

rizio e le altre popolazioni interessate non abbiano cessato di manifestare con reiterate pubblicazioni il desiderio vivissimo che hanno di veder risolta favorevolmente questa quistione. Il grande beneficio al quale aspirano non costerà molto alle finanze dello Stato. A persuadersi di ciò basterà considerare che il molo maggiore del porto di Oneglia, a levante, dista forse meno di due chilometri dal maggior molo di Porto Maurizio che è a ponente. Tratterebbesi quindi soltanto di prolungare di alcune centinaia di metri i due moli, e forse anche di costruire un antemurale che difenda il nuovo porto dalle straordinarie mareggiate.

Risultato di questi lavori sarà una grande, profonda e tranquilla superficie d'acqua capace di moltissimi bastimenti d'ogni portata.

Invece attualmente fra i due porti resta, inutilizzabile per la marineria, un vasto seno di mare; e ciò mentre Porto Maurizio, Oneglia, la provincia e lo Stato spendono somme ingenti, il cui ammontare se fosse subito stato destinato alla creazione d'un porto unico sarebbe bastato alla erezione d'un'opera degna d'Italia, ed eminentemente utile. Nè si potrebbe, onorevole ministro, dubitare menomamente di tale utilità perchè nessuno vorrà negare la importanza somma che un vasto porto, corrispondente ai bisogni attuali della navigazione, avrebbe non solo per la provincia di Porto Maurizio, ma per tutto l'alto Piemonte.

Si sta eseguendo la linea ferroviaria Cava-Ormea, che costerà non pochi milioni allo Stato. Ora è notorio che se questa linea dovesse aver fine in Ormea, non produrrebbe mai nemmeno le spese d'esercizio. D'altra parte sarebbe proprio dimenticanza di quanto è dovuto alla industriale popolazione della provincia di Porto Maurizio il negarle una diretta comunicazione col vasto mercato dell'alto Piemonte.

Dunque ritengo di poter affermare che la nuova linea Ormea Oneglia-Porto Maurizio si farà; o comprendendola nei mille chilometri, o provvedendovi con apposita legge. Le opere pubbliche manifestamente utili ad una numerosa popolazione, finiscono sempre, per la natura stessa delle cose, ad essere ordinate ed eseguite.

È facile vedere quale importanza nello interesse della marineria mercantile italiana, del Piemonte e di parte della Liguria occidentale verrebbe ad acquistare il nuovo porto unico, appena eseguita la ferrovia per Ormea; ed io sono sicuro che l'onorevole ministro il quale, in tutto quanto riflette le giuste domande di opere pubbliche, ha sempre mostrato di avere a cuore lo interesse delle popolazioni, vorrà anche per la

grandiosa opera del porto unico Oneglia-Porto Maurizio, mostrare il proprio interessamento, e farsene promotore con solleciti provvedimenti.

Ritenga l'onorevole Genala che è interesse sommo dello Stato contentare le istanze delle popolazioni quando la loro giustizia è evidente e compresa da tutti.

Dopo che nel 1887 l'onorevole Baccarini, naturalmente a nome del Governo, poichè parlava alla Camera, riconobbe che il porto unico Umberto I meritava d'essere preso in benevola considerazione, tutti pensarono che qualche cosa si sarebbe fatto; e il lungo silenzio verificatosi in seguito non potrebbe più continuare senza che il Governo ne meritasse biasimo.

Io ho piena fiducia che l'onorevole ministro vorrà darmi una risposta soddisfacente e che gli sembrerà titolo non ispregevole l'aver iniziato lavori che gli faranno onore, e dai quali dipende il benessere d'una popolazione laboriosa che è orgogliosa d'essere custode d'una parte delle frontiere italiane.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Amato-Pojero.

Amato-Pojero. Fra i nuovi lavori portuali ai quali si riferisce il capitolo 115 sono compresi quelli che riguardano la estirpazione della roccia subacquea del porto di Palermo.

È ancora vivo il ricordo del disastro avvenuto nel novembre scorso quando il vapore olandese *Penelope*, nella calma dei venti, andò ad investire, frantumandosi la carena e riportando avarie per più di un milione, nel banco roccioso che dista nel bacino meridionale appena 70 metri dal braccio del molo, ossia dall'antemurale.

Questo non fu un caso isolato; e trova la sua spiegazione nelle condizioni idrografiche del porto di Palermo, i cui bisogni si connettono ad una storia lunga e dolorosa.

Relativamente alla scarsità dei fondali riconosciuti insufficienti per il cresciuto movimento del porto e la trasformazione della marineria, fu con legge del 23 luglio 1881 approvata la spesa di 3,140,000 lire per la estirpazione della roccia subacquea.

Nei progetti per la esecuzione delle opere, i quali seguirono la legge, venne ridotta la spesa prevista a lire 2,800,000, che con l'importante ribasso ottenuto all'asta scese a lire 2,250,000, e si ottenne così sulla somma approvata per legge una diminuzione di quasi lire 900,000.

La estirpazione della roccia del bacino meridionale fu limitata ad un volume parziale, assegnandovi soltanto lire 150,000 e posposta a quella