

se il Parlamento è disposto, come credo, a seguirci sopra la via delle vere e sode economie, oso affermare, a nome mio e dei miei colleghi, che questa via siamo disposti a batterla quanto almeno l'onorevole Giusso desidera.

Presidente. Non essendovi altre osservazioni, rimane approvato il capitolo 316 in lire 147,000.

Onorevole ministro, propone Ella che si sospenda il capitolo 317?

Saracco, ministro dei lavori pubblici. Per forza, perchè forma oggetto di un disegno di legge speciale su cui si aspetta la relazione.

Presidente. Il capitolo 317 rimane dunque sospeso.

Capitolo 318. Porto di Venezia - Sistemazione del porto di Lido, lire 630,000.

Costruzione di nuove opere marittime e lacuali autorizzate con la legge 14 luglio 1889, n. 6280, (serie 3^a). (Spese ripartite con la legge 30 dicembre 1892 n. 734). — Porti di 1^a categoria. — Capitolo 319. Porto di Napoli - Prolungamento del molo S. Vincenzo, lire 600,000.

Capitolo 320. Porto di Porto Maurizio - Prolungamento del molo di ponente, lire 26,000.

Capitolo 321. Porto di Chioggia - Costruzione di una darsena e di nuovi approdi, lire 100,000.

Capitolo 322. Porto di Reggio Calabria - Ampliamento del porto e sistemazione di banchine, lire 95,000.

Porti di 2^a categoria - 1^a classe. — Capitolo 323. Porto di Brindisi - Costruzione di nuove banchine ed escavazione straordinaria, lire 100,000.

Capitolo 324. Porto di Catania - Completamento del nuovo porto, lire 145,000.

Capitolo 325. Porto di Civitavecchia - Ampliamento e sistemazione generale del porto, lire 900,000.

Capitolo 326. Porto di Messina - Ricostruzione delle vecchie banchine, lire 100,000.

Capitolo 327. Porto di Napoli - Costruzione di bacini di carenaggio, lire 300,000.

Capitolo 327 bis. Porto di Livorno - Ampliamento della darsena e costruzione di banchine, lire 117,000.

Capitolo 328. Porto di Palermo - Sistemazione generale del porto, lire 750,000.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Palizzolo sul capitolo 328.

Palizzolo. Da una nota del bilancio l'onorevole

revoles mio amico Giusso ha tratto argomento per fare delle osservazioni, anzi per muovere delle aspre censure al ministro Saracco.

Da una nota, annessa a questo capitolo, dalla quale rilevo che già si comincia a mettere in esecuzione la Convenzione stipulata tra il municipio di Palermo e il Governo, per la sistemazione di quel porto, convenzione per la quale quel Municipio anticiperà più di tre milioni, io traggio argomento per ringraziare il ministro della sua sollecitudine con cui mantiene i suoi impegni, e adempie alle promesse.

Giorni or sono, svolgendo una interrogazione sulle opere portuali di Palermo rivolsi al ministro talune domande, e sebbene nella nota sua cortesia volle egli darmi le più benevole risposte, è su di una di quelle che ora sono costretto per un momento a fermarmi, su quella cioè che riflette la costruzione del bacino di carenaggio che, nei tempi che corrono, forma la principale preoccupazione dei miei concittadini.

E con ragione, mentre non vi ha alcuno il quale oggi spinga le sue illusioni a punto da poter ritenere che un porto di prima classe, di armamento e testa di linea possa esistere senza l'ausilio d'un bacino e delle officine che sempre ad esso vanno congiunte. E giacchè a spese del municipio di Palermo è stato redatto un progetto per la costruzione d'un bacino di carenaggio in quel porto, dagli egregi ingegneri dello Stato Luiggi e Cardì, progetto che restituito dal sindaco di Palermo, so che attualmente trovasi in mano del ministro dei lavori pubblici, io lo prego vivamente, perchè voglia degnarsi di scegliere persone autorevoli e competenti come l'egregio cav. Cimino direttore dell'ufficio di Porti e Fari in Sicilia, o l'onorevole Zainy, o nominare una Commissione nel seno del Consiglio superiore dei lavori pubblici, perchè venga immediatamente in Parlamento ed una buona volta si definisca per sempre il luogo, in cui dovrà sorgere il nuovo bacino di carenaggio, senza di che non potremo dare inizio alle opere portuali.

È strano che coloro i quali sin oggi si sono occupati d'una tale quistione abbiano avute delle opinioni contrarie. Il Brin, difatti, ed il Finali nel 1890, designavano l'area del forte di Castellammare, il Luiggi ed il Cardì vorrebbero costruirlo nella parte settentrionale del porto, cioè tra lo scalo di alaggio ed i