

Porti di 2ª categoria - 3ª classe. — Capitolo 228. Porto di Fano - Restauri urgenti al porto e prolungamento del molo guardiano, lire 19,000.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Elia.

Elia. Io voglio ricordare all'onorevole ministro la raccomandazione che gli ho fatto quando eravamo al capitolo 46 per il porto di Sinigaglia.

Gli ho detto che nell'esercizio che sta per finire, per quel porto erano stanziati 28,000 lire che non si sono spese. Per il prolungamento dei moli guardiani occorrono 60,000 lire. Io non gli domando un nuovo stanziamento; lo prego soltanto di valersi per ora delle 28,000 lire che non si sono spese, e a formare la somma delle 60,000 lire provvederemo col bilancio del 1892-93.

Soltanto lo prego di voler fare l'appalto di quest'opera, perchè il porto canale di Sinigaglia, che dà più di 3,000,000 all'anno di tasse doganali, merita un riguardo: e se non si può entrare nel porto perderete questa somma non indifferente massime nelle attuali circostanze di strettezze finanziarie.

Vi raccomando dunque quest'opera che non costa niente.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro dei lavori pubblici.

Branca, ministro dei lavori pubblici. Il porto di Sinigaglia è segnato tra i fortunati, ai quali si può provvedere facendo le opere necessarie.

L'onorevole Elia, spero, può dichiararsi soddisfatto.

Elia. Ringrazio l'onorevole ministro e sono soddisfatto.

Presidente. Rimane approvato il capitolo 228 con lo stanziamento di lire 19,000.

Capitolo 229. Porto di Cesenatico - Prolungamento delle palafitte ed altre opere, lire 19,000.

Porti di 2ª categoria - 4ª classe. — Capitolo 230. Porto di Numana - Concorso speciale dello Stato per la sistemazione e pel prolungamento della scogliera, lire 20,000.

Fari. - Capitolo 231. Costruzione di nuovi fari e fanali compreso il segnalamento dell'Estuario della Maddalena e delle Bocche di Bonifacio, e lavori analoghi, lire 300,000.

Spese autorizzate con la legge del bilancio. —

Porti di 1ª categoria. — Capitolo 232. Porto di Manfredonia - Sistemazione e consolidamento del braccio di scogliera in prolungamento del molo, lire 19,000.

Porti di 2ª categoria - 3ª classe. — Capitolo 233. Porto di Cesenatico - Costruzione di banchine murate in sostituzione di logore palafitte e re-

stauro generale della vecchia banchina murata di ponente, lire 26,125.

Rava. Chiedo di parlare.

Presidente. Ha facoltà di parlare.

Rava. Io farò solo una brevissima fermata in questa lunga *via crucis*, come l'ha chiamata l'onorevole ministro.

Nello stato di previsione per i lavori pubblici al capitolo 215 era segnata una spesa di lire 28,000 per la trasformazione in isponda murata di un tratto di palafitta a destra, ora totalmente scoperta e deperita, nel porto Corsini di Ravenna. Ma poi nella nota di variazione del febbraio scorso è stata tolta questa spesa che ora più non compare nei capitoli allegati alla relazione della Commissione del bilancio.

Il bilancio di previsione giustificava benissimo, con una *nota*, questa spesa, straordinaria ma non nuova, e dal punto di vista della necessità e da quello della opportunità tecnica, inquantochè si tratta di un'opera di difesa che per un porto-canale come è quello di Ravenna è condizione *sine qua non* della sua vita.

La nota di variazione che toglie siffatta spesa, non dà alcuna giustificazione.

Io quindi vorrei raccomandare all'onorevole ministro di provvedere a quest'opera. Non oso dire che rimetta senz'altro in bilancio lo stanziamento, ma che vi provveda in qualche modo. Ed il modo non dovrebbe esser difficile poichè si tratta solamente di 28,000 lire, di cui metà circa è pagata dai Comuni interessati. Ed è spesa che è stata dichiarata ufficialmente necessaria, perchè senza essa si toglie vita all'operosità del porto.

Occupandosi di queste urgenze il ministro bene continuerà l'opera che per il porto di Ravenna da oltre un secolo viene accuratamente coltivata; fino da quando cioè Zandrini e Manfredi, gli illustri idraulici della repubblica di Venezia, e di Bologna risolsero il grave problema del porto Ravennate, il quale, restando a metà via fra Ancona e Venezia, si presentava assai importante ai bisogni del commercio italiano.

Un secolo dopo, nel 1850, il voto di quegli eminenti uomini fu confermato amorevolmente da un altro insigne nella scienza e nella politica italiana, il Paleocapa, così che le grandi opere necessarie al miglioramento del porto furono, per pubblico voto e per iniziativa di L. C. Farini, ordinate e iniziate. E la spesa, a dir vero, non andò perduta, inquantochè il porto di Ravenna cresce di importanza e di movimento commerciale e corrisponde alle previsioni che furono fatte nel secolo passato. Di più si tratta anche di favorire il