo; ne userò per mio conto; ma il riordinamento del porto intendo che sia fatto a spese del commercio locale e domando al Parlamento l'approvazione di questo progetto da cui la località di Genova sarà posta fuori di quella legge, dalla quale continueranno ad essere governati gli altri porti di tutta Italia.

Io non dissi che la verità, perchè con questa legge il risultato definitivo ed ultimo è veramente questo e non altro. Il Consorzio è un

ente intermedio che vale efficacemente a mascherare alquanto l'operazione.

Ebbene, i fatti non sono forse quali furono da me esposti? Forse che il Governo non continuerà a ritrarre i proventi? forse che il Governo non limiterà alla somma di un milione o poco più il suo contributo?

E nessuna efficacia di parola, nessun artificio di eloquenza magistratale, può distruggere la verità dei fatti. Mi duole che l'aspetto della cosa, ravvicinato alla sua intima verità, abbia suggerito all'onorevole relatore una parola che io non ho trovato nel mio dizionario parlamentare, che io non avrei pronunciata nelle discussioni serene che onorano quest'aula. Egli ha trovato che le cose da me segnalate corrispondono ad una *gherminella*. Ripeto che questa parola non è nel mio dizionario, e perciò non è demerito mio lo averla pronunciata.

L'onor. Boccardo mi attribuisce eziandio una distinzione tra i peccati veniali ed i peccati mortali che possono essere imputati a questa legge; e in questo modo segui la dicitura da me medesimo usata intorno a quel tema.

Ma, e peccati veniali e peccati mortali furono distrutti dalla sua eloquentissima parola? Egli è autorevole oratore, ma non efficace dimostratore tanto da essere riuscito a distruggere le risultanze dei fatti.

Forse non è gravissimo difetto in una legge fondamentale del Regno, che cangia tutto il nostro diritto marittimo per il corso di 60 anni, che aliena dall'uso dello Stato una parte patrimoniale così importante quale è il porto di Genova, forse che non è grave peccato che la legge si sia dimenticata di determinare i confini del porto e della cosa alienata?

L'onorevole relatore mi ha fatto l'onore di attribuirmi una qualche competenza, che io non mi sarei arrogato giammai, dicendo che io aveva visitato, per istudio, i porti dell'Europa continentale e dell'Europa insulare, dal mar Baltico al mare Oceanico e Mediterraneo. Ebbene, io vi dirò che in questa visita ho trovato che una delle prime preoccupazioni degli ingegneri che avevano costruito i principali porti, era quella di mostrare dove arrivava la giurisdizione territoriale dell'opera da loro eseguita. Nella relazione della Commissione Reale inglese si ebbe cura di ben determinare i confini del nuovo e futuro porto di Londra.

Bremerhaven era il porto cui affluiva tutto il commercio di Brema, prima che l'illustre ingegnere Frantius costruisse il porto di Brema, ed approfondisse il corso del Weser per oltre 60 chilometri, in tanta misura da renderlo navigabile alle navi di grande pescagione e portata.

Vicino, anzi contiguo, esiste il porto di Geestemünde, indirizzato a quasi identico scopo, destinato a non diversa clientela. Il limite delle rispettive giurisdizioni, in terra ed in acqua, è oggetto di continuata attenzione da parte delle due rispettive Amministrazioni.

Lo stesso è a dire dei due porti di Amburgo che è fiancheggiato da quello di Altona.

A dimostrare viepiù la necessità che l'estensione superficiale concessa al Consorzio, tanto sulla terra, quanto sul mare, venga ben determinata, aggiungerò una circostanza che, per brevità, ho prima d'ora omessa. Come ad Amburgo sta vicino il porto di Altona, a Genova è vicino il porto di Sampierdarena, già concesso dall'autorità governativa al municipio di quella città, la quale, per non perdere la concessione, cura di pagare regolarmente al Governo la tassa annuale che le fu imposta nell'atto di concessione. Che il Governo, nello stringere i patti col Consorzio, resti svincolato dalle obbligazioni impostegli con la legge dell'11 aprile 1876, e dell'agosto successivo non può accadere senza che vi abbia accconsentito il municipio di Genova.

L'onorevole relatore non ha oppugnata la mia affermazione: soltanto ha detto che la nobiltà dei nostri concittadini, l'alto loro sentire, non permetterà loro di reclamare l'osservanza dei patti stabiliti in quella legge. Fiducia io pure nutro, individualmente, per coloro verso i quali dall'onorevole relatore è stata professata: ma che gli amministratori del comune possano, per cortesia, pregiudicare i diritti del comune affidati alla loro custodia, non è ammissibile, perchè l'esperienza mi insegna a non ammetterlo.

Il municipio di Genova, in altre occasioni, aveva votato un sussidio di 6 milioni di lire affinché si aprisse il valico del Gottardo. Il Governo nostro pretese costituirsi creditore del votato sussidio; ma a lui mancò la prova, perchè egli aveva trascurato le precauzioni necessarie, come sono trascurate oggi in que-

sto progetto di legge. Una lunga serie di contestazioni ne è avvenuta, oggi finalmente chiusa, ma chiusa mediante una transazione, per mezzo della quale il municipio, invece dello esborso immediato di 6 milioni di lire, si è obbligato a versare ogni anno, e per un ventennio, nel tesoro dello Stato l'annualità di 300,000 lire: ciò che equivale a circa 4 milioni dati immediatamente.

Il Governo, per solo effetto di mancate precauzioni, ha così perduto due milioni di lire.

Il relatore mi ha fatto anche l'onore di attribuirmi qualche competenza in materia di porti. Però quando egli volle analizzare più addentro le magagne locali del porto di Genova discese a descrivere alcune minute particolarità, e parlò di loculi e piazzuole, accaparrate da rivenditori non sempre di nobilissima lega, i quali sfruttano la posizione in modo che la grandezza del lucro ne infirma la legittimità. Durante una tale sua descrizione egli tre volte successivamente si rivolse a me dicendo: « l'on. Tortarolo lo sa ».

Or bene purtroppo lo so ed eccone il modo. Quando, ritornato da una delle mie esplorazioni nei porti stranieri, riportai con me una impressione poco edificante intorno alle cose di Anversa, dove i congegni meccanici, le gru, i mezzi di trasporto accelerato giacevano inoperosi per opera delle consorterie interessate a conservare il lavoro manuale ed a sopprimere il lavoro meccanico, ebbi, poco dopo, occasione di proporre e forse ebbi eziandio qualche debole influenza per far prevalere nella commissione Gadda, cui appartenevo, provvidenze ed ordinamenti tali che avrebbero falciato dalla radice ogni speculazione dell'ordine di quelle accennate più sopra.

Restavano colpiti eziandio interessi d'un ordine molto più elevato. Quei galleggianti chiamati *chiatte*, che ingombrano il porto, che saranno sempre utili ed indispensabili fino a che il porto non venga ingrandito, che procurano ai loro possessori un reddito annuale d'oltre un milione di lire, avrebbero cessato d'esistere, od almeno sarebbero state ridotte a quella ristrettezza di numero che è necessaria per il trasporto da nave a nave.

Quando nella Commissione prevalsero queste idee e nel pubblico fu conosciuta quella poca influenza che io forse aveva avuto, bastarono

due mesi perchè io diventassi l'uomo il meno popolare di Genova; ed ecco perchè lo so, onorevole relatore.

A lui parve eziandio che io volessi combattere il suo piano finanziario. Veramente l'ho citato con pochissime parole, ma non con parole di biasimo.

Del resto niuno desidera più di me che le presunzioni del piano finanziario abbiano a diventare fatti compiuti, quando ne sarà maturo il tempo.

E se nel movimento commerciale del porto sarà per verificarsi la continuità dell'aumento, ogni previsione del piano resterà verificata. I computi aritmetici sono ivi esatti; ed è perciò applicabile a loro la frase pronunciata dall'onorevole relatore: « L'aritmetica non è un'opinione ».

Ma l'applicabilità della frase stessa cessa quando trattasi di affermare, oppure negare, la continuità futura, od invece il futuro regresso nel traffico del porto.

Si tratta ivi di supposizioni più o meno fondate: ed è sicurissimo che se l'aritmetica non è un'opinione, neppure è una supposizione congetturale dell'avvenire.

Chi vorrà meditare a fondo una tale considerazione, troverà facile risposta a quella domanda che dal relatore venne proposta presso a poco così: « Quali sono le cause in virtù delle quali possano rimaner deluse le più care e preziose nostre aspettative trascritte nel piano finanziario? »

La risposta deriva spontanea da ragionamenti accessibili alla più modesta levatura di mente.

Il commercio ha sempre seguito, e seguirà sempre la via di minor resistenza. Aumentate le spese sulla via da esso seguita finora, ed otterrete l'effetto di spingerlo a seguirne un'altra meno costosa.

La via meno costosa è già preparata e l'invito a seguirla non manca; dal momento che nei porti rivali chi governa profonde capitali ingentissimi ed invece il Governo nostro spenderà soltanto una piccola parte dei redditi che ritrarrà dal porto. La legge Baudin, già da me citata, informi.

Le spese negli altri porti diminuiranno, nel nostro saranno aumentate.

L'onor. Fasce in un meditato e sapiente di-

scorso, rivolto ai deputati, ci ha fatto sapere che un piroscalo di 1673 tonnellate, avendo fatto scalo e compiute le sue operazioni nel porto di Genova, dovette spendere 2342 lire; a Marsiglia avendo fatto le analoghe operazioni, avendo pagato di più il diritto di pilotaggio, che in Italia non è imposto, ha speso 1416 lire, ossia poco più della metà, poco meno dei due terzi.

Già fin d'ora evvi adunque notevole differenza fra le spese che afferiscono una nave la quale vada a dar fondo nel porto di Genova e quelle che afferiscono le navi che vanno a dar fondo nel porto rivale.

Prese informazioni a Genova ho potuto accertare la verità delle cose. Si trattava del piroscalo *Agordat*.

Finalmente il movimento del porto genovese si esplica su merce povera. Circa la metà è carbone. Nei porti rivali il traffico si sviluppa su mercanzia molto più ricca. Un aggravio di 25 centesimi di lira rappresenta l'un per cento, del valore della merce, se trattasi di carbone, non rappresenterebbe manco l'un per mille, se si trattasse di cotone, sostanze alimentari o merci di pari valore.

Tali sono, a mio giudizio, le cause che possono perturbare più o meno profondamente il progressivo aumento del nostro traffico.

Può alcuno arrogarsi tanta sicurezza d'intuito da negare autorevolmente i pericoli invisibili dalle esposte eventualità? Per me i pericoli sono evidenti: e perciò non posso attribuire al piano finanziario quella illuminata fede che è piaciuto all'onorevole relatore di darvi. Ma se non vi professo uguale fede, faccio voti sinceri ed auguro che il risultato sorpassi le previsioni di lui. Nulla mi sarebbe più caro che avere grandissimo torto in questa questione.

Finalmente, con la correttezza che è imposta a tutti noi qui dentro e che è osservata dall'onorevole relatore in ogni occasione, egli non disse che io proponessi il rigetto puro e semplice della legge. Ha solo affermato che da me furono esposte le cose in modo tale da provocare logicamente il rigetto della legge. Ora non so quale delle mie espressioni valga ad attribuirmi una tale opinione. Forse se si trattasse di una legge perfetta, a cui nulla potesse essere tolto od aggiunto, tanta perfezione lascierebbe soltanto sussistere due partiti: od ac-

cettare o respingere. Ma finchè l'onorevole relatore non dimostri, con la sua efficace parola, che la legge è perfetta, dovrà ammettere tre soluzioni: 1) accettazione pura e semplice della legge quale egli desidera; 2) modificazione della legge; 3) reiezione della legge.

Avendo io trovato, nella stessa, grandi imperfezioni, ho vivamente desiderato che essa fosse da Voi migliorata a vantaggio di Genova e di tutta l'Italia.

Soltanto per questo intento Vi ho lungamente intrattenuto. Certamente è dovere degli uomini convinti non dissimulare qui dentro la propria opinione. Io la ho esposta ed ascolterò religiosamente le opinioni degli altri, col desiderio che essi possano trasfondere in me quelle convinzioni, che finora non ho, intorno alla perfezione di questa legge.

Del resto la lunga serie del tempo non finirà domani, e forse verrà il momento in cui non sarà del tutto inopportuno ricordarsi di quell'adagio che dice: *meminisse iuvabit*.

Io non propongo di respingere la legge, desidero che essa venga migliorata. Se vi riuscirò, meglio. In ogni modo desidero che, ad onta dei suoi difetti, venga adottata, poichè ho gran fiducia in quel proverbio che dice: « Cammin facendo si acconcian some ».

BOCCARDO, *relatore*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

BOCCARDO, *relatore*. Il nuovo discorso che ha fatto l'onorevole senatore Tortarolo può dividersi in due grandi parti.

Contiene la prima una serie di osservazioni di merito; contiene la seconda alcune osservazioni personali.

Mi consenta il Senato che io cominci da quest'ultima parte, calandomi in modo particolare di ristabilire esattamente la mia e la posizione dell'onor. Tortarolo.

Due osservazioni, se bene ho capito, d'indole puramente personale hanno singolarmente, non dirò ferite, ma attratto l'attenzione del mio onorevole contraddittore.

La prima riguarda quella parte del suo discorso della seduta di ieri, nella quale egli aveva qualificato (tengo molto alla parola, secondo me esatta) l'indole, la natura, l'essenza di questa legge.

Nel render conto al Senato della impressione che la legge fa nell'animo suo, il senatore

Tortarolo disse questo - ed il resoconto è là ad accertarlo -: Il Governo ha l'obbligo e i mezzi per legge di provvedere ai miglioramenti del porto di Genova, ma il Governo non vi vuole provvedere, ed un bel giorno immagina questa forma del consorzio autonomo, per caricare delle spese occorrenti al miglioramento del porto genovese il commercio.

Questa è, secondo l'onor. Tortarolo, l'essenza della legge. Nel voler qualificare in breve formula questa sostanziale tendenza della legge, io l'ho chiamata una gherminella.

L'onor. Tortarolo si è avuto molto, troppo a male, di questa parola, ed ha detto che essa non è nel suo dizionario, con che ha voluto forse significare che sia nel mio. Ora, ci conosciamo coll'onor. Tortarolo da troppo lunga serie di anni, perchè io possa attribuire a lui, ed egli a me, intendimenti men che rispettosi.

L'on. Tortarolo che io ho conosciuto giovinetto, e il quale del pari me conobbe in fresca età, sa che nè da lui, nè da me, mai è partita nè partirà giammai parola od azione meno che degna.

Quindi passo ad una seconda osservazione personale che ha pure urtato, nè io so davvero comprendere il perchè, l'onor. Tortarolo.

Descrivendo la condizione anormale di certi bassi fondi dell'organismo attuale del porto di Genova, io, rivolgendomi a lui parecchie volte (egli dice che son tre), dissi: « l'onor. Tortarolo sa ciò quanto me », ed egli vede in questa mia formula, essenzialmente amichevole, qualche cosa di offensivo.

Questo, confesso, io non lo capisco. Noti l'onor. Tortarolo, che poco dopo quella mia personale interiezione verso di lui, rivolgendomi agli altri colleghi, dissi come non molti fossero probabilmente nell'aula coloro che, al pari di lui e di me, genovesi, conoscessero le condizioni del porto di Genova. Nulla di più naturale quindi che io a lui, genovese dotto di questa materia, dicessi: « L'onor. Tortarolo lo sa quanto me ».

Dichiaro, se pure vi è bisogno che io lo dichiari, che io non ho voluto significare altro che questo. In genere le mie parole (io non pretendo a quella eloquenza di cui l'onor. Tortarolo mi vuol fare regalo), in genere le mie parole dicono ciò che io voglio dire, e non altro.

E così finisco la parte puramente personale. Intorno alla parte di merito nell'odierno discorso molte cose potrebbero ancora soggiungersi ma io, o m'inganno a partito, e riceverò ossequiente le correzioni, oppure nelle cose dette dal senatore Tortarolo anche questa volta, non se l'abbia a male, trovo che non c'è molto di nuovo.

Molte delle cose che ha detto oggi, non sono che la ripetizione di quelle che aveva benissimo detto anche ieri. Io sono un po' dell'opinione sua, che del resto è quella di un uomo che valeva certo più di me e quanto lui, sono dell'opinione di Fontenelle, l'uomo di spirito per eccellenza, il quale lasciò scritto che di tutte le figure rettoriche la più efficace è la ripetizione. Ora l'on. Tortarolo di questa figura non dirò che abusi ma del sicuro usa largamente; tant'è che oggi nella questione di merito, meno alcuni pochi punti che or ora accennerò, non ha fatto che ripetere bene cose che già ieri aveva bene significato, cose a lui ed a noi ben note. E di queste quindi, per non usare inutilmente del tempo del Senato, non parlerò. Vi sono però alcuni punti veramente nuovi nel suo discorso odierno, e su questi dirò qualche parola.

Il primo è che fra i peccati veniali da lui rimproverati alla legge io avessi ascritto quella mancanza di definizione del porto di Genova che egli avrebbe desiderato; e a dimostrare la necessità della definizione, citò due casi. Citò il caso dei due porti del Weser, e quello dei porti d'Amburgo e di fronte quello d'Altona...

TORTAROLO. Di fianco.

BOCCARDO, *relatore*... Di fianco, se ci mettiamo da una parte del fiume e di fronte se ci mettiamo nel mezzo di esso, ringrazio anche qui per la correzione il professore Tortarolo. Egli dice: «In questi due casi s'è sentita la necessità di ben definire l'ambito delle due amministrazioni portuali». Ma si è trovato subito, egli che ha tanto ingegno, di fronte ad un'obiezione a cui ha creduto di rispondere. L'obiezione è questa: nel caso del porto di Amburgo e di Altona e dei due porti del Weser, la necessità di ben definire le linee di confine apparisce immediata dal fatto della coesistenza di due porti, e per giunta in due Stati diversi, per determinare la circoscrizione in cui esercitare si dovesse l'amministrazione dell'uno e dell'altro di essi. In questo caso evidentemente bisognava, prima di

tutto, definire i confini. Si verifica questa condizione a Genova? Ecco l'obiezione; e l'onor. Tortarolo, sempre ingegnoso, trova subito la risposta nel fatto che Genova confina con San Pier d'Arena. Il considerare il porto di San Pier d'Arena un porto cui sia essenziale il segnare i confini che lo separano, al monte della Coscia, dal vicino porto di Genova, mi conceda, l'onorevole amico Tortarolo, è uno sforzo d'immaginazione atto a rappresentare le cose in un modo molto utile alla sua tesi, ma evidentemente non corrispondente alla realtà. Il porto di San Pier d'Arena è un porto di là da venire, che diventerà, io lo credo, un porto importantissimo, il giorno che farà una cosa sola col porto di Genova; questo io credo, questo io mantengo, ma oggi nessun cittadino di San Pier d'Arena, che io sappia, desidera o pensa essere opportuno o necessario segnar confini tra i porti di Genova e di San Pier d'Arena. Questa è una delle osservazioni di merito sulla quale richiamo tutta l'attenzione dell'onor. Tortarolo.

Un'altra riguarda le sue previsioni concernenti la curva del movimento di traffico nel porto di Genova. Qui mi permetta che io dica francamente di non aver sentito da lui nulla che mi obblighi di nuovo a tediare il Senato con una risposta, perchè egli non fece che ripetere quel suo modo di vedere, quel suo criterio, che io rispetto, ma che è un modo di vedere e un criterio assolutamente opposto a quello dal quale mi permetto io di partire.

Egli ritiene potersi prevedere un giorno (e relativamente prossimo, perchè si tratta di un periodo di sessant'anni, che è spazio assai breve nella vita delle nazioni) in cui si sarà verificata una diminuzione del traffico del porto di Genova. È un modo di concepire come un altro; io credo di aver detto ieri, forse anche con soverchia lunghezza, le ragioni per le quali questa ipotesi mi pare eccessivamente pessimista e quindi anche inopportuna.

Quanto alle riforme possibili, l'onor. Tortarolo oggi ci ha offerto il modo preciso e concreto di discutere questo lato della questione. Ieri delle riforme possibili non aveva fatto che cenni generici, oggi è venuto con due articoli di legge che discuteremo a suo tempo. Io non voglio anticipare tale discussione; quando verremo alla proposta dei suoi articoli, vedremo se questi migliorino la legge. Intanto io dissi

ieri, ed oggi ripeto, quella frase così efficace con la quale il collega Tortarolo ha finito il suo discorso: « Per cammin s'acconcia soma ».

Sia pure che la legge non è perfetta, non la credo tale; ma col tempo, fatto un primo passo che era molto difficile, un primo passo che ci ha costato un mezzo secolo di contese e di lotte, oh! non dubiti l'onor. Tortarolo, che applicando la sua egregia massima che per cammin le some si migliorano, si migliorerà il nuovo regime in quelle parti in cui possa essere reale il miglioramento.

Io concludo, signori, per non abusare del tempo del Senato.

Dal punto di vista personale, prego l'onorevole Tortarolo di ricordarsi che dalla bocca del senatore Boccardo non è uscita, non esce e non uscirà mai parola che egli possa considerare offensiva. Nella questione di merito, ripeto, che quella parte che può dirsi veramente nuova nel suo discorso di quest'oggi non ha mutato nell'animo mio alcuna convinzione, e tutto il rimanente non è stato che una dotta, sagace, ma poco utile ripetizione di quanto egli ci aveva detto ieri.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il sottosegretario di Stato per il tesoro.

DE NOBILI, *sottosegretario di Stato per il tesoro*. Signori senatori! Dopo lo splendido ed esanriente discorso pronunciato ieri dal senatore Boccardo io posso, dirò meglio, io devo limitarmi a ben poche considerazioni in ordine agli appunti che il senatore Tortarolo ha mosso a questo disegno di legge per la parte che più specialmente riguarda il Ministero del tesoro.

L'onor. Tortarolo (fu già rilevato ieri) ha lusinggiato il concetto informatore di questo disegno di legge, la costituzione cioè di un ente autonomo per l'esecuzione delle opere necessarie al porto di Genova e per la sua amministrazione, quale... non ripeterò la parola usata dal senatore Boccardo... e dirò invece quale un buon affare per il Governo. Anche così definendo la cosa, è pur sempre codesta un'accusa assai grave, che se fosse giusta, se fosse fondata costituirebbe una gravissima colpa per il Governo. Vorrebbe dire che il Governo italiano non ha compreso tutta l'importanza che ha non soltanto per Genova, ma per la nazione intera, il movimento di quel porto; vorrebbe dire che il Governo italiano non comprende le necessità

moderne, disconosce i suoi doveri, l'obbligo che gli incombe di secondare lo sviluppo economico del paese.

Ora ciò francamente non è lecito neppure il supporlo, e tanto più se si considera che questo disegno di legge non è l'opera di questo o quel Ministero, ma è l'espressione del pensiero, il risultato del lavoro di quanti ministri dei lavori pubblici si sono succeduti da oltre un decennio a questa parte. È egli mai possibile che dagli onorevoli Genala, Saracco, Perazzi agli onorevoli Lacava, Giusso, Balenzano, tutti cospirassero per imbastire un buon affare in favore dello Stato e ai danni di Genova e de' suoi commerci? Ed erano dunque loro complici od incoscienti ausiliatori gli illustri senatori Gadda e Boccardo che con tanto amore e fatica di studio, affrettarono la realizzazione dell'idea dell'autonomia? Ma vi è di più: questo disegno di legge non è che l'esaudimento di voti ripetutamente espressi e dagli enti amministrativi di Genova e dalla rappresentanza del suo commercio e dalla popolazione adunata in comizio; questo disegno di legge è stato provocato da quello presentato alla Camera dall'onor. Imperiale deputato di Genova, assieme al deputato Fasce, altro deputato di Genova.

Ora l'onor. Tortarolo è genovese e certo egli non può credere che i suoi concittadini siano così facili a lasciarsi trarre di inganno, e lasciare che altri compia a loro danno un buon affare.

No - non è stato nè un buon affare, nè una trovata, nè un espediente. Questo disegno di legge risponde ad una necessità divenuta ormai imperiosa ed urgente.

L'amministrazione dello Stato organizzata così come è ancora per necessità di cose, non ha quella facilità di adattamento, quella libertà di azione che si richiede per un grande porto moderno. Con le sue lentezze burocratiche, con le sue oscillazioni dipendenti dal succedersi di Ministeri, coi suoi ritardi derivanti dalle vicende parlamentari non può provvedere a tempo ai bisogni di un gran porto come quello di Genova, che deve, giorno per giorno, alimentare la vita economica dell'alta Italia, che per poter lottare coi porti concorrenti nel traffico internazionale deve istante per istante curare la massima rapidità dei traffici. Di qui la necessità di una amministrazione che avesse mag-

giore libertà di iniziativa; di qui la necessità della costituzione di un ente autonomo.

E creda, onor. Tortarolo, questo è tal vantaggio che se anche fosse vero, e dimostrerò subito che non è, che se anche fosse vero che lo Stato velisse a spendere qualche milione di meno di quello che dovrebbe, questo è tale vantaggio che darebbe largo compenso al commercio di Genova, e così mostrarono di intenderla tutti coloro che avendo preso parte agli studi di questa questione si accontentavano anche di meno di quello che ora con questo disegno di legge lo Stato concede.

Ma del resto, l'ho detto, a me preme di dimostrare in linea di fatto, e in base a cifre che lo Stato nè ha dimenticato per il passato dei suoi obblighi verso il commercio di Genova, nè cerca di liberarsene per l'avvenire.

L'onor. Tortarolo ha rimpianto i tempi in cui il provento delle tasse di ancoraggio era destinato interamente per le spese del porto, ed egli ha soggiunto che se dal 1862 in poi tutto ciò che è provenuto dalle tasse di ancoraggio si fosse destinato ai lavori del porto si sarebbe potuto fare assai di più.

Anzitutto noto che dato il carattere attuale della tassa di ancoraggio non sarebbe possibile questa destinazione specifica. La tassa di ancoraggio ha perduto completamente, se pur lo aveva, il carattere locale.

La tassa di ancoraggio che ora si paga anche per abbonamento ha un carattere essenzialmente nazionale e generale. Infatti l'abbonamento di una nave può essere pagato a Genova non ostante che la nave non faccia in tutto l'anno operazioni a Genova, e noi vediamo infatti che vi sono degli anni in cui il movimento delle tonnellate nel porto di Genova aumenta rispetto all'anno precedente o invece il prodotto della tassa di ancoraggio diminuisce. Questo sta appunto nel carattere speciale della tassa di ancoraggio, nel fatto che essa può essere pagata per abbonamento in qualunque porto. Quindi impossibile ad ogni modo sarebbe il destinare il provento delle tasse di ancoraggio ad un determinato porto, a meno che non si volesse assegnargli più o meno di quello che è in corrispondenza assoluta col suo movimento.

Ma del resto ammettiamo per un momento che fosse possibile adottare il sistema vagheggiato

dall'onor. Tortarolo e vediamo quale guadagno per il passato vi avrebbe fatto il porto di Genova.

Il senatore Tortarolo ha rilevato che dal 1862 al 1898 si è speso per il porto di Genova complessivamente 87 milioni. Io ho richiesto stamane dati al Ministero dei lavori pubblici e risulta che dal 1862 al 1902, cioè quattro anni più tardi del termine preso dal senatore Tortarolo, si è speso 88,200,000 lire. Togliendo da questi 88 milioni i 20 milioni elargiti dal duca di Galliera restano 68 milioni, nei quali hanno concorso per due decimi gli enti interessati. Sono quindi stati spesi dallo Stato 54 milioni. Ora sa il senatore Tortarolo quanto ha reso la tassa di ancoraggio dal 1862 al 1902? Non ha reso che 53,100,000; quasi un milione di meno dunque di quello che lo Stato ha speso per il porto di Genova, senza notare che se il porto di Genova avesse avuto diritto al provento di tutte le tasse di ancoraggio non avrebbe potuto fare assegnamento sugli altri due decimi di concorso degli enti interessati cioè sugli altri 14 milioni. Da questo si rileva non solo che non sarebbe stato vantaggioso per il porto di Genova il sistema propugnato dal senatore Tortarolo, ma che il Governo ha speso per il porto di Genova, dal 1878 al 1902, ben più 54 milioni senza tener conto delle spese ferroviarie.

Convengo col senatore Tortarolo che, non ostante ciò, le condizioni del porto non sono tali quali le richiederebbe lo sviluppo del traffico; ma questo dipende da un fatto del quale dobbiamo essere lieti: dipende dal fatto che in un trentennio dal 1872 al 1902, il movimento nel porto di Genova è più che sestuplicato. Infatti noi troviamo che nel 1871 il movimento del porto era di 834,000 tonnellate circa, e nel 1902 fu di 5,300,000 tonnellate!

È evidente che di fronte a questo sviluppo così colossale, le spese fatte per quanto ingenti si addimostrassero insufficienti, ma non si dica che il Governo non ha sentito quale era il suo dovere.

In verità, noi in Italia siamo un po' troppo facili a dipingere lo Stato come una piovra che sugga continuamente alle risorse locali; noi in Italia siamo un poco troppo facili a lamentare che non si faccia niente in casa nostra e a credere che all'estero si faccia tutto. Non vi

niente di più ingiusto ed inesatto. Non vi è azione, io penso, che nell'ultimo quarto del secolo scorso abbia sopportato tanti sacrifici per il suo rinnovamento economico quanto l'Italia. Noi abbiamo dovuto provvedere a tutto, crearci un esercito, una marina, un'amministrazione nazionale, abbiamo dovuto persino crearci una capitale, costruire strade, porti, ferrovie, lottando con l'ignoranza lasciata dai Governi passati, con la struttura del nostro terreno che ci crea un ostacolo ad ogni pie' sospinto; eppure se ci voltiamo indietro e consideriamo quale meraviglioso cammino abbiamo percorso, non si può certo affermare che lo Stato sia stato impari al compito suo. (*Approvazioni*).

E come per il passato, l'ho detto e mi affretto a dimostrarlo, lo Stato non vien meno con questo disegno di legge ai suoi doveri per l'avvenire verso il porto di Genova.

Il contributo annuo dello Stato è fissato in un minimo di un milione di lire. Qualunque sia il movimento del porto di Genova lo Stato non assegnerà al Consorzio ogni anno meno di un milione.

Quando però la somma complessiva delle tonnellate imbarcate e sbarcate superi i 5 milioni, allora lo Stato aumenta il contributo di 10,000 lire per ogni 50,000 tonnellate, cioè L. 200,000 per ogni milione di tonnellate in più.

Si è ritenuto di dover adottare questo sistema di proporzionare il contributo al movimento effettivo del porto, perchè sembrava che meglio potesse proporzionarsi al bisogno del porto stesso. Il contributo fisso poteva essere inadeguato, talvolta troppo alto, talvolta troppo esiguo; una percentuale sulla tassa di ancoraggio poteva non esser proporzionata alle esigenze del porto, per le ragioni che ho già esposte; si è quindi adottato questa formola del contributo proporzionale al movimento effettivo del porto. Ora, pure ammettendo le prudentissime, eccessivamente prudenti le previsioni sul movimento del porto fatte dal senatore Boccardo, ammettendo cioè che il movimento del porto non possa raggiungere i 7,000,000 di tonnellate che nel 1920, e che dal 1920 fino al 1963 non aumenti neppure di una tonnellata - non so se previsione più prudente si poteva fare - noi abbiamo che lo Stato nel periodo di vita del consorzio gli assegna L. 82,300,000.

In base alla legge attuale questa somma di

L. 82,300,000, aumentata dei due decimi di concorso degli enti interessati, darebbe un totale complessivo di oltre L. 100,000,000. Deducendone 30,000,000 cioè L. 500,000 ogni anno per manutenzione - nonostante che siasi speso sempre assai meno - resterebbero per nuove opere L. 70,000,000.

Come si può dire che con l'attuale disegno di legge lo Stato si sottragga ai suoi obblighi? Ma l'onor. Tortarolo osserva: « Per il passato si è speso in media fra manutenzione e opere nuove L. 2,300,000 all'anno compresi 20,000,000 del duca di Galliera, ben inteso, eppure non siamo riusciti a poter sopperire alle esigenze del commercio, come si potrà sopperirvi se si riduce la somma ancora? Vedremo più tardi che la somma non è così ridotta come egli ritiene, ma d'altra parte non è detto che se sino adesso si è dovuto spendere L. 2,300,000 all'anno per il porto di Genova sia assolutamente necessario continuare all'infinito in tale spesa.

Si deve tener conto che il porto di Genova di fronte alle esigenze moderne doveva essere del tutto creato e che pei lavori già eseguiti e per quelli che sono in corso, se pur molto ancora resta a fare, non è però il caso di pensare ad altre centinaia di milioni. Io penso poi, e lo dissi già nell'altro ramo del Parlamento, che la soluzione del problema del porto di Genova è in gran parte subordinata a quella della questione ferroviaria. Quando per parte dello Stato si riesca a provvedere di buone linee di accesso il porto, sistemare gli scali lungo le linee in modo che i convogli non debbano arrestarsi, e fare insomma che i vagoni possano rapidamente inoltrarsi sul porto di Genova e uscirne, io credo che con non molti altri lavori portuali, si potrà arrivare alla previsione fatta dal senatore Boccardo di 7,000,000 di tonnellate all'anno, e che quindi quand'anche questo disegno di legge non fosse approvato non si potrebbe pretendere da parte dello Stato una spesa maggiore della somma ch'esso s'impegna di versare al Consorzio.

Ma basterà questa somma perchè il Consorzio possa funzionare, si domandava l'onor. Tortarolo? E qui mi preme sbarazzare subito il terreno da una delle sue obiezioni.

Egli ha detto: avete fatto un piano finanziario, ma questo piano finanziario, si basa anche sull'art. 14 del disegno di legge, e cioè

sull'esodero per lo Stato anche dagli obblighi assunti con le convenzioni dell'11 aprile 1876, 20 agosto 1898 e 19 gennaio 1901. Ma a queste convenzioni, soggiungeva sono interessati altri enti, siete voi certi del loro consenso? perchè non ve lo siete prima assicurato?

Questo consenso non potrà mancare, già implicitamente è stato dato.

L'onorevole senatore Boccardo ricordò ieri un deliberato del Consiglio provinciale di Genova, col quale si fanno voti per l'approvazione del disegno di legge. E non conosciamo tutti noi i voti analoghi che dal Municipio e dalla Camera di commercio sono stati emessi? Ho qui telegrammi e lettere che esprimono il plauso della rappresentanza municipale per l'approvazione di questo disegno di legge avvenuta da parte della Camera.

Il municipio di Genova conosceva bene il testo del disegno di legge; i suoi voti significano che l'accettava.

E quale ragione potrebbe avere il municipio di Genova di opporsi alla sostituzione del Consorzio negli oneri spettanti al Governo?

Detto ciò, vediamo come potrà funzionare il Consorzio.

Allegato alla relazione del senatore Boccardo, vi è tutto un piano finanziario e da questo risulta che il Consorzio potrà provvedere a nuovi lavori per 50 milioni, e che oltre di ciò gli resterà un fondo di riserva di 48 milioni. Più prudente non poteva essere codesto piano! Infatti è stato eccessivamente largo calcolando 50 milioni per spese portuarie e 675,000 lire per la manutenzione e 250,000 lire le spese per diligenza e amministrazione; ha tenuto presente la peggiore ipotesi, cioè che il Consorzio debba ricorrere ad una emissione di obbligazioni e non ad un mutuo, che eviterebbe il pagamento della commissione; non ha voluto tener conto di tutto il concorso degli enti interessati. Questo io rilevo per stabilire che più prudente il piano finanziario non potrebbe essere, e ciò nondimeno, come ho detto, dà ben 48 milioni di avanzo senza calcolare gli interessi sugli avanzi annuali che se questi fossero calcolati si arriverebbe ad oltre 100 milioni disponibili nel fondo di riserva.

Il senatore Tortarolo diceva: Sta bene, io non discuto il piano finanziario del senatore Boccardo, ma tutto codesto piano si impernia non

tanto sul contributo da parte dello Stato, quanto sopra i 30 centesimi di tassa portuale coi quali si verrebbe ad aggravare ogni tonnellata di merce, rendendo così meno agevoli le condizioni del porto di Genova.

Anzitutto osservo che questo aumento non è di 30 centesimi, ma di soli 25, perchè 5 centesimi gravano già sopra ogni tonnellata in forza della tassa supplementare esistente. L'aumento quindi non sarebbe che di 25 centesimi. Veda poi l'onor. Tortarolo che se il Consorzio volesse rinunziare al suo fondo di riserva, a quei 48 milioni, la sopratassa potrebbe essere ridotta a 19 centesimi per tonnellata, e se poi si realizzassero quelle altre economie a cui ho accennato, la tassa potrebbe scendere a 15 centesimi. Ora si può dire che si peggiorano le condizioni del commercio aumentando di soli 10 centesimi (perchè 5 ripeto sono già fissati), la tassa per ogni tonnellata di merce? Basta fare il confronto coi porti esteri.

Nella relazione ministeriale presentata alla Camera già è stato fatto il confronto delle tasse che gravano la merce nei porti di Anversa e Marsiglia, confronto rilevato dalla relazione del senatore Gadda.

Da questo confronto risulta che a Marsiglia le merci sono gravate di 76 centesimi più che a Genova e ad Anversa di 68 centesimi. L'onorevole Tortarolo ha ricordato un esempio accennato dall'onorevole Fasce, ma è un esempio che riguarda un piroscifo isolato, e bisognerebbe vedere se le operazioni fatte a Marsiglia furono non analoghe ma identiche a quelle fatte a Genova, e sopra tutto bisognerebbe sapere se quel piroscifo era abbonato o no.

Il fatto si è che il confronto fatto dal senatore Gadda nè alla Camera nè qui fu menomamente contraddetto.

Ma quel confronto, si potrà dire, fu fatto quando la tassa di ancoraggio non era stata portata da una lira a una e quaranta centesimi. Giova ricordare però che l'aumento di quaranta centesimi per tonnellata fu fatto per istituire i premi della marina mercantile, e quindi se da una parte si gravava la mano dall'altra si veniva in aiuto del commercio e della marina mercantile.

Ma poi, è da osservarsi, che l'aumento non è effettivamente di 40 centesimi, perchè, se è vero che per le navi provenienti dall'estero la

tassa d'ancoraggio è stata elevata da una lira ad una lira e quaranta, è altresì vero che la taxa di abbonamento non è stata più commisurata su 4, ma su 3 approdi all'anno; che per gli approdi dall'interno la taxa di abbonamento da 2 lire fu portata a 1.50, che altra riduzione è stata fatta per i velieri. Dippiù, bisogna tener conto che di giorno in giorno il rapporto fra la capacità di stazza e la capacità reale della nave va sempre aumentando, tanto che oggi si può dire che un piroscifo di grano che abbia la capacità di 100 porta 150, e uno di carbone che abbia la capacità di 100 porta per 200. Ora tutto questo viene a stabilire che l'aumento di 40 centesimi è più apparente che altro, e se si pensa alla diminuzione che porta l'abbonamento, io credo di esagerare grandemente calcolando che questo aumento di 40 centesimi in effetto si sia risolto in un aumento di 20 centesimi per tonnellata. Veda l'onorevole Tortarolo che anche con questo aumento e con gli altri 30 che verrebbero per la taxa portuale calcolata nel piano finanziario del senatore Boccardo, di fronte a Marsiglia e di fronte ad Anversa, Genova si trova sempre in vantaggio. Aggiungasi che insensibile sarà la nuova taxa portuale, quand'anche dovesse essere di 30 centesimi, poichè se per essa il Consorzio si porrà meglio in grado di far sì che i piroscifi possano rapidamente e direttamente scaricare nei vagoni, allora spariranno quelle che si chiamano false spese; verrà a cessare la spesa di noleggio per le chiatte che è stata calcolata in media di 50 centesimi pel carbone, di 80 pel grano e di 1.75 per le merci varie. Quindi non aumento di spese ma invece forte diminuzione ne verrà dall'attuazione di questo disegno di legge.

La vitalità del Consorzio non può essere messa in dubbio, e, per dubitare, l'onorevole Tortarolo ha dovuto ricorrere ad un'ipotesi del tutto inverosimile: all'ipotesi, cioè, che il movimento del porto di Genova, invece di continuare nel suo movimento ascendente, retroceda, attribuendone la causa alla nuova taxa portuale.

Ora io mi domando: ma proprio, si può pensare che quei 30 centesimi per tonnellata di taxa portuale, che potranno essere ridotti anche alla metà, possano determinare un tale fatto? Evidentemente, no. Io non vedo che una pos-

sibilità: l'utilizzazione delle nostre forze idrauliche, i progressi delle scienze in ordine all'illuminazione e ai mezzi di trasporto, l'aumentata nostra produzione agricola, potranno forse diminuire l'importazione del carbone e l'importazione dei grani. Ma sarebbe da salutare davvero con gioia codesto avvenimento, ed il porto di Genova, creda onor. Tortarolo, non ne verrebbe a soffrire. Perchè questo vorrebbe dire che il nostro sviluppo economico sarebbe tale e tanto, che il movimento del porto di Genova sia nell'importazione e soprattutto nell'esportazione, verrebbe ad essere compensato largamente della diminuita quantità di carbone e di grano in arrivo.

Ma quand'anche vi fosse una effettiva diminuzione nel movimento del porto, e convenisse di diminuire o togliere la taxa portuale, gli impegni assunti dal Consorzio sarebbero soddisfatti egualmente.

La diminuzione o la soppressione della taxa portuale non potrebbero avvenire che col consenso del Governo e questo lo consentirebbe quando ciò fosse necessario; ma il Governo *garantisce* le operazioni finanziarie del Consorzio, quindi se il Consorzio non avesse più i mezzi, per far fronte ai suoi impegni, al Governo spetterebbe integrarne le risorse.

Ma perchè indugiarsi a discutere di queste ipotesi? Davvero solo affacciarle parmi non prudenza eccessiva ma pessimismo ingiustificabile.

Discuterle parmi quasi dubitare del nostro avvenire; e per quanto meravigliosi siano i progressi da noi fatti in questi ultimi tempi, noi siamo appena all'alba del nostro rinascimento industriale e commerciale. Non ancora il progresso manifestatosi in alcune regioni si è irradiato dove minore era la preparazione, e meno favorevoli le condizioni di luogo; non ancora sono state sfruttate le risorse che il clima fortunato, la fertilità del suolo, l'ingegno, diciamo pure, delle nostre popolazioni, le acque abbondanti che scendono ancora infconde di forza dalle nostre montagne, assicurano all'Italia la linea ascendente del nostro progresso economico non è ancora giunta al vertice massimo, e, come per il passato così per l'avvenire, parallela a quella linea ascendente è la linea ascendente del movimento del porto di Genova, l'indice primissimo della nostra vita economica.

Guardiamo dunque con sicurezza al porto di Genova; là in quel meraviglioso emporio di traffici, attraverso il rumore grandioso e indistinto delle opere incessanti, delle manovre delle navi, dalla moltitudine immensa febbrilmente intenta al lavoro par quasi si levi un inno virile alla rinnovantesi forza economica dell'Italia. Non manchi in noi, onorevole Tortarolo, la fede nei destini della Patria. (*Virisime e generali approvazioni; molti senatori si recano a congratularsi con l'oratore*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Niccolini sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.

NICCOLINI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Io credo che gli onorevoli senatori dovranno essere riconoscenti prima di tutto all'illustro relatore e quindi al mio egregio collega del tesoro i quali hanno facilitato il mio compito, rendendomi così possibile d'intrattenere solo brevemente il Senato.

Il senatore Boccardo, nel suo magistrale discorso di ieri, ed il mio egregio collega del tesoro oggi hanno mietuto completamente il campo che poteva essermi riservato per rispondere alle critiche svolte nel suo discorso di ieri dal senatore Tortarolo. Ma, siccome il senatore Boccardo e il senatore Colombo sollevarono la questione ferroviaria, che è intimamente connessa con lo sviluppo del porto di Genova, credo mio debito di cortesia rispondere a quelle domande che essi mi rivolsero nell'intendimento di conoscere, quali siano al riguardo le intenzioni del Governo.

Io posso assicurare gli onorevoli senatori che il Governo si interessa vivamente alla questione del miglioramento delle linee ferroviarie di accesso al porto di Genova e però si propone di studiare con la maggiore cura anche l'importante problema del nuovo valico appenninico. Gli onorevoli senatori sanno, che già sono stati fatti studi al riguardo e sono stati pure presentati al regio Ispettorato generale delle strade ferrate i progetti per tre nuove linee, cioè, per la Genova-Borgotaro, per la linea Genova-Gavi-Novì e per la Genova-Piacenza.

La prima delle dette linee fu studiata dall'ingegnere Navone, ma la spesa di costruzione prevista fu riconosciuta eccessiva in relazione all'utilità che essa avrebbe potuto arrecare.

Per la seconda linea, caldeggiata dal Municipio di Genova, abbiamo ricevuto due progetti, l'uno presentato dall'ingegnere Sertorio, l'altro dalla Società Mediterranea; secondo il progetto della Mediterranea la nuova linea avrebbe la lunghezza di chilometri 58 e la spesa prevista per la esecuzione sarebbe di 109 milioni, ossia due milioni circa a chilometro.

La terza linea Genova-Piacenza è stata vivamente patrocinata da enti e Comitati locali e per essa è stato presentato un progetto, parimente della Società Mediterranea. Questa linea sarebbe lunga 128 chilometri e la spesa di costruzione ammonterebbe alla cospicua somma di 245 milioni, cioè, di due milioni a chilometro come la precedente.

Noto che le previsioni di spesa sono molto approssimative, poichè queste perizie sono fatte sopra progetti di larga massima, e non su quelli di dettaglio, sicchè è da dubitare che le previsioni siano del tutto esatte ed è invece lecito presumere che la spesa diverrebbe maggiore quando si eseguissero gli studi per i progetti di dettaglio o di esecuzione.

Quantunque le difficoltà di indole finanziaria siano gravi assai, e non minori siano quelle di indole tecnica, non per questo il Governo si disinteressa dal cercare di risolvere l'importante problema, e infatti io sono lieto di potere annunziare ai senatori Colombo e Boccardo, che è intendimento del ministro dei lavori pubblici di nominare al più presto una Commissione composta di persone competenti, la quale avrà il mandato di studiare quale sia il nuovo valico appenninico da preferirsi. Aggiungo anzi che questa Commissione sarebbe già stata nominata, se il ministro non fosse da qualche tempo indisposto.

Secondo gl'intendimenti del ministro, questa Commissione dovrà poi mettersi in rapporto con la rappresentanza del Consorzio per la gestione del porto di Genova e prendere in esame le proposte che dalla medesima le saranno eventualmente fatte circa il nuovo valico appenninico.

Credo opportuno far rilevare al Senato che, in attesa della soluzione di tale problema, da parte del Governo si sono attuati tutti i mezzi per diminuire i gravi inconvenienti che si verificano nel porto di Genova per lo scarico ed inoltro delle merci sbarcate.

Mi basti accennare ai lavori di costruzione della galleria del Campasso e del parco di Rivarolo, a quelli dell'attivazione del blocco nella galleria di Ronco, opportunamente ricordati anche dall'onorevole Colombo nella tornata di sabato.

Con la galleria del Campasso e col parco di Rivarolo (lavori, che mi auguro saranno presto compiuti), il movimento giornaliero dei carri nel porto di Genova potrà elevarsi da 1200 a 1500 carri. Con l'attivazione del blocco nella galleria di Ronco crescerà tale potenzialità e, quando divenisse necessario, potremmo specializzare tale galleria pel solo servizio merci, mettendo così le linee di accesso al porto in grado di provvedere ad un movimento di 2052 a 2100 carri al giorno, ossia si potrà accrescere di quasi un terzo l'attuale potenzialità del movimento dei carri dal porto di Genova.

Debbo qui aggiungere che un certo aiuto lo avremo anche dalla utilizzazione pel servizio di transito dell'attuale linea di Genova-Asti e dell'altra sussidiaria da Alessandria ad Ovada, ove questa venga concessa e sollecitamente eseguita.

Insomma, tutti i mezzi, che sarà possibile attuare per tentare di accrescere la potenzialità delle linee di accesso al porto di Genova, non saranno lasciati intentati da parte del Governo.

E poichè è indispensabile provvedere anche al miglioramento degli impianti in diverse stazioni, il cui movimento è connesso a quello del porto di Genova, e specialmente al miglioramento della stazione di Milano; anche a questi lavori converrà provvedere, se vorremo evitare gl'inconvenienti che ora si verificano colà e se vorremo assicurare il normale inoltro dei carri per le varie direzioni e la sollecita restituzione di quelli scarichi.

Io debbo a tale riguardo ricordare che il ministro dei lavori pubblici è tanto compreso della necessità di riparare agl'inconvenienti che si verificano alla stazione di Milano, che, allorchè egli, or non è molto, si recò, colà volle che si affrettassero gli studi già da tempo in corso per migliorare le condizioni della stazione. Ed a tale proposito sento il dovere di tributare una parola di elogio all'illustre senatore Rossi, il quale in brevissimo tempo ha recentemente trasmesso in proposito una elaborata e lucida

relazione al Ministero dei lavori pubblici, la quale è ora oggetto di studio da parte dei nostri funzionari, allo scopo di vedere quali provvedimenti sia il caso di adottare.

Esaminata brevemente la questione ferroviaria, dovrei ora rispondere ad alcuni degli appunti fatti ieri al disegno di legge in discussione dall'onorevole Tortarolo, ma sono stato in ciò prevenuto dal mio collega del tesoro; mi limiterò quindi a brevi dichiarazioni. Innanzi tutto mi preme rettificare l'errore in cui l'onorevole Tortarolo incorse, allorchè ieri accennò alla spesa sinora sostenuta dallo Stato per il porto di Genova. L'onorevole Tortarolo, dopo aver affermato che la spesa totale erogata dal 1862 al 1897-98 era stata di L. 87,747,250, si domandava: quando si sono spesi oltre 2,400,000 all'anno fino ad oggi, cosa dovremo spendere in avvenire per i lavori che s'impongono e che sono di grande importanza?

Ora mi permetta l'onorevole Tortarolo di fargli rilevare, che la spesa complessiva è stata effettivamente di L. 82,971,000, e non quella accennata, perchè la somma indicata dall'onorevole senatore Tortarolo per spese ordinarie in L. 17,935,000 si riferisce ai pagamenti fatti dallo Stato pel servizio dei porti dell'intera provincia di Genova e comprende quindi anche le spese fatte per gli approdi di Savona, Santa Margherita Ligure, Portofino, Capraia, Vado, Callinara e Spezia.

Pel porto di Genova la spesa ordinaria ascese soltanto a L. 12,743,000, ossia a circa 5,200,000 lire meno di quella indicata dall'on. Tortarolo, sicchè per tale minore spesa che deve ripartirsi per trentasei anni e mezzo, cioè dal 1862 al 30 giugno 1898, il fabbisogno annuo per lavori ordinari si deve ritenere di L. 2,273,200 all'anno, ossia di oltre L. 100,000 inferiore a quella accennata dall'onor. Tortarolo.

Era un piccolo errore che io ho creduto di dover rettificare.

Risponderò brevemente a qualcuna delle altre obiezioni dell'onor. Tortarolo, essendo stata la maggior parte di esse già combattute dal mio collega del tesoro.

Circa la questione delle tasse d'ancoraggio devo far rilevare che esse non costituiscono un aggravio speciale per le merci che approdano al porto di Genova, in quanto che, in seguito a provvedimento generale, esse furono portate da

una lira ad una lira e quaranta. E poichè a Genova la tassa d'ancoraggio e di L. 1.45, lo aggravio speciale è di cent. 5 a tonnellata. Del resto il carico per ogni tonnellata di merce si riduce in fatto ad una somma minore di quella accennata, sia perchè la quantità della merce che una nave trasporta è in realtà sempre superiore al suo tonnellaggio di stazza, sia perchè cogli abbonamenti si viene a stabilire in fatto una notevole riduzione della tariffa.

Le tasse d'ancoraggio hanno presso di noi carattere d'imposizione generale come ogni altro tributo, e però non è ammissibile l'opinione dell'onorevole Tortarolo che i proventi delle tasse d'ancoraggio nel porto di Genova siano destinati esclusivamente per l'esecuzione di nuovi lavori in quel porto.

Le oscure previsioni fatte poi dall'on. Tortarolo circa le conseguenze dannose, che deriveranno dall'applicazione delle tasse speciali, non mi sembrano attendibili, perchè tali tasse, applicate gradualmente, non supereranno, anche nella misura massima, la tenue media di cent. 30 per tonnellata di merce.

Ora fu già dimostrato da molti, che il porto di Genova è tuttora il più economico dei porti esteri che possono eventualmente essere suoi rivali e che non può temere la concorrenza di qualcuno dei porti nazionali. E quando con la applicazione dei provvedimenti ora proposti, si potranno sistemare i servizi del porto di Genova in modo definitivo, verranno assicurati al commercio tali e tanti benefici che, sottraendolo alla necessità di quelle false spese ora gravanti le merci, esso giungerà ad avere, anzichè un aggravio, una diminuzione di carichi.

Chiudo queste mie brevi parole con l'augurio che il porto di Genova possa in breve giungere a quell'altezza che merita, poichè il porto di Genova è grandissima parte dell'economia e della ricchezza nazionale. (*Approvazioni*).

BOCCARDO, *relatore*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

BOCCARDO, *relatore*. L'Ufficio centrale ha ricevuto dalla nostra Presidenza comunicazione di tre atti, che giudico necessario sottoporre alla conoscenza del Senato.

Il primo di questi è una petizione che il Sindaco della città di Savona, a nome di quel Municipio, ha presentato prima all'altro ramo del Parlamento ed ora al Senato, facendo istanza

che venga discusso « un disegno di legge per l'autonomia del porto di Genova e che si estenda l'autonomia anche al porto di Savona ».

L'Ufficio centrale, esaminato questo documento, ha ritenuto che in una delle disposizioni del progetto di legge si apra facile l'adito alla soddisfazione del legittimo desiderio del comune e della città di Savona; poichè, quando questa illustre città marittima dimostrerà al Governo di essere nelle condizioni dalla legge prevedute per potere aspirare alla costituzione di un regime autonomo, di un consorzio amministratore, la legge accordi al potere esecutivo il modo di venire all'attuazione di questo desiderio.

Altro documento pervenuto all'Ufficio centrale è un telegramma da Milano firmato dal signor Torrani del seguente tenore:

« Imminenza discussione avanti Senato per autonomia porto di Genova, associazione Granaria riunita assemblea straordinaria unanimità riafferma voti già espressi memoriale 25 giugno 1902 accettato propugnato associazione Lombardia, Piemonte, Camera di Commercio Milano, Torino, Bergamo, Lodi, Cagliari, unione Camere Commercio Roma e fa voti perchè Alto Consesso modifichi legge includendo Comitato esecutivo Consorzio i due delegati delle Camere di commercio di Milano e di Torino ».

Esaminando questa domanda, l'Ufficio centrale unanime propone la sua reiezione; perchè pensa che sarebbe sommamente pericoloso per appagare il desiderio di questi corpi di aumentare cioè il numero dei rappresentanti del Comitato esecutivo, per questa ragione sola di rimandare, chi sa di quanto tempo, l'approvazione della legge.

È una delle riforme che potrà molto agevolmente farsi applicando l'adagio che abbiamo sentito oggi esprimere che, per camminar si acconciano some più difficili di queste.

Finalmente, ripeto al Senato, l'annuncio già ieri da me dato, che la provincia di Genova, con atto suo speciale ha fatto calda, viva istanza perchè il Senato, nel più breve tempo possibile, approvi quale sta, il progetto che trovasi dinanzi a lui.

Ho esaurito anche sotto questo rapporto il mio compito.

COLOMBO. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

COLOMBO. Mentre ringrazio l'onorevole sottosegretario di Stato per i lavori pubblici delle cortesie dichiarazioni fatte a nome del Governo, delle quali non posso non essere soddisfatto, mi permetto soltanto una piccola rettificazione alla enumerazione che egli ha fatto dei progetti per il valico degli Appennini.

Egli ha parlato di un progetto, che sarebbe anche caldeggiato dal Municipio di Genova per Voltaggio-Gavi. Ora i progetti studiati per passare l'Appennino in vicinanza degli attuali valichi del Giovi sono due, molto diversi l'uno dall'altro. L'uno è il progetto studiato dalla Società Mediterranea, del quale ha parlato l'onorevole Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici, che salendo da Genova per Isoverde con andamento molto tortuoso, si eleverebbe a 313 metri sul livello del mare, per traversare la montagna sotto il passo della Bocchetta e per Voltaggio e Gavi arrivare a Novi.

L'altro progetto invece (ed è quello che fu proposto e fu fatto studiare dal comune di Genova) sarebbe costituito da una linea diretta che da Genova metterebbe a Tortona senza toccare Novi e passerebbe la montagna sboccando nella valle della Scrivia a Rigoroso, col punto culminante all'altezza di soli 230 metri.

Ho voluto dire queste poche parole solo perchè non si ritenesse che non ci fosse che il solo progetto della Bocchetta, mentre esiste un altro progetto per una linea direttissima Genova-Tortona, che il comune di Genova ha fatto studiare, e del quale so che raccomanda caldamente la adozione.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Passeremo alla discussione degli articoli che rileggo:

CAPO I.

Costituzione del Consorzio.

Art. 1.

È costituito un Consorzio obbligatorio, avente mandato di provvedere, con gli speciali fondi attribuitigli, all'esecuzione delle opere, alla gestione ed al coordinamento dei servizi nel porto di Genova.

Il Consorzio ha la durata di 60 anni e provvede direttamente:

1° All'amministrazione dei fondi e dei proventi assegnatigli;

2° All'esecuzione delle opere portuali ordinarie e straordinarie, nonché alla manutenzione ordinaria e straordinaria ed alla riparazione delle opere stesse e di quelle già esistenti nel porto di Genova;

3° Alle spese per impianti ferroviari di qualunque genere sulle calate, e per le linee di accesso destinate al servizio del porto;

4° Ai servizi marittimi portuali contemplati nella parte prima, titolo terzo del Codice per la marina mercantile, salve le eccezioni risultanti dall'ultimo comma del presente articolo;

5° A promuovere, nelle forme legali e con tutti i mezzi che potranno rientrare nella sua competenza, il coordinamento ed il miglioramento degli altri servizi svolgentisi nel porto, nonché a regolare e disciplinare in simile maniera ogni genere di prestazione dell'opera personale fatta dagli individui addetti ai lavori ed ai servizi del porto;

6° Alle spese di qualunque natura necessarie per il disimpegno delle attribuzioni sopra indicate.

È per altro escluso dalla competenza del Consorzio tutto quanto concerne le opere, le servitù ed i servizi militari di terra e di mare, il servizio di pilotaggio, la polizia giudiziaria e la giurisdizione penale marittima del porto, la pubblica sicurezza, la sanità pubblica e la dogana.

(Approvato).

Art. 2.

Il Consorzio è costituito:

dallo Stato;

dalle Provincie e dai Comuni determinati nei successivi articoli 3 e 12;

dalla Camera di commercio ed arti di Genova;

dall'ente dirigente il servizio ferroviario nel porto di Genova.

(Approvato).

Art. 3.

I Consorziati sono rappresentati:

1° Lo Stato:

Da cinque membri a scelta, e cioè:

dal Presidente del Consorzio, nominato con decreto Reale su proposta del ministro dei la-

vori pubblici, di concerto con quello della marina, e scelto fuori dei membri del Consorzio;

da un Consigliere di prefettura designato dal Ministero dell'interno;

da un Ispettore del Genio civile, da un Ispettore superiore tecnico del Regio Ispettorato generale delle strade ferrate e da un funzionario tecnico dell'ufficio del Regio Ispettorato generale delle strade ferrate del Circolo di Genova, nominati dal ministro dei lavori pubblici.

Da cinque membri di diritto, e cioè:

dall'Intendente di finanza di Genova;

dall'Ingegnere capo dell'ufficio del Genio civile di Genova;

dal Direttore dell'ufficio idrografico della Regia marina in Genova;

dal Capitano di porto di Genova;

dal Direttore della dogana di Genova;

2° Le Provincie:

Da membri elettivi, e cioè:

da un Consigliere provinciale, eletto dal Consiglio provinciale, per la provincia di Genova;

da un rappresentante eletto dal Consiglio provinciale, per ciascuna delle altre provincie che concorrono nelle spese del porto di Genova per una quota non inferiore agli 80 millesimi del contributo annuo complessivo imposto alle provincie dalla legge 2 aprile 1885, n. 3005.

3° I Comuni:

Da un membro di diritto e cioè:

dal sindaco di Genova;

da membri elettivi e cioè:

da un ingegnere scelto dal Consiglio comunale di Genova, nel collegio degli ingegneri ed architetti di Genova o nel collegio degli ingegneri navali e meccanici d'Italia.

da un consigliere comunale, eletto dal Consiglio comunale per ciascuno dei comuni che concorrono nelle spese del porto di Genova, per una quota non inferiore a 30 millesimi del contributo annuo complessivo imposto ai comuni dalla predetta legge.

4° La Camera di commercio ed arti di Genova:

Da un membro di diritto e cioè:

dal presidente della Camera di commercio ed arti di Genova;

da membri elettivi e cioè:

da un capitano marittimo e da un armatore, nominati in assemblea di elettori commerciali della categoria dei capitani marittimi ed armatori, convocata dalla Camera di commercio ed arti di Genova ai termini dell'art. 2, lettera m; e coi modi del capo terzo della legge luglio 1862, n. 680.

5° L'ente dirigente il servizio ferroviario del porto di Genova:

da due funzionari superiori, designati dall'ente stesso.

(Approvato).

Art. 4.

A far parte dell'assemblea consortile sono inoltre ammessi:

a) un delegato della Camera di commercio di Milano;

b) un delegato della Camera di commercio di Torino;

c) due delegati degli operai addetti ai lavori od ai servizi del porto, e cioè:

un operaio scelto fra i caravana del Porto Frauco, e nominato dall'assemblea di questa corporazione;

un operaio scelto fra quelli addetti ai lavori ed ai servizi del porto di Genova, mediante elezione fatta nel loro seno giusta le norme della legge 15 giugno 1893, n. 295, sui *provvisori* ed alle altre condizioni tassativamente indicate nel regolamento di cui al successivo articolo 33.

(Approvato).

Art. 5.

Il ministro dei lavori pubblici designa, con proprio decreto, quale fra i membri dell'assemblea consortile dovrà, nei casi di impedimento del presidente, sostituirsi al medesimo, ed assumerne, come vicepresidente, tutte le funzioni.

(Approvato).

Art. 6.

Il mandato del presidente e di tutti i membri a scelta ed elettivi dura tre anni, e può essere riconfermato.

Il presidente deve risiedere in Genova e non

non può esercitare altri uffici. Egli è il capo dei servizi, dei funzionari e del personale del porto.

Al presidente è assegnata un' indennità annuale il cui ammontare è fissato dal regolamento.

I rappresentanti dell'ente dirigente il servizio ferroviario dispongono complessivamente di un solo voto.

Il sindaco di Genova ed il presidente della Camera di commercio di Genova hanno la facoltà di delegare rispettivamente, in loro sostituzione, un consigliere comunale ed uno dei membri componenti la Camera predetta.

È data facoltà al Governo su proposta del Consorzio di nominare con decreto Reale, udito il Consiglio dei ministri, un direttore generale, a capo dei servizi esecutivi del porto di Genova, sempre quando il Governo lo riconosca necessario per l'andamento dei servizi stessi.

(Approvato).

Art. 7.

Per l'ordinario disbrigo degli affari, e pel disimpegno delle altre funzioni, che saranno stabilite dal regolamento, è costituito in seno al Consorzio un Comitato esecutivo composto dei seguenti membri:

- il presidente del Consorzio;
- il consigliere di Prefettura;
- l'ingegnere capo del Genio civile;
- il capitano di porto;
- il funzionario tecnico dell'ufficio del Regio Ispettorato generale delle strade ferrate del Circolo di Genova
- il direttore della dogana;
- il consigliere comunale di Genova;
- il presidente della Camera di commercio di Genova, o il suo delegato;
- il capitano marittimo;
- l'operaio eletto dalla maggioranza dei lavoratori del porto con le norme sancite all'articolo 4;
- un membro scelto dall'assemblea generale del Consorzio, mediante elezione, fra i rappresentanti degli enti e classi cui non è tassativamente assegnata una rappresentanza nel Comitato esecutivo.

(Approvato).

Art. 8.

I componenti del Comitato esecutivo i quali non avessero altro stipendio, avranno una mezza giornata di presenza da determinarsi dal regolamento.

Tanto l'assemblea generale del Consorzio, quanto il Comitato esecutivo non possono deliberare, se non interviene la metà del numero dei membri che rispettivamente li compongono.

In seconda convocazione, che avrà luogo in altro giorno, le deliberazioni sono valide qualunque sia il numero degli intervenuti.

Nel caso di parità di voti avrà prevalenza quello del presidente.

Le deliberazioni non possono riferirsi che alle materie preventivamente indicate nell'ordine del giorno.

(Approvato).

CAPO II.

Patrimonio del Consorzio.

Art. 9.

Il Consorzio, per disimpegnare le attribuzioni e per sostenere gli oneri deferitigli, ha a sua disposizione ed amministra i seguenti proventi:

a) Per surrogazioni stabilite od autorizzate dalla presente legge:

1° Residuo dei fondi stanziati con la legge del 2 agosto 1897, n. 349;

2° Contributi imposti alle Provincie ed ai Comuni;

3° Contributo annuale dato dallo Stato in correlazione con la quantità di merci imbarcate e sbarcate nel porto di Genova, nella misura e nei modi indicati nel successivo articolo 13;

4° Frutti dell'uso, della concessione e dell'affitto di aree, fabbricati, locali, impianti e meccanismi del porto di Genova;

5° Somme versate da privati come rimborso delle spese occorse per risarcimento di danni arrecati alle opere, impianti ecc. in contravvenzione alla polizia tecnica dei porti;

b) Per contribuzioni imponibili:

6° Prodotto della imposizione di speciali tasse portuali;

c) Pel credito:

7° Fondi ricavati mediante i prestiti e

le altre operazioni finanziarie consentiti dalla presente legge;

d) Per liberalità:

8° Beni e somme provenienti da successioni testamentarie, da donazioni, da oblazioni volutarie;

e) Per altri titoli:

9° Somme di qualsivoglia provenienza messe a disposizione del Consorzio.

(Approvato).

Art. 10.

Per gli oneri di esecuzione delle opere contemplate dalla legge 2 agosto 1897, lo Stato corrisponde annualmente al Consorzio i fondi correlativamente stanziati.

Oltre ai fondi stanziati annualmente in bilancio, per effetto della legge predetta, lo Stato cede al Consorzio ogni suo diritto per la riscossione delle quote di contributo dovute dalle Provincie e dai Comuni ai termini dell'art. 4 della legge citata.

Il Consorzio provvede a sua volta per rimborsare all'ento dirigente il servizio ferroviario del porto di Genova le somme al medesimo dovute per le opere ferroviarie delle stazioni, da questo eseguite ai termini della legge predetta.

(Approvato).

Art. 11.

Per l'acceleramento dei lavori dipendenti dalla citata legge 2 agosto 1897, il Consorzio è autorizzato a stipulare un atto speciale per surrogarsi al Municipio di Genova nella anticipazione delle somme occorrenti, ed a novare le obbligazioni per tale titolo contratte dal Municipio stesso mediante le due convenzioni rispettivamente stipulate con il Regio Governo, la Cassa di risparmio di Genova e quella delle Provincie lombarde il 20 agosto 1898 ed il 19 gennaio 1901, approvate, la prima con Regio decreto 14 settembre 1898 e la seconda con Regio decreto 3 febbraio 1901.

(Approvato).

Art. 12.

L'elenco delle Provincie e dei Comuni chiamati a concorrere nelle spese sostenute dal Consorzio per opere portuali, in eccedenza del

predetto fondo dipendente dalla legge 2 agosto 1897, e la determinazione delle rispettive quote di contributo, sono fatti con le norme e con i criteri segnati in proposito dalla legge 2 aprile 1885, n. 3095 (testo unico). La misura complessiva di tale contributo è per altro ridotta al 10 per cento.

Agli effetti del concorso delle Provincie e dei Comuni sono considerati come opere portuali anche gl'impianti ferroviari sulle calate e gli allacciamenti del porto con le stazioni.

(Approvato).

Art. 13.

Il contributo annuo dello Stato, di cui al n. 3 dell'art. 9, sarà di un milione di lire. Però, in quanto la quantità di merci imbarcate e sbarcate nel porto di Genova ecceda i 5 milioni di tonnellate, il contributo sarà accresciuto in ragione di lire dieci mila per ogni partita completa di 50 mila tonnellate al disopra dei 5 milioni di tonnellate.

Il contributo sarà corrisposto annualmente in unica rata e sarà determinato in base al numero di tonnellate accertato nell'anno precedente dalla Direzione generale delle gabelle.

In ogni caso il contributo non potrà superare la somma di lire due milioni.

TORTAROLO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

TORTAROLO. Pregherei il Governo di essermi cortese di una informazione.

Le disposizioni di questo articolo tassano la merce la quale si muove nel porto di Genova, ove vi ha merce che dalla terra si imbarca sul mare e vi ha merce che disbarca, ossia che passa dal mare alla terra: vi ha finalmente merce la quale passa da nave a nave.

La dogana tiene perfettamente conto delle due prime categorie di merci, ma riguardo alla terza categoria, la quale non è di piccola importanza, poichè riguarda tutto quel movimento di mercanzia che protetta dalla bolletta doganale e di lascia passare viene dalla Sardegna diretta all'America e cerca imbarco nel porto di Genova, la terza categoria, dico, quella della mercanzia che passa da nave a nave, non è calcolata dalla dogana che domanda soltanto informazioni ai capitani marittimi, e sulle infor-

mazioni da essi date stabilisce approssimativamente un apprezzamento.

Ora domanderei al Governo se non sarà egli disposto a far sì che da ora in avanti di tutta quanta la merce che si muove nel porto di Genova si tenga conto regolare ed esatto in modo da averne informazioni autentiche.

CARCANO, *ministro delle finanze*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CARCANO, *ministro delle finanze*. Io risponderò con brevi parole alla domanda del senatore Tortarolo.

Prima di tutto dobbiamo intenderci bene sulla portata dell'art. 13. L'onorevole senatore Tortarolo cominciò il suo discorso col dire che qui si tratta di tassare delle merci. L'art. 13 non introduce nessuna tassa: esso è inteso a determinare l'ammontare del contributo che lo Stato deve dare al Consorzio, il quale si assume il carico delle spese per il porto di Genova. Tale contributo è proporzionato alla quantità delle merci imbarcate e sbarcate, come è detto nell'articolo, e di questa quantità sarà tenuto esatto conto dalla direzione delle gabelle, ossia da chi dirige il servizio doganale.

Così chiarita la disposizione, non lascia luogo a dubbi: il movimento mercantile del porto continuerà ad essere accertato come si è fatto finora. Ed io spero che l'onorevole Tortarolo vorrà accordare il suo voto a questo articolo perchè come ha bene dimostrato il mio collega De Nobili, nel suo chiarissimo discorso, il contributo dello Stato commisurato in siffatto modo ha il vantaggio di essere proporzionale al movimento del porto di Genova, ossia alla importanza dei bisogni e delle spese. Credo che questi chiarimenti possano bastare per togliere i dubbi accennati dal senatore Tortarolo.

TORTAROLO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

TORTAROLO. Se ho bene inteso la risposta del ministro, le merci le quali sono sbarcate da una nave ed imbarcate sopra un'altra, non sarebbero contemplate in quelle che sono descritte nell'articolo che discutiamo. Dal momento che esse escono da una nave, sono sbarcate e dal momento che entrano nel medesimo istante sopra un'altra, sono imbarcate. Il movimento così grande del porto di Amburgo per tre quarti

si fa tutto in questa maniera. Le navi che da Altona possono salire fino ad Amburgo, trasbordano le loro mercanzie che sono ricevute su altre navi che rimontano l'Elba e vanno a scaricare nell'interno della Germania, risalendo fino a Praga. Ora generalmente nelle merci imbarcate e sbarcate si comprendono non solo quelle che vanno dal mare alla terra e viceversa, ma si comprendono anche quelle che passano da nave a nave. La risposta del ministro, se ho ben inteso, parrebbe escludere questo movimento.

BOCCARDO, *relatore*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

BOCCARDO, *relatore*. Secondo me l'art. 13 contempla e non può che contemplare il movimento *reale* che avviene di imbarco e di sbarco. Ora questo movimento reale sarebbe forse turbato da una quantità neutra che non può entrare nel calcolo del vero tonnellaggio del porto.

Circa il passaggio delle merci da una nave all'altra è da notare che queste merci hanno già pagato il loro contributo e figurano già nello stato dell'importazione e dell'esportazione; per conseguenza credo, che ben si apponesse il ministro delle finanze, quando rispondendo all'interpellanza dell'onorevole Tortarolo diceva che questi passaggi non sono compresi nella valutazione delle merci.

Nè vale citare il caso di Amburgo. Ad Amburgo ecco che cosa succede: La nave *marittima* giungendo nel porto di Amburgo senza approdare il più delle volte alle banchine, che in Amburgo sono relativamente poche, sbarca direttamente la sua merce sopra le *imbarcazioni* fluviali o di canale. Questa operazione effettivamente è extra porto e costituisce per Amburgo un'operazione che non può essere contemplata in un porto qual'è quello di Genova, dove il passaggio da una ad altra nave *marittima* non costituisce un fatto commerciale nuovo, che possa venire ad aumento del movimento generale del porto. Quindi a me pare che (salvo più maturo studio), il dubbio assai acutamente sollevato dal senatore Tortarolo sia stato acconciamente risolto dall'onorevole ministro delle finanze.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare metto ai voti l'articolo 13 nel testo che ho letto.

Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(Approvato).

Art. 14.

Per effetto degli oneri imposti allo Stato dagli art. 9 e 10, lo Stato medesimo è esonerato da ogni concorso di spese di esecuzione di nuovi lavori e di spese di manutenzione; e conseguentemente cessano, dalla costituzione del Consorzio, tutti gli oneri assunti colle convenzioni 11 aprile 1876, 20 agosto 1898 e 19 gennaio 1901; rispettivamente approvate con legge del 9 luglio 1876, con Regio decreto 14 settembre 1898 e con Regio decreto del 3 febbraio 1901.

Tutti gli oneri spettanti allo Stato, e per legge e per virtù delle accennate Convenzioni, passano ad intero ed esclusivo carico del Consorzio, e ciò tanto per le opere di interesse commerciale e di difesa marittima, necessario per assicurare la tranquillità delle acque nel bacino interno del porto, secondo le disposizioni contenute nell'art. 5 della citata Convenzione 11 aprile 1876, quanto per i lavori di generale sistemazione e di completamento del porto, nonchè per tutti gl'impianti ferroviari necessari pel servizio portuale.

È fatto speciale obbligo al Consorzio di provvedere all'ampliamento del ponte Caracciolo entro due anni dalla promulgazione della presente legge.

(Approvato).

Art. 15.

Lo Stato cede al Consorzio l'uso gratuito di tutte le opere, aree, edifici, attrezzi, mobili, galleggianti, macchinari ed impianti, che esistono nel porto e che sono di sua spettanza, eccezione fatta per tutto quanto occorre per i servizi che, giusta l'art. 1, ultimo comma della presente legge, rimangono nella esclusiva competenza dello Stato.

Il Consorzio riscuote e percepisce, in luogo e coi privilegi dello Stato, i canoni dovuti da terzi per concessione od affitto di tali beni; è autorizzato sia a stipulare nuove concessioni o locazioni, sia a mantenere, modificare, risolvere o riscattare quelle esistenti, ai termini delle condizioni dei rispettivi contratti.

TORTAROLO. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

TORTAROLO. Le disposizioni di questo articolo paiono riguardare l'uso gratuito di tutte le opere aeree, edifici e attrezzi mobili d'impianto. Ora

fra gl'impianti che hanno maggiore importanza, ve n'è uno che è di grande reddito, che ha costato parecchi milioni e che non è esercitato dallo Stato in questo momento, ma che entrerà nel dominio dello Stato forse fra 25 anni circa: parlo dei bacini di carenaggio.

Questi bacini di carenaggio sono compresi nelle disposizioni di questo articolo, o pure non sono compresi? Questo desidero sapere dall'onorevole ministro.

NICCOLINI, sottosegretario di Stato per i lavori pubblici. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

NICCOLINI, sottosegretario di Stato per i lavori pubblici. L'art. 15 dice:

Lo Stato cede al Consorzio l'uso gratuito di tutte le opere, aree, edifici, attrezzi, mobili, galleggianti, macchinari ed impianti, che esistono nel porto e che sono di sua spettanza, eccezione fatta per tutto quanto occorre per i servizi che giusta l'art. 1, ultimo comma della presente legge, rimangono nella esclusiva competenza dello Stato.

Il Consorzio riscuote e percepisce, in luogo e coi privilegi dello Stato, i canoni dovuti da terzi per concessione od affitto di tali beni; è autorizzato sia a stipulare nuove concessioni o locazioni, sia a mantenere, modificare, risolvere o riscattare quelle esistenti, ai termini delle condizioni dei rispettivi contratti.

Questo articolo si riferisce all'ultimo comma dell'art. 1, che dice:

È per altro escluso dalla competenza del Consorzio tutto quanto concerne le opere, le servitù ed i servizi militari di terra e di mare, il servizio di pilotaggio, la polizia giudiziaria e la giurisdizione penale marittima del porto, la pubblica sicurezza, la sanità pubblica e la dogana.

Mi pare che l'articolo sia così chiaro che non abbia bisogno che gli sia data interpretazione di sorta, e non saprei davvero che cosa aggiungere salvo che quando le opere non siano militari, rientrano nelle disposizioni contemplate in questo art. 15.

TORTAROLO. Ringrazio.

PRESIDENTE. Pongo ai voti l'art. 15.

Chi l'approva è pregato d'alzarsi.

(Approvato).

Art. 16.

È data facoltà al Consorzio di imporre e riscuotere speciali tasse portuali sulle merci imbarcate e sbarcate.

Le tasse speciali sulle merci sono imposte in ragione di tonnellata metrica, e possono variare secondo la natura, il confezionamento e l'imballaggio, dal minimo di centesimi 10 al massimo di una lira.

(Approvato).

Art. 17.

Le tariffe delle tasse speciali e le successive modificazioni sono deliberate dal Consorzio e sono approvate dal Ministero dei lavori pubblici, d'accordo con quello delle finanze e dell'agricoltura, industria e commercio, sentito il parere del Consiglio di Stato.

Il Consorzio può in ogni tempo deliberare, con provvedimento immediatamente esecutivo, che, in via eccezionale e temporanea, siano ribassate o tolte le tasse speciali sulle merci in transito dall'estero per l'estero.

Alle tariffe in qualsivoglia modo ribassate non può essere portato aumento, se non dopo tre mesi dalla data della loro diminuzione.

Vi è un'aggiunta a questo articolo 17 del senatore Tortarolo concepita così:

Aggiunta all'articolo 17

(dopo l'ultimo capoverso dello stesso).

Le tasse portuali, che saranno imposte in virtù dell'art. 16, resteranno in vigore fino a che il movimento commerciale del porto non soggiacerà a diminuzione continuata.

Se tale diminuzione persisterà, in ognuno degli anni d'un'intero quinquennio, le stesse tasse saranno soppresse.

La conseguente deficienza, prodotta negli introiti del Consorzio, verrà colmata dal Governo con il pagamento di somme, proporzionate ai bisogni; le quali però in nessun caso potranno eccedere, in ogni anno, l'ammontare della tassa d'ancoraggio riscossa nel solo porto di Genova.

A' termini del Regolamento, perchè io possa mettere in discussione quest'aggiunta deve essere appoggiata da almeno quattro senatori.

Interrogo il Senato se intende appoggiare questa aggiunta.

Chi l'appoggia è pregato di alzarsi.

(Non è appoggiata).

Non essendo appoggiata, metto ai voti l'articolo 117 testè letto.

Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(Approvato).

Art. 18.

Le tasse speciali sono accertate e riscosse per cura dell'Amministrazione della dogana, col procedimento in vigore per l'accertamento e la riscossione del diritto di statistica, e sono versate al Consorzio od all'Ufficio incaricato di fare per conto del medesimo il servizio di Cassa.

Le spese di riscossione ricadono a carico del Consorzio.

(Approvato).

Art. 19.

Per provvedere a quelle spese, per opere approvate come al successivo art. 21, che non possono essere sopportate con i mezzi normali del bilancio consorziale, il Consorzio ha facoltà di contrarre prestiti o di ricorrere ad altre operazioni finanziarie, nei modi e con le condizioni che saranno deliberati dall'Assemblea del Consorzio, e che dovranno ottenere la preventiva approvazione per parte dei Ministeri del tesoro e dei lavori pubblici.

I prestiti e le altre operazioni finanziarie sono garantiti dallo Stato nei limiti dei redditi annuali che il Consorzio delibererà di assegnare al servizio degli interessi e degli ammortamenti dei detti prestiti od operazioni.

(Approvato).

CAPO III.

Funzioni del Consorzio.

Art. 20.

Il Consorzio dovrà cominciare a funzionare entro un anno dalla promulgazione della presente legge.

PRESIDENTE. A questo art. 20 il senatore Tortarolo propone un'aggiunta che dice così:

Il Governo del Re non promulgherà la presente legge senza avere prima provocato un

voto dal Municipio di Genova restrittivamente a quelle disposizioni dell'art. 14, le quali posano riguardare il Municipio stesso.

Il Consorzio dovrà cominciare a funzionare entro un anno dalla promulgazione della presente legge.

Chiedo al Senato, a tenore del regolamento, se questa aggiunta è appoggiata.

Chi l'appoggia voglia alzarsi.

(Appoggiata).

Allora do facoltà di parlare al senatore Tortarolo, perchè voglia svolgere la sua proposta.

TORTAROLO. Sembra a me di avere sviluppato tutte le ragioni che potrebbero essere dette in favore di questo articolo, quando ebbi prima d'ora la parola. Comprendo che se questa disposizione, per quanto dettata dal desiderio di giovare alla legge, avesse per conseguenza di far ritornare la legge stessa all'altro ramo del Parlamento, forse non piacerebbe agli onorevoli senatori ai quali m'indirizzo. Perciò, a risparmio di tempo, io ritiro l'aggiunta proposta (Bene).

PRESIDENTE. Allora metto ai voti l'art. 20 nel testo che ho letto.

Chi lo approva voglia alzarsi.

(Approvato).

Art. 21.

Entro due mesi dalla costituzione del Consorzio il Governo del Re sottoporrà all'esame ed alle deliberazioni del Consorzio medesimo il progetto regolatore di massima delle opere straordinarie occorrenti per l'ampliamento e la sistemazione del porto. Sulle osservazioni di merito fatte dal Consorzio delibererà definitivamente il Ministero dei lavori pubblici, sentito il Consiglio superiore dei lavori pubblici, ed il progetto in tal modo approvato servirà di base ai successivi provvedimenti rimessi nella competenza del Consorzio dal seguente art. 22.

(Approvato).

Art. 22.

Il Consorzio provvede:

a) Allo studio ed alla compilazione dei progetti esecutivi delle opere del porto di Genova in base al progetto regolatore di cui è parola

nell'articolo precedente, ed alla direzione e sorveglianza dei relativi lavori, con personale del Corpo Reale del Genio civile, per le opere portuali e marittime, e dell'ente dirigente il servizio ferroviario del porto per gli impianti ferroviari;

b) Ai servizi marittimi, con personale della locale Capitaneria di porto;

c) Ai servizi amministrativi, con personale direttamente assunto;

d) Ai servizi di Cassa, o con personale direttamente assunto, o per mezzo della Ricevitoria provinciale, ovvero della Banca d'Italia.

Per quel personale che, giusta le indicazioni date nei paragrafi a e b, fosse temporaneamente posto a disposizione ed alla dipendenza immediata del Consorzio in seguito a sua richiesta, o per le prestazioni dell'ente dirigente il servizio ferroviario, sarà dal Consorzio rifusa alle competenti amministrazioni la spesa corrispondente.

(Approvato).

Art. 23.

Il Consorzio:

a) Per la compilazione dei progetti, la contabilità, la direzione e la collaudazione dei lavori, osserva le disposizioni della legge sui lavori pubblici e del regolamento per i lavori in conto dello Stato, in quanto sono applicabili.

I collaudi dei lavori eccedenti lo importo di lire 12,000 sono eseguiti da funzionari del Genio civile o del Regio Ispettorato generale delle strade ferrate, delegati dal Ministero dei lavori pubblici;

b) Per i servizi marittimi del porto attribuitigli osserva le disposizioni del Codice per la marina mercantile e del relativo regolamento, in quanto sono applicabili;

c) Per la gestione amministrativa e finanziaria, e per la stipulazione dei contratti, osserva le disposizioni della legge e del regolamento sull'amministrazione e contabilità generale dello Stato, in quanto sono applicabili.

Nell'esercizio di queste attribuzioni e facoltà, il Consorzio non è obbligato a riportare i preventivi pareri degli alti Corpi dello Stato, nè è soggetto ai riscontri e controlli preventivi

della Corte dei conti e delle Amministrazioni centrali determinati dalle leggi e dai regolamenti suindicati.

(Approvato).

Art. 24.

Sono sottoposti all'approvazione del Ministero dei lavori pubblici, previo parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici, tutti i progetti di massima ed i progetti esecutivi dei lavori necessari nel porto.

È fatta eccezione per i progetti esecutivi che non superino l'importo di lire 100,000.

Il voto del Consiglio superiore dei lavori pubblici sui detti progetti dovrà essere emesso entro il termine di mesi tre dalla presentazione.

Qualora trascorso il detto termine il Consiglio superiore non si sia ancora pronunciato, il Consorzio potrà procedere all'appalto ed alla esecuzione dei lavori in base al progetto presentato.

(Approvato).

Art. 25.

È revocato il R. decreto del 6 dicembre 1888, n. 5881, serie 3ª, che istituì una Commissione per la direzione dei servizi del porto di Genova.

Le attribuzioni di detta Commissione sono deferite al Consorzio.

(Approvato).

Art. 26.

Per riscontrare la regolarità nei riguardi tecnici, nonchè la esattezza nei riguardi contabili e l'ammissibilità nei rapporti del bilancio, dei progetti e di tutti i conti, il Consorzio ha rispettivamente due revisori tecnici e due revisori dei conti, che controfirmano gli atti presentati dal Comitato.

Sono revisori tecnici: l'ispettore del Genio civile e l'ispettore superiore tecnico del regio Ispettorato generale delle strade ferrate.

I revisori dei conti sono scelti dall'assemblea del Consorzio fra quelli dei suoi membri che non fanno parte del Comitato esecutivo.

Nel caso di conflitto fra i revisori ed il Comitato esecutivo la risoluzione di ogni contestazione è rimessa all'assemblea del Consorzio.

(Approvato).

Art. 27.

Il Consorzio, entro otto giorni dalla loro data, comunica tutte le deliberazioni dell'assemblea generale e del Comitato del Consorzio al prefetto di Genova, il quale, previa immediata ricevuta al Consorzio, esamina se sono regolari nella forma, se sono nelle attribuzioni del Consorzio, e se sono conformi alla legge.

Le deliberazioni del Consorzio divengono esecutive se il prefetto non le avrà annullate per alcuno di tali motivi, nel termine di quindici giorni dalla data del ricevimento, e di due mesi se si riferiscono ai bilanci.

Sono immediatamente esecutive le deliberazioni dell'assemblea e del Comitato del Consorzio, dichiarate tali nella presente legge, o nel regolamento per la sua esecuzione, e quelle che si riferiscono alla pura esecuzione di provvedimenti prima deliberati.

Contro il decreto di annullamento, il Consorzio può, nel termine di 15 giorni dalla data dell'avvenuta comunicazione, ricorrere al Governo del Re, il quale provvede con Decreto reale, previo parere del Consiglio di Stato.

(Approvato).

Art. 28.

Il ministro dei lavori pubblici, valendosi in quanto occorra, anche di funzionari dipendenti da altre amministrazioni dello Stato, e previo accordo, in tal caso, col ministro rispettivamente competente, può in ogni tempo, fare ispezionare e sindacare l'andamento d'ogni ramo dei servizi affidati al Consorzio.

(Approvato).

Art. 29.

Il Governo del Re ha in ogni tempo la facoltà di sciogliere per gravi motivi, sentito il Consiglio superiore dei lavori pubblici e su conforme parere del Consiglio di Stato, l'amministrazione del Consorzio, affidandola ad un Commissario regio.

La detta amministrazione deve essere costituita al più tardi nel termine di *sei mesi*. Quando speciali condizioni richiedessero un prolungamento dei poteri del Regio commissario, il Governo del Re provvederà con decreto Reale,

sentito il Consiglio di Stato e su parere conforme dello stesso.

Tale proroga non potrà eccedere i sei mesi.
(Approvato).

Art. 30.

Al termine del Consorzio, tutte le opere e le cose ricevute in consegna e quelle da esso eseguite, nonchè i residui dei suoi fondi, compresi il fondo di riserva, sono devoluti allo Stato.

(Approvato).

Art. 31.

I contratti stipulati dal Consorzio non possono aver durata, nè creare oneri od impegni oltre il termine del Consorzio stesso, salvo che intervenga espressa autorizzazione del Governo del Re.

(Approvato).

Art. 32.

Rispetto alle tasse di registro e di bollo, tutti gli atti ed i contratti del Consorzio vanno soggetti alle stesse norme segnate per gli atti e contratti dell'Amministrazione dello Stato.

Non è applicabile l'imposta di ricchezza mobile ai contributi dello Stato di cui all'art. 13, nè alle quote di contributo delle provincie e dei comuni di cui agli articoli 10 e 12.

(Approvato).

Art. 33.

Le speciali norme per la esecuzione della presente legge saranno raccolte in apposito regolamento, approvato dai Ministri dei lavori pubblici e della marina, previo parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici e del Consiglio di Stato, sentiti, ove occorra, i Ministri dell'agricoltura, industria e commercio e del tesoro.

(Approvato).

CAPO IV.

Possibilità di costituire consorzi per altri porti del Regno.

Art. 34.

Su proposta del ministro dei lavori pubblici d'accordo con i ministri del tesoro, delle finanze,

della marina e dell'agricoltura, industria e commercio, uditi il Consiglio superiore dei lavori pubblici e il Consiglio di Stato, può con decreto Reale dichiararsi applicabile la presente legge, in tutto o in parte, in rapporto alle speciali circostanze di fatto, ai porti per i quali l'applicazione sarà domandata dalla maggioranza degli interessati per ragione di contributo.

(Approvato).

Art. 35.

Ugualmente per decreto Reale potrà il Governo del Re applicare in tutto od in parte, in rapporto alle speciali risultanze di fatto, le norme fissate nella presente legge ai Comuni o consorzi liberi di Comuni, Circondari e Provincie, che, provvedendo alle spese necessarie, domandino di essere autorizzati a costruire nuovi porti ovvero ingrandire e migliorare porti esistenti.

(Approvato).

Votazioni a scrutinio segreto.

PRESIDENTE. Ora procederemo alla votazione a scrutinio segreto di questo disegno di legge.

Prego il segretario, senatore Taverna, di procedere all'appello nominale.

TAVERNA, segretario, fa l'appello nominale.

Chiusura di votazione.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la votazione. Prego i senatori segretari di procedere allo spoglio delle urne.

(I signori senatori, segretari, procedono alla numerazione dei voti).

Risultato di votazione.

PRESIDENTE. Proclamo il risultato della votazione a scrutinio segreto del progetto di legge: « Costituzione di un consorzio autonomo per l'esecuzione delle opere e per l'esercizio del porto di Genova »:

Votanti	84
Favorevoli	78
Contrari	6

Il Senato approva.

LEGISLATURA XXI — 2^a SESSIONE 1902-903 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 3 FEBBRAIO 1903

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

Discussione dei seguenti disegni di legge:

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. 165 - *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).

Licenziato per la stampa l'11 febbraio 1903 (ore 14.30).

F. DE LUIGI

Direttore dall'Ufficio dei Resoconti delle sedute pubbliche