1880 saranno incominciati, mentre si viene alla definitiva sistemazione del porto d'Anzio; e creda l'onorevole ministro che egli farà opera meritoria pel commercio, per la navigazione e per l'umanità.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Favara.

FAVARA. Io non intendo fare che una modesta raccomandazione alla Commissione ed all'onorevole ministro dei lavori pubblici. Alla rada di Portopalo nell'inverno non si può approdare, eppure in quella plaga ubertosissima vi ha una popolazione industre che per difetto di vie e di un porto sicuro non può dai suoi prodotti ricavare tanto che basti appena a pagare i balzelli purtroppo gravosi, e le spese di coltivazione. Io quindi raccomanderei a nome di taluni comuni delle provincie di Girgenti e di Trapani che quella benedetta rada fosse ridotta a porto di quarta classe e non avesse a rimanere nelle condizioni alle quali ora si trova. Non aggiungerò altre parole, poichè non sono oratore, nè ho l'abitudine di prolungare oltre il necessario il mio dire. Quel che ho detto credo che basti a dimostrare la ragionevolezza dei voti che fanno i comuni di Menfi, Sambuca, Santa Margherita ed altri. Tanto più che attuandosi fra breve la ferrovia Palermo-Trapani, la quale da Trapani a Mazzara non è più un desiderio, e potendosi avere fra non molto la ferrovia a sezione ridotta da Porto Empedocle-Sciacca a Castelvetrano, la sistemazione della rada di Portopalo riuscirebbe d'immensa utilità e compirebbe i desiderii di quelle popolazioni, in modo insopportabile aggravate dai balzelli. (*Bisbigli*)

PRESIDENTE. Prego di far silenzio; se si deve terminare questa discussione che doveva procedere così sollecita. (*Si ride*)

Ha facoltà di parlare l'onorevole Ferrini.

FERRINI. Mi sono trovato nella necessità di presentare, in unione ad altri miei amici e colleghi, un'aggiunta all'articolo 1 di questo disegno di legge, inquantochè esaminando la lunga lista dei porti per i quali è stanziata una somma per restauri, non ho trovato che venga tra questi classificato il porto di Talamone.

Questo porto famoso nei tempi dell'antica Roma e nel medio evo, e che ricorda anche un fatto che tutti noi non dimenticheremo e ricorderemo sempre con animo riconoscente, la spedizione dei mille capitanata dall'illustre general Garibaldi, questo porto oggi si trova pressochè impraticabile per esser completamente interrito.

E riflettendo sulle condizioni nelle quali si trova il porto di Talamone, sarebbe davvero il caso di ripetere quanto l'illustre senatore Bixio, nella tornata del 31 marzo 1871, parlando appunto sui rapporti del commercio marittimo diceva: che nei porti italiani se non vi è la febbre, si trova l'interrimento.

Per dire la verità la diligente Commissione che ha compilato il disegno su quello ministeriale, mi pare che, relativamente alla condizione delle finanze, sia stata abbastanza generosa circa la spesa da determinarsi per i porti contemplati nell'articolo primo del progetto stesso.

Io trovo in questo articolo lo stanziamento di 4 milioni per il porto di Civitavecchia. A dire il vero, mentre mi appariva soverchio, mi ha sorpreso sentire come l'onorevole Venturi lo ritenesse quasi di troppo esiguo di fronte ai lavori occorrenti, e chiedesse quindi un supplemento di 400,000 lire.

Il porto di Civitavecchia è un fatto che non sarà mai quella testa di ponte a cui l'onorevole Venturi poc'anzi accennava tra la capitale e la Sardegna, e molto meno, io credo, che potrà essere quel porto destinato alla tutela della capitale, inquantochè le condizioni nelle quali si trova, rendono impossibile che codesto porto possa corrispondere alle esigenze richieste per la difesa della capitale.

Voi ricorderete, egregi colleghi, come nella circostanza dell'importantissima discussione dell'interpellanza sul commercio internazionale marittimo dal senatore generale Bixio fatta al Senato nella seduta del 31 marzo 1871, lo stesso senatore Bixio portasse delle ragioni validissime per dimostrare la impossibilità di adattare il porto di Civitavecchia allo scopo a cui sembrerebbe dovesse essere destinato. Mentre invece egli accennava all'utilità del porto di Santo Stefano, Orbetello e Talamone come quello che solamente avrebbe dovuto, come dovrà addivenire un giorno, il porto di attacco colla capitale. Difatti il porto di Civitavecchia prestasi malissimo per gli approdi, dacchè i venti di tutta la parte meridionale del Mediterraneo vengono ad urtarvi con violenza straordinaria, spingono le onde e formano delle correnti; non ha nè articolazione nè spiaggia, ed è un porto artificiale che non ha nè fondo, nè superficie, nè rada...

VENTURI. Domando di parlare.

FERRINI... ed oltre all'essere così disadatto a ricevere numerosi navigli, è mancante di vasta quanto indispensabile superficie ancorabile e l'ancoraggio non è sicuro non essendovi il fondo necessario al presente materiale navale, in ispecie per quello a vapore.

Adunque se con questo disegno si vuole provvedere ai lavori necessari per i restauri di molti dei porti dell'Italia, che queste spese siano adatte ai restauri dei porti, l'intendo anch'io; ma non che si debba andare al di là dei limiti collo stanziamento di somme eccessive, come quella dei 4 milioni e non