In quanto alla prima mia raccomandazione, osservo che, appunto perchè convergo pienamente coll'onorevole ministro circa l'importanza e la difficoltà di disciplinare bene il concetto legislativo della obbligatorietà dei consorzi, credo non solamente utile, ma urgente, che ciò si faccia dopo la legge del 1893. Fu precisamente quello il mio pensiero, presentando l'emendamento accettato dall'onorevole Genala allora: cioè di mettere il Governo nella necessità di presentare subito la legge promessa, perchè diversamente avremmo avuto, siccome abbiamo, un'affermazione nella legge del 1893, ma col pericolo che quest'affermazione, rimanendo generica, possa divenire pericolosa. Ecco perchè dico che se il principio è giusto; se come tale è stato accettato dal Governo d'allora; se, e ne sono lieto, è accettato come giusto anche dall'onorevole Saracco, la urgente necessità di disciplinarlo è dimostrata dalla legge votata nel 1893.

Con queste dichiarazioni prendo atto delle promesse fattemi dall'onorevole ministro dei lavori pubblici in risposta alle mie due raccomandazioni.

Presidente. Se non vi sono altre osservazioni, rimane approvato il capitolo 313, con lo stanziamento di lire 10,000.

Spese generali per le bonifiche. — Capitolo 314. Spese per eventuali sussidi a minori opere di bonifica, lire 10,000.

Capitolo 315. Personale del Genio civile e personale straordinario - Indennità fisse e di trasferta e retribuzioni, lire 273,500.

Porti, spiagge, fari e fanali. — *Nuovi lavori portuali autorizzati em la legge 23 luglio 1881, n. 333, serie 3ª; porto di Genova, giusta le leggi 9 luglio 1876, n. 3230, serie 2ª. e 3 luglio 1884, n. 2519, serie 3ª, e porto di Lido, giusta la legge 1º agosto 1887, n. 4838, serie 3ª (Spese ripartite con la legge 30 dicembre 1892, n. 734):* — *Porti di 1ª classe.* Capitolo 316. Porto di Ancona - Lavori straordinari per la sistemazione del porto, lire 147,000.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Garavetti.

Garavetti. Credo di potere prendere occasione da questo capitolo del bilancio per dire brevissime parole, direi quasi di commemorazione di uno stanziamento, che figurava in altri bilanci e che, secondo me, sarebbe giusto fosse compreso anche in quello che discutiamo.

Intendo accennare allo stanziamento che dovrebbe figurare in questo bilancio, per il completamento dei lavori del porto di Torres.

Non mi propongo di ripetere male cose dette molto bene, alcuni giorni or sono, dal mio collega ed amico Pais in occasione della interrogazione da lui mossa intorno a questo argomento al ministro dei lavori pubblici. Leggendo però le risposte date dal ministro stesso, mi è sembrato che esse racchiudessero alcune incertezze, che a me preme di chiarire, e sulle quali io spero l'onorevole ministro vorrà darmi appaganti spiegazioni.

Rispondendo all'onorevole Pais, l'onorevole ministro disse: « La Commissione colaudatrice ha dato le debite istruzioni all'Ufficio del Genio civile, il quale sta preparando un progetto che deve venire quandochessia davanti il Ministero. »

Ora, onorevole ministro, intendiamoci chiaramente: l'opera del porto di Torres consta di tre parti: di una scogliera a levante, di una scogliera a ponente, e dell'adattamento della cinta del vecchio porto a doppio molo di carico e scarico delle merci.

La prima scogliera ha l'ufficio di riparare il porto dai venti di Est e Nord-Est e dalla ripercussione, spesso violenta, delle correnti del Canale di Bonifacio e del Golfo di Leone. La seconda scogliera ha, o dovrebbe avere, per ufficio quello d'impedire l'interramento del porto che, senza di essa, diventerebbe un bacino raccoglitore delle torbide del fiume, che sbocca a breve distanza. Da ciò apparve chiara la necessità che le due opere dovessero essere contemporaneamente progettate ed eseguite; ma non fu così. La prima scogliera fu studiata, fu progettata ed appaltata e in gran parte eseguita. Della seconda non esiste ancora uno studio definitivo, non ostante che la Camera, fin dal 1889, abbia deliberato lo stanziamento di lire 800,000.

Ora, onorevole ministro, qual'è la condizione attuale delle cose? Non esiste il porto nuovo: e del vecchio la prima impresa ebbe la sollecitudine inesplicabile di distruggere anzitutto i ripari: per cui anche esso, è oggi, un ancoraggio poco sicuro, specialmente in occasione di forti traversie. Orbene, la risposta dell'onorevole ministro al mio collega Pais si comprende sino ad un certo punto per la costruzione della scogliera di ponente. E dico sino ad un certo punto perchè essendosi stanziati i fondi per detta opera sino dal 1889,