

dubbio che, quando che sia, quell'articolo, se non dall'onorevole Genala, dai suoi successori, possa anche essere ritenuto come un limite per i lavori futuri da fare nei diversi porti, un limite per l'onere dello Stato; e che qualunque altra opera, che debba esser fatta nei porti stessi, non possa esser costruita che col concorso ed a spese degli enti interessati suddetti.

Ora questo capovero, ove venisse interpretato così, verrebbe assolutamente a falsare la legge del 1889, che noi verremmo così ad emendare. A me quindi non sembra necessario questo capovero dell'articolo. Si accordi pure a Palermo la facoltà di fare coi suoi quattrini anche un'opera di spesa superiore alla fissata, ma lo si faccia con legge speciale e proprio per quel caso determinato. Ma non si voti una legge, che può essere interpretata in senso generale, e che suonerebbe chiusura assoluta di stanziamenti, per quanto necessari, per gli altri porti che potessero averne mestieri. È per ciò che io ho proposto sebbene, mi sembra, con poca fortuna (come rilevo dall'aspetto dell'onorevole ministro, e se non dall'aspetto, almeno dai movimenti dell'onorevole relatore) la soppressione del secondo capovero dell'articolo.

L'articolo resterebbe quale è, poichè ne fu luminosamente mostrata dall'onorevole ministro l'utilità.

Ma il secondo capovero, a parer mio, è assolutamente superfluo: e di leggi superflue non bisogna farne perchè finiscono sempre col riuscire dannose.

E poichè è già tardi e dopo aver parlato per due minuti non oso oltrepassare il terzo, farò una semplice preghiera al ministro dei lavori pubblici senza farne oggetto di una speciale interrogazione. Io gli raccomando i lavori del porto di Cotrone. È uno dei porti compresi nella tabella allegata alla legge del 1889 e porta il numero 15.

Io raccomando solo una cosa: che sia eseguita la legge relativa a questo porto. L'onorevole relatore pure riconoscerà che non si può essere più modesti.

Io raccomando quel porto, sicuro che l'onorevole ministro vorrà aderire al mio desiderio.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

Squitti, relatore. A me sembra che la legge, che stiamo esaminando, porti un titolo molto

più pomposo di quello, che effettivamente merita.

Essa ci è infatti presentata come una « Legge di modificazione alla legge 4 luglio 1886 sulle spese di bonificazione. »

Invece la legge del 1886 non viene ad essere affatto modificata dalla presente leggina, la quale serve solo per interpretare ed anche per eseguire la legge del 1889.

In questa legge fu stanziata la somma di 74 milioni, che furono poi ridotti a 63 col decreto-legge del 1892. Tal somma fu ripartita tra vari porti e per diversi esercizi finanziari.

Ora la domanda rivolta dal comune di Palermo all'onorevole ministro dà a lui occasione di stabilire un principio generale per l'esecuzione della legge del 1889.

Il comune di Palermo ha domandato che fosse invertito l'ordine delle opere portuali, che ivi doveano essere eseguite.

Si è parlato di una convenzione; ma di convenzioni non ve ne è alcuna; finora non ci sono che il Comune e gli enti interessati a Palermo, che attendono di addivenire ad una convenzione.

Ora, io credo che un sentimento di giustizia abbia indotto il ministro a proporre questo articolo di legge, affinchè la condizione di Palermo non sembrasse privilegiata rispetto ad altre città, che possono trovarsi in condizioni analoghe. Infatti coloro che, o per competenza od anche ad orecchio, si occupano di materie portuali, sanno come i progetti siano mutevolissimi; e debbono essere tali, sia perchè le esigenze dei porti mutano di anno in anno, sia perchè l'ingegneria portuale fa notevoli progressi. Ora, il voler prestabilire le colonne d'Ercole, e dire che le opere debbono essere proprio come sono descritte nei progetti di tre, quattro, dieci anni fa, non è cosa logica. Ma il ministro doveva assolutamente segnarsi dei limiti: un primo limite, che consiste nella somma stanziata di 64 milioni...

Lucifero. C'è la legge!

Squitti, relatore. È un limite, che viene dalla legge, s' intende, ed un secondo limite, quello, cioè di mantenere immutabile e sacro lo stanziamento per ciascun porto; in altri termini, di rispettare rigorosamente i diritti quesiti. La Commissione ha constatato che questi due limiti, di estrema giustizia, erano conservati, e quindi non ha potuto non approvare questo