

l'onorevole La Porta, il quale rappresenta non solo il collegio di Girgenti, ma la Sicilia intera, converrà con me che sarebbe meglio di trasferirlo in un altro punto.

Io prometto dunque una sola cosa, cioè di far studiare prontamente la questione, ed ottenuto qualche risultato, di proporre al Parlamento le opere che saranno ravvisate più necessarie.

**LA PORTA.** Il signor ministro ha mostrato il desiderio di dotare di un gran porto la costa meridionale della Sicilia, che si estende per 230 miglia, da Trapani a Siracusa, e che non ha altro porto che quello di Girgenti.

È giustissima l'idea; però il senatore Menabrea mostrò dei dubbi sulla possibilità di tenere questo porto dove si trova ora, a Girgenti; e dice che ha incombenzato una Commissione onde visitare quella spiaggia, per istabilire se vi sia possibilità di attuare questo gran porto a Girgenti, oppure di costruirne uno nuovo a Licata, dove la spiaggia è in condizioni migliori.

Io ho piacere che sorgano dei nuovi porti tanto in Sicilia, quanto in tutta l'Italia. Essi, creando nuovi sbocchi al commercio, sviluppano e moltiplicano la pubblica ricchezza nelle popolazioni e nello Stato: però non posso permettere che leggermente si parli di costruzioni di nuovi porti col sacrificio, coll'abbandono di quelli che esistono, ed esistono da secoli.

È necessario ch'io rammenti all'onorevole ministro che il porto di Girgenti esiste fin dai tempi de' Cartaginesi, sino dalla dominazione degli Arabi; che il porto di Girgenti riceveva il commercio degli Egizi e dei Fenici; che il porto di Girgenti dava approdo alle flotte de' Cartaginesi, sotto il regno di Agatocle, come a quelle dei consoli romani, quando Annibale invadeva l'Italia. Era il famoso emporio di Agrigento, ove accorrevano le ricchezze ed il commercio di tutte le nazioni allora conosciute.

Nell'867 distrutta dagli Arabi Agrigento, ne furono pure distrutte le costruzioni del porto. Ma nel 1748 monsignor Gioeni, vescovo di Girgenti, un'eccezione fra gli alti dignitari della Chiesa, che non sogliono essere molto benefici per le popolazioni, domandò l'autorizzazione di fondare un porto a proprie spese; e Carlo III, geloso di questa tracotanza di un suddito che voleva superarlo in grandezza colla fondazione di una grande opera pubblica, ne decretò egli stesso la fondazione. Vi si impiegarono quattordici anni, dal 1749 al 1763, e vi si spese mezzo milione di scudi.

Per cento anni questo porto offriva al commercio l'approdo di bastimenti di grossa portata, e creava un centro di vita, non solo per Girgenti, ma anche per la prossima sulfurifera provincia di Caltanissetta.

Alla spiaggia di questo porto è surta una nuova città, chiamata Molo di Girgenti, la quale è ricca di vasti depositi di zolfo, ed ha una popolazione che ogni giorno aumenta di numero e si distingue per industria, per lavoro, per ricchezza e per devozione alla causa nazionale.

Ora se veramente ci fossero in quel porto dei vizi or-

ganici, i quali rendessero inutile ogni spesa, non sarei io certo che domanderei si mantenesse, si restaurasse quel porto a danno dello Stato. Ma tutte le osservazioni che può fare il signor ministro non mi possono convincere di questo, specialmente quando ho nelle mani i rapporti ufficiali di tutti gli ingegneri, che dalla dominazione borbonica sino ad oggi hanno fatto studi, rapporti, progetti, relazioni su quel porto. Io non voglio leggerli tutti, sarebbe troppo lungo; mi limito all'ultimo del capo del genio civile in Girgenti, signor Priola.

Esso conchiude così:

« Costruendo il porto in senso di ponente invece di levante si avrebbe un porto:

« 1° Esente da qualunque interrimento, riparato dal sud-sud-est, e perchè i marosi di ponente quantunque leggeri, perchè coperto il porto dalla punta vecchia del molo, verrebbero a frangersi in quegli stessi scogli, che il professore Zappulla ritiene come di ostacolo a questo progetto; e caccerebbero le torbide, se pur potessero entrarvi, mentre il bacino suddetto ne è stato sin oggi assolutamente netto, ad uscire per la bocca del porto senza generare risacca.

« 2° Un bacino utile all'ancoraggio, sei volte più grande dell'attuale.

« 3° Una profondità d'acqua da metri 4 a metri 7 corrispondente al tirante di grossi bastimenti (ed io soggiungo adatto al tirante dei grossi legni di guerra).

« 4° Facilissima entrata e sortita delle navi anche coi venti della traversia, per non esser barricata la bocca del porto con spezzafutti, dighe o altre opere, che sono sempre rimedii incerti ed imbarazzanti e perchè la nave ripiegando dolcemente a levante, dopo superata la bocca del porto, è in salvo da qualunque vento.

« 5° Perchè la crescente prosperità di una popolazione di recente data reclama terreno per lo ingrandimento progressivo dell'abitato, e per lo stabilimento di grandi magazzini di deposito per gli zolfi. E la prova più evidente della forza di progresso si è appunto il veder di recente sorgere vasti magazzini lungo la spiaggia che la polizia marittima debolmente contende, onde costruendo un nuovo porto al ponente, e procurando col semplice aiuto di leggiere gettate una maggiore protrazione della spiaggia su di essa, si estenderebbe l'abitato, che col tempo potrebbe in estensione superare l'antica Girgenti.

« Però la costruzione di questo novello porto fu da tutti rigettata per la spesa che reputavasi enorme, ed invece proponevansi opere per conservare l'attuale mal condizionato bacino senza però assegnarne le ragioni.

« Le analisi dei correlativi lavori ci porgono il destro d'istituire il seguente quadro di paragone. »

Qui viene una statistica di confronto tra il prezzo di tutte le opere proposte e quello del progetto portato avanti dal capo del genio civile.

Si trova proposto un milione..... (*Mormorio al banco della Commissione*)

*Una voce.* È fuori affatto della discussione.