

fondi, che già dovevano essere stanziati in questo esercizio, possano, senza esser perduti per le opere a cui erano destinati, essere stanziati nell'esercizio, o negli esercizi futuri.

Domando inoltre quale sia il criterio che segue il ministro nella ripartizione di quella somma nei diversi porti.

Parmi d'avergli dimostrato che, qualunque sia il criterio che egli voglia seguire, dell'importanza militare cioè, o di quella commerciale e marittima, il porto di Reggio più che raccomandarsi, s'impone alla sua attenzione!

Ecco le due spiegazioni e i due quesiti, che doveva fare all'onorevole ministro dei lavori pubblici.

Potrei aggiungere naturalmente altre cose: ma siccome il mio discorso assumerebbe carattere troppo particolare, come se io volessi parlare piuttosto d'un'opera portuale, che d'un'altra, io mi taccio.

Mi sono limitato semplicemente a dire le considerazioni d'ordine generale che debbono consigliare l'onorevole ministro dei lavori pubblici a guardare con maggiore benevolenza, che fin qui non siasi fatto, le opere portuali cui si riferiva la legge 14 luglio 1889. (*Bene!*)

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Cianciolo.

Cianciolo. Abuso anch'io dell'indulgenza della Camera per presentare al ministro un vivo bisogno del porto di Messina, anzi della città di Messina.

Che lo Stato sovvenga largamente gli altri porti, che li amplii, che li protegga con opere nuove, che li provveda delle opere che sono imposte dalle esigenze del commercio odierno e dalla trasformazione della marineria mercantile, dovesse pur sorgere a Messina, come le è sorta contro, formidabile concorrenza, Messina, non gelosa nè invidia della prosperità altrui, vede con compiacimento. Ma tal compiacimento vien meno addirittura quando essa ha ragione di constatare che, per causa di manifeste disuguaglianze, abbia il commercio a fuggire da quello scalo già sì florido e frequentato, che è pur cosa che vietano gli alti interessi economici della Nazione in una con le ragioni parimenti supreme della giustizia e della equità. Ed il commercio rifugge dagli scali " che non han comodità di approdi e di ormeggi, dove le operazioni di commercio non possono compiersi con la precisione, prontezza ed economia richieste dalle odierne esigenze. " Ed è pur troppo vero. Messina, che, per le sue condizioni topografiche, potrebbe in singolar modo avvantaggiare dal traf-

fico dei carboni, e già aveva cominciato ad attirarlo a sè, ebbe tosto a sperimentare e sperimenta gli effetti funesti della concorrenza della vicina Malta, e dell'abbandono in cui il suo porto è stato sin qui condannato, il quale è contrasto e quasi una ingiuria al dono superbo della natura. Se dovesse soltanto servire come porto di refugio, i bilanci dello Stato, della Provincia e dei Comuni non avrebbero più nulla a sopperire all'opera della natura. Ma quel porto ha un'importanza commerciale sempre più progrediente, in modo che dovrebbe richiamare l'attenzione del Governo, al quale sono stati, sin dal 1874, ripetutamente manifestati i voti delle rappresentanze commerciali e comunali, avvalorati anche dagli ingegneri del Genio civile, e dall'ispettore dello stesso Corpo. Eppure esso manca di una stazione marittima per la necessaria comunicazione con la viabilità interna, tal nome non convenendo ad un'angusta e meschina tettoia; manca di binari lungo le calate, di galleggianti, di magazzini e tettoie, di ponti sporgenti, di gru e di ogni altro congegno o meccanismo, fosse pure di piccola potenza o di vecchio sistema; manca, insomma, di tutto che possa rendere più celere e meno dispendioso il carico ed il discarico delle merci. Ma io non mi occuperò di questi pur gravi bisogni di quel porto, mi limiterò per ora a portare l'attenzione del Governo su altro grave argomento.

Non vi è porto in Italia in cui, relativamente al commercio del luogo il movimento delle navi sia tanto inceppato quanto nel porto di Messina. Ivi alla maggior parte dei vapori è impossibile l'ormeggio trasversale, il più adatto, cioè, alla celerità dei carichi e scarichi; ivi le navi, disposte a due ed a tre ordini, eseguono con inevitabili incomodità e ritardi, il movimento delle merci, o aspettano il proprio turno con *stalle* onerose. Ora a questa ben grave condizione di cose, allo assetto del porto di Messina provvede, almeno in parte, la legge del 14 luglio 1889, con la quale si stanziava un fondo di 640,000 lire per le nuove escavazioni e per la costruzione delle necessarie banchine.

Onde io raccomanderei colla maggiore efficacia, al ministro, che una parte di quella spesa fosse impiegata almeno per quelle opere, non dirò straordinarie, ma di men che ordinaria riparazione. Con la costruzione di esse non solo si aprirebbero alle navi altri spazi di ormeggio; ma si avrebbe un'altra rilevante utilità: quella di rendere più sgombro il centro e la imboccatura del bacino di carenaggio, che per le navi da guerra è una vera necessità.

Confido che l'onorevole ministro vorrà darmi