

hanno d'uopo di essere ultimati in Val di Chiana.

Veramente sembrerò insistente.

PRESIDENTE. Onorevole Pancrazi, quella è la parte straordinaria del bilancio.

PANCRAZI. È parte ordinaria, *Opere idrauliche di seconda categoria.*

Voci. C'è il capitolo apposito!

PRESIDENTE. Quella è già votata al capitolo 10; ora siamo al capitolo 14.

PANCRAZI. Termino subito: io raccomando al ministro che almeno le spese che sono state bilanciate per queste opere nella Val di Chiana vengano erogate, giacchè vedo nella relazione sul servizio delle opere idrauliche dal 1867 al 1871 che di lire 142,500, spese previste, furono effettivamente spese sole lire 97,864 88. Raccomando all'onorevole ministro che siano erogate almeno le residue lire 44,635 12 in spese urgenti che rimangono a farsi.

Raccomando nuovamente all'onorevole ministro di provvedere alle opere idrauliche ed alle bonifiche della Val di Chiana, onde non si verifichi quello che prevedevano gli illustri ingegneri Paleocapa e Posenti nelle loro dotte relazioni del 1866, se si vogliono evitare prossimi pericoli di guasti e perdite dei lavori fatti, di guasti e perdite delle bonificazioni ottenute, e non continuino a riprodursi i danni delle paludi e della malaria. Veda il Ministero quale responsabilità assume trascurando tali opere.

Ho finito.

PRESIDENTE. Rimane dunque approvato il capitolo 14.

Capitolo 15. Bonifiche, assegni, indennità ed altre spese ordinarie per il servizio delle opere di bonifica, lire 141,500.

Porti, spiagge e fari. — Capitolo 16. Manutenzione e riparazione dei porti, lire 963,000.

Onorevole Farina Luigi, ha facoltà di parlare.

FARINA LUIGI. Da molti anni i deputati della Liguria hanno sottomesso all'onorevole ministro dei lavori pubblici delle osservazioni, anzi delle gravi lagnanze perchè si provvedesse ad urgenti bisogni del porto di Genova, onde ai naviganti non riuscisse malagevole l'accesso nello stesso, incomoda poi la fermata e non fossero obbligati a cercarsi altri approdi più comodi.

L'ex-ministro Devincenzi ci prometteva di studiare la questione. Quantunque gli studi siano stati alquanto protratti, bisogna convenire che, a mio credere, vennero fatti con molta coscienza ed esattezza dall'ingegnere cui si affidò tal incarico, che fu l'ingegnere Cornaglia. Egli persuase il ministro dell'urgenza e necessità dei lavori a farsi, e con sua elaborata memoria li raccomandò alla

Commissione incaricata degli studi intorno alla sistemazione dei principali porti. Diffatti l'ingegnere Cornaglia dimostrò come i porti di Genova, Venezia e Brindisi hanno un avvenire brillantissimo, poichè sono quelli in cui dovrà maggiormente affluire il commercio dell'Europa centrale.

Ma trovò che, specialmente in quello di Genova, mancano le calate, abbisognano urgenti lavori all'imboccatura del porto, al molo nuovo, per cui il bastimento si accosta direttamente al fianco dello stesso, e vi opera lo sbarco o l'imbarco delle merci da tutti i suoi boccaporti contemporaneamente, e come sarebbe necessario che vi fossero delle macchine sulle calate per coadiuvare tale operazione; e dimostrò quanto sia il danno che produce il ritardo di questi lavori, e come sia assolutamente urgente che allo sbarco ed imbarco delle merci, si proceda con maggiore sollecitudine ed economia.

Diffatti osservò che nella parte del porto di Genova denominata *Passonuovo*, ove i bastimenti possono accostarsi direttamente alle calate, ed ove nel recinto della ferrovia ove le operazioni non sono fatte dalla corporazione dei facchini, sibbene dalla società delle ferrovie dell'Alta Italia, che, a mio credere, d'italiano non ha che il nome, lo sbarco sui vapori si fa con 50 centesimi circa alla tonnellata, mentre in altri punti del porto, dove non vi sono delle calate, ci vogliono 4 lire e 20 centesimi circa; cosicchè, valutando un movimento medio di 1,500,000 tonnellate circa, rappresenterebbe in media una economia di circa 5 milioni all'anno, ciò che dimostra quanto sieno proficue le spese impiegate a prò della sistemazione dei porti.

Egli trovò che mancano le stazioni d'ormeggio pei bastimenti che non hanno da accostarsi o che attendono l'accosto agli scali, e dove da questi si ritirano per attendere destinazione e carico.

Inoltre vi manca un avamposto o rada tanto necessaria per l'arrivo e partenza dei bastimenti. Bisogna riparare il porto in modo che non vi sia la così detta risacca tanto svantaggiosa per lo sbarco delle merci.

Dall'anzidetta perizia poi del Cornaglia, a cui per brevità mi rimetto, risultano molti altri bisogni pel porto di Genova, a cui urge provvedere.

Insomma da tutto quanto sopra si evince che, se il porto di Genova fosse sistemato come di dovere, potrebbe da per se stesso supplire a tutte le sue spese di mantenimento ed ai bisogni del commercio, sottraendo allo stesso un'annua minima parte del suo guadagno, poichè sarebbe compensato dalla maggior sollecitudine nello sbarco ed imbarco delle