traffico del mare Adriatico, cui la provincia di Ravenna lodevolmente provvede, sovvenzionando una privata linea di navigazione con Trieste. Si tratta di non interrompere opportuni lavori cominciati felicemente; si tratta infine di un porto che oggi ha già un traffico di 150,000 tonnellate. Spero quindi e confido che l'onorevole ministro, sempre custode amoroso degli interessi economici nostri, non vorrà negare l'opera sua.

E giacchè ho la parola, vorrei anche raccomandare il vicino porto di Cervia, ora considerato di quarta classe. Qui non si tratta di aumento di spesa, nè di dotazione straordinaria; si tratta solo di lavori di semplice ma urgente manutenzione.

So che le condizioni tecniche ed idrauliche di questo porto sono difficili alquanto e che manca una corrente d'acqua capace di sgomberare i banchi di sabbia che vi si accumulano, e credo anzi che ormai sarebbe forse necessaria qualche grossa opera di manutenzione

Non domando oggi questo, ma poichè, per quanto ne so, le condizioni di manutenzione di quel porto sono assai assai deperite, e le sabbie sono siffattamente cresciute, che gli stessi poveri pescatori non possono esercitare con sicurezza la loro industria, giacchè il fondale del mare non consente più l'approdo facile al porto, così raccomando vivamente di provvedere.

Spero quindi che l'onorevole ministro vorrà accogliere la mia doppia raccomandazione e per un'opera riconosciuta giusta e necessaria, nello stesso testo ufficiale del bilancio; e per aiutare una classe operosa di lavoratori.

Ed io ringrazio subito ed in anticipo l'onorevole ministro, perchè sono sicuro che non vorrà negare alla domanda onesta il suo valido appoggio.

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

Branca, *ministro dei lavori pubblici.* Circa al porto di Cervia, si dovrebbe provvedere alla spesa della manutenzione ed escavazione con gli stanziamenti della parte ordinaria del bilancio; e io vedrò se le opere del porto di Cervia potranno essere comprese, per i loro caratteri, tra quelle meritevoli di concorso.

Rispetto al porto Corsini, riconosco perfettamente che è necessario mutare le palafitte in muratura, anche perchè queste palafitte sono in gran parte sciupate. E se il porto Corsini è nel novero di quelli a cui si può provvedere coi residui, dichiaro che procurerò di soddisfare le domande dell'onorevole Rava.

Rava. Ringrazio vivamente il ministro.

Presidente. S'intende approvato questo capitolo.

Fari e fanali. — Capitolo 234. Costruzione di un faro di 3° ordine a Capo Pedaso in Provincia di Ascoli Piceno, lire 26,600.

Capitolo 235. Apparecchio ed attivazione dell'illuminazione ad olio minerale della Lanterna di Genova, lire 27,000.

Capitolo 236. Fornitura di un faro in ferro, in pali e viti per il segnalamento della secca di S. Vito nella rada di Taranto, lire 21,500.

Spese comuni per le diverse opere marittime. — Capitolo 237. Personale del Genio civile addetto ai lavori dei porti - Assegni fissi mensili, lire 20,000.

Capitolo 238. Personale del Genio civile addetto ai lavori dei porti - Indennità di trasferte, lire 1,500.

Pantano. Chiedo di parlare.

Presidente. L'onorevole Pantano ha facoltà di parlare.

Pantano. Io non sapeva in quale di questi capitoli del bilancio relativi ai porti e al movimento marittimo collegare una mia raccomandazione all'onorevole ministro.

Il punto più acconcio sembrandomi questo, dirò poche parole per richiamare l'attenzione del Governo nel modo più serio, sopra una questione della più alta importanza. Sta bene che Governo e Comuni si preoccupino dello sviluppo e della sistemazione dei nostri porti. Ma avere dei porti tecnicamente più o meno ben tenuti o sviluppati, senza che faccia riscontro ad essi un corrispondente traffico marittimo, sarebbe come metterci nelle mani un istrumento senza sapercene servire. E accenno più particolarmente a quei porti, a tutti quegli approdi che hanno una diretta relazione col nostro traffico di cabotaggio, traffico che costituisce, per l'Italia, soprattutto in questo momento, una quistione di prim'ordine. Noi ci troviamo per effetto delle Convenzioni ferroviarie, in questa dolorosa condizione: che Governo e paese non hanno più le mani libere in tutto ciò che concerne il movimento interno dei trasporti. Siamo costretti, dovendo mantenere i patti sanciti, a sottostare alle spiegabili pretese delle Società ferroviarie. Dico spiegabili, perchè quelle hanno fatto un affare, e naturalmente tengono a ritrarne il maggior profitto possibile. Se vi fu ingenuità nel concludere le Convenzioni, fu da parte di coloro i quali ritenevano in buona fede che la speculazione privata potesse in siffatta materia servire di stimolo maggiore, che