

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DELL'8 MARZO 1875

dano per cominciare i lavori, i quali si sa che non si compiono in un giorno, ma durano degli anni? Non sarebbe egli opportuno cominciare sino da ora, e mandare avanti i lavori a misura che aumenta il commercio?

PRESIDENTE. Onorevole Cherubini, aveva chiesto di parlare?

CHERUBINI. Mi limito a ringraziare l'onorevole ministro.

MALENCHINI. Ho domandato la parola per una semplice osservazione. Io devo dichiarare la mia riconoscenza al ministro, per il modo un po' severo, ma nell'insieme, assai benevolo, con cui rispose alle mie lagnanze, per i danni che, in proposito delle escavazioni, si erano verificati nel porto di Livorno, manifestando premura perchè codesti danni e inconvenienti non abbiano a rinnovarsi in avvenire, come devo ringraziarlo delle sue disposizioni concilianti per venire ad un accordo col municipio, per le divergenze che possono risultare su questo argomento fra il municipio stesso e il Governo. Devo però fargli una avvertenza, che mi è stata suggerita appunto dalla discussione che si è fatta in questo momento. Mi pare che sia sfuggito alle osservazioni del signor ministro, che nell'imboccatura del nuovo porto di Livorno c'è una *secca*, un *tassone* che deve essere rimosso, e sul quale corrono pericolo d'incagliare i bastimenti. Come è noto a tutti, c'incagliò in effetto una corvetta americana! E questo *tassone*, ripeto, è precisamente nell'entrata del porto.

Io non insisto in raccomandazioni speciali, su questo argomento, all'onorevole ministro. Con i calcoli stessi che or ora faceva, rimarcherò che Livorno è il terzo porto per i redditi doganali che dà allo Stato, gli è dovuto per questo criterio distinta premura per le sue necessità e comodità. Confido però che la *secca*, il *tassone*, su cui ho richiamato l'avvertenza del ministro, non tarderà molto che sarà levato di mezzo.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Rispondendo all'onorevole Malenchini, mi occorrerà aggiungere una osservazione, la quale servirà anche a tranquillare l'ansietà dell'onorevole Borruso e dell'onorevole Paternostro.

Noi abbiamo in bilancio due somme per l'escavazione dei porti: una è relativa alla manutenzione ordinaria, e serve a mantenere i fondali dei porti nello stato in cui si trovano; l'altra è relativa ad escavazioni straordinarie che mirano a migliorare questi fondali.

La somma per le escavazioni straordinarie, oggi è destinata solo a tre porti: a quelli cioè di Livorno, di Genova e di Venezia. Questa somma sarà presto

esaurita, ed io vedo la necessità che il Governo ed il Parlamento stabiliscano una nuova somma per continuare le escavazioni straordinarie.

Quando questo potrà farsi, allora, riconosciuta la necessità di rimuovere anche la *secca*, di cui ha parlato l'onorevole Malenchini, il progetto di legge da presentare potrà comprendere questa tra le altre spese della stessa specie.

PRESIDENTE. Non essendovi altre osservazioni si intenderà approvato il capitolo 17.

(È approvato, come lo sono pure i quattro seguenti:)

Capitolo 18. Personale subalterno pel servizio dei porti, lire 107,000.

Capitolo 19. Pigiononi pel servizio dei porti, lire 2000.

Capitolo 20. Manutenzione ed illuminazione dei fari, lire 438,000.

Capitolo 21. Personale pel servizio dei fari, lire 170,000.

Capitolo 22. Sussidi per opere ai porti di 4^a classe (articolo 198 della legge 20 marzo 1865, allegato F), lire 84,000.

L'onorevole Borruso ha facoltà di parlare.

BORRUSO. Leggendo il capitolo 22 del bilancio dei lavori pubblici, ho veduto con piacere che la cifra dell'anno passato sia stata portata da 40,000 a 60,000 lire per i sussidi per opere ai porti di 4^a classe.

La Camera sa come la legge sui lavori pubblici mette a totale carico dei comuni tanto la costruzione quanto la manutenzione dei porti di 4^a classe. Però dà al Governo la facoltà di poter dare dei sussidi per le nuove costruzioni fino all'ammontare di un terzo della spesa delle opere nuove.

La tenuità della cifra che si trova in bilancio per quest'articolo, per quanto quest'anno sia aumentata di 20,000 lire, mostra chiaramente come poco o nulla si faccia dai comuni in questa materia, dappoichè se il sussidio che dà lo Stato è di 60,000 lire, ed i comuni possono ottenere dallo Stato il terzo della spesa, ciò vi prova che in tutto il regno d'Italia i comuni non fanno lavori al di là di lire 180,000 per costruzione di porti.

Eppure, e per le condizioni topografiche dell'Italia peninsulare, e per le sue isole, e per le innumerevoli città marittime che vi sono lungo le coste, e per gli svariati commerci che vi si esercitano, e per il piccolo cabotaggio, il quale si esercita da una costa all'altra, e che è il mezzo più economico per il commercio, il quale sostiene financo la concorrenza delle strade ferrate, per tutte queste ragioni, dico, i porti di quarta classe dovrebbero avere una speciale attenzione ed uno speciale riguardo.