

discusse la tabella B, non mi resta che prendere atto di quelle dichiarazioni e dell'impegno assunto dal ministro di provvedere alla spesa occorrente pel porto di Reggio coi fondi esistenti in bilancio. Insisto però vivamente perchè a quei lavori si dia principio con la maggior possibile sollecitudine essendo urgentissimi. Approfito però di questa circostanza, per ricordare all'onorevole ministro che il nostro porto di Reggio è stato dichiarato di prima categoria non solo perchè riconosciuto necessario alla difesa dello Stato, ma anche come porto di rifugio. Ora io non ripeterò quello che già è stato detto alla Camera circa l'importanza del porto di Reggio, non solo come porto commerciale ma anche come porto di rifugio; ma ricorderò che quando i bastimenti hanno maggior bisogno di trovare ricovero, avviene che nel porto di Reggio, per insufficienza di larghezza, non possano entrare. Non ho altro a dire.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Carnazza Amari.

**Carnazza-Amari.** Prendo occasione da questo capitolo, per fare una viva raccomandazione all'onorevole ministro dei lavori pubblici.

La città di Catania con rara abnegazione ha formato un porto, quasi interamente a sue spese, per la somma di circa 9 milioni, e restano ancora altri milioni da spendere. Questa spesa fu fatta in seguito ad una convenzione fra lo Stato e quel Comune; e se questa convenzione non fosse esistita dopo, per la legge sui porti e fari, che venne posteriormente, lo Stato avrebbe dovuto contribuire su quell'opera l'80 per cento, vale a dire i quattro quinti.

Però il porto di Catania non è completato, e richiede urgentemente delle opere, che possano meglio farlo resistere ai marosi, ed è in tali condizioni, che se queste opere non si portano a compimento sollecitamente, si corre il pericolo che le grandi spese fatte siano perdute.

In base a queste condizioni, con la legge 14 luglio 1889 fu stabilita la somma di un milione e 716 mila lire da collocarsi in bilancio dallo Stato in dodici esercizi, preferendo i lavori urgenti, e tale era ed è il porto di Catania. Ora di questa somma nessuno stanziamento si legge nel presente bilancio, il che reca meraviglia e dolore. Ed è da notare che questo porto, benchè fatto col danaro del Comune s'intende che è opera nazionale, e perciò, se va perduto, è un danno per la nazione. Questo porto anima una dogana che è la sesta del Regno, e la prima in Sicilia dopo quella di Palermo. È un porto nel quale si fa gran commercio in cereali, in agrumi, in zolfi e in olii da

superare o da uguagliare le maggiori piazze del Regno, che per il solo cabotaggio, giusta la statistica pubblicata dalla Direzione delle gabelle, rappresenta 200,000 tonnellate annue. Tuttavia non si è fatto alcun stanziamento. Una Commissione venne di Catania e tornò con la fiducia che sarebbero state stanziati 200,000 lire; ma anche questo non avvenne. Il Comune iniziò le pratiche per contrarre un prestito; ma si rispose dalle competenti autorità che bisognava farlo per tutta intera la somma di 1 milione e 716 mila lire, il che era sconveniente, perchè imponeva di pagare un interesse gravissimo e per lungo tempo, quanto era quello occorrente per compiere le opere proposte.

Allo stato attuale ho cercato di vedere se ci fossero residui attivi, ma anche qui non ho incontrato alcuna cifra. Per la qual cosa, non avendo fiducia che a questi chiari di luna una proposta di stanziamento di somme per il porto di Catania, senza il consenso dell'onorevole ministro, possa sortire felice risultato, mi limito a fare qualche raccomandazione in questo senso: quando il Ministero intende di stanziare le somme già fissate con la legge del 14 luglio 1889?

Si tenga presente che nel caso concreto non si aspetta di formare un progetto, perchè questo esiste ed è stato già approvato dalle competenti autorità superiori. Non si tratta di formare un titolo che autorizzi questa spesa, perchè ci è la legge. Si tratta di eseguire la legge 14 luglio 1889.

Si noti che il porto di Catania è un'opera la quale deve sopperire ai bisogni del commercio, e che per poter servire a tale ufficio, deve essere completato, massime per quanto riguarda il molo pennello, senza il quale il porto non può riuscire al suo scopo, le banchine che debbono circondare la dogana, pure di nuova costruzione, e che tanto giovamento recano al commercio e all'erario nazionale. Ma si tratta soprattutto, come ho detto, che se non si compiscono al più presto le opere di consolidamento, i 9 milioni già spesi saranno perduti.

In vista di queste considerazioni mi auguro che l'onorevole ministro dia risposte confortanti e voglia preoccuparsi delle condizioni di questo porto, il quale merita veramente la sua attenzione.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Triepi.

**Triepi.** Io mi era iscritto per parlare sul capitolo 44 e seguenti, della parte ordinaria del bilancio, ma poi ho creduto di rimandare le poche parole, che volevo dire, a questo capitolo 224, appunto perchè oggetto del mio dire è la legge