

ai quali venti oggi quel porto, nelle condizioni attuali, è completamente aperto.

Di più, col prolungamento di questa scogliera, si otterrebbe che il porto fosse al riparo dai temporali del Nord-nord-ovest e Nord-nord-est.

Il mare presentemente si infrange contro la scogliera attuale, poscia, ritirandosi, fa una rinsacca, che penetra direttamente nel bacino attuale del porto. Con quest'opera di aggiunta si impedirebbe che l'interramento si prolungasse, e si difenderebbe il porto da tutte le correnti dell'Adriatico.

Ora domando all'onorevole ministro: è vero, o non è vero, che i porti, come le accademie, si fanno o non si fanno, e che, quando si fanno, debbono raggiungere lo scopo di poter rendere facile l'entrata alle navi, e porgere ad esse sicuro asilo?

Senza questa ulteriore spesa tutti i milioni, che si sono finora impiegati nel porto di Bari, andrebbero perduti senza utile alcuno.

E siccome la spesa è assegnata in bilancio per successivi esercizi, si verifica questo inconveniente, che ho fatto notare altra volta alla Camera, che, mentre durano i lavori, l'inconveniente cresce. Quindi la necessità di dovere affrettare i lavori perchè chi spende presto in questo caso spende bene; mentre, se si diluisce in quattro o cinque anni quello che si dovrebbe spendere in tempo minore, quel danaro è addirittura buttato.

Di più sottopongo all'onorevole ministro un'altra considerazione.

I lavori che furono fatti hanno reso necessaria una diga, ed al di qua di questa diga si è dovuto racchiudere un tratto di mare.

Ora quest'acqua chiusa si è impaludata e l'anno passato ha prodotto una vera epidemia di febbri tifoidi. Credo che, oltre una deliberazione del Consiglio comunale, sia pervenuto al Ministero dell'interno un rapporto da quel medico provinciale.

Esorto quindi l'onorevole ministro a prendere gli opportuni provvedimenti. Ripeto: l'onorevole ministro si è già occupato e preoccupato del porto di Bari, ma la questione a me pare un po' grave; ed io quando ho raccomandato al ministro il porto di Bari ed all'uopo ho presentato quell'ordine del giorno, non ho inteso di garantire un interesse locale, ma un interesse addirittura na-

zionale, perchè il danaro che appartiene all'erario pubblico dello Stato è bene che sia speso utilmente. Ora il porto di Bari è un coefficiente principale della nostra attività commerciale nell'Adriatico; e credo, raccomandandolo all'onorevole ministro, di non aver patrocinato un interesse strettamente locale, ma un interesse generale del paese.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Elia.

**Elia.** Onorevole ministro, Ella m'insegna che l'importanza di un porto, commercialmente parlando, si misura dall'utile che porta all'erario dello Stato con gli introiti della sua dogana.

Io non so se Ella, onorevole Perazzi, abbia avuto occasione di fare un tale esame. Se lo ha fatto, avrà trovato, forse meravigliandosi, che la dogana di Ancona per introiti non è superata che da quelle di Genova e di Napoli.

Io credevo che fosse superata anche da quella di Venezia, ma dovetti convincermi che così non è.

Una recente nota ufficiale del Ministero delle finanze, mentre per la dogana di Ancona segna lire 24,000,000 d'introiti, per quella di Venezia indica soli lire 18,000,000, non tenendo conto delle frazioni nè dell'una nè dell'altra.

Così essendo, io debbo richiamare la benevola vostra attenzione sul porto di Ancona.

E perchè possiate interessarvene senza timore di essere richiamato dal vostro collega del tesoro, vi dichiaro che non vi domanderò alcun aumento di spesa, uniformandomi al vostro programma, *non una lira di più di quella fissata in bilancio.*

Nel porto di Ancona è necessario, per utilità dell'erario medesimo, un parziale allargamento della banchina allo scopo d'impianarvi un secondo binario che renda più sollecite le operazioni di dogana e di trasporto.

Per questo lavoro occorrono circa 200,000 lire. Sul fondo di spese straordinarie per il porto di Ancona il Ministero ha un residuo di lire 140,000. La Provincia per quest'opera ha deliberato di concorrere con lire 25,000. Ci sono dunque lire 165,000 pronte, ne mancano 25 o 30 mila le quali sono presto trovate.

Per la manutenzione decretata per legge si spendono pel porto annue lire 40,000, e ci vogliono tre anni ancora per l'esaurimento del fondo a calcolo. Io vi domando, onore-