

dell'opera, è naturale che io dovrò venire alla Camera e dire: badate, quest'opera è di impossibile esecuzione. Però voglio augurarmi che il progetto che ora è in corso di modificazione, sarà talmente completo che possa essere approvato, ed io in questo caso lo appalterò subito. Credo che tanto l'onorevole Chimirri quanto l'onorevole Squitti saranno soddisfatti: e per rispondere latinamente dirò: *est est, non non*.

Presidente. Non essendovi altre osservazioni, s'intende approvato il capitolo 209, in lire 20,000.

Capitolo 210. Porto di Taranto - Ampliamento del porto commerciale, lire 150,000.

Porti di 2ª categoria - 1ª classe. — Capitolo

211. Porto di Brindisi - Costruzione di nuove banchine ed escavazione straordinaria, lire 69,000.

Capitolo 212. Porto di Civitavecchia - Ampliamento e sistemazione generale del porto, lire 50,000.

Capitolo 213. Porto di Napoli - Costruzione di bacini di carenaggio, lire 500,000.

Capitolo 214. Porto di Livorno - Ampliamento della darsena e costruzione di banchine, lire 50,000.

Su questo capitolo 214, relativo al porto di Livorno, ha facoltà di parlare l'onorevole Bacci.

Bacci. Poche parole, onorevoli colleghi, perchè questo è il mio sistema, e perchè, per me, non oratore, è anche una necessità. D'altra parte non poteva, io deputato di Livorno, fare a meno di rilevare il trattamento ingiusto tenuto dai precedenti Ministeri per la città di Livorno in ordine ai lavori deliberati per questo porto.

Con la legge del 14 luglio 1889, n. 6280, sul bilancio dei lavori pubblici veniva autorizzata la spesa di 64 milioni e 416 mila lire, per la esecuzione di opere marittime e lacuali indicate nella tabella annessa alla detta legge. Questi lavori dovevano essere eseguiti, e la relativa somma stanziata nel bilancio dei lavori pubblici, doveva essere spesa, in dodici esercizi, principiando da quello del 1890-91, fino al 1902.

Al numero 6 di detta tabella, figurano stanziate lire 2,500,000, per ampliamento della darsena e costruzione di banchine al porto di Livorno.

Siamo al bilancio 1898-99, nono dei dodici esercizi nei quali dovevano essere erogati i

64 milioni e 416 mila lire, e trovo stanziate per Livorno in questo bilancio sole lire 50,000 come nel bilancio precedente 1897-98.

Se si fosse fatto un equo reparto delle 64,416,000 lire autorizzate nei dodici esercizi per i lavori ridetti, si sarebbe dovuto ora avere stanziato e speso per il porto di Livorno delle 2,500,000 lire autorizzate per quei lavori, 1,900,000 lire, mentre non si sono per anco spese che 450,000 lire circa.

L'esercizio 1898-99, del quale ora discutiamo il bilancio, è talmente avanzato che io non chiedo al ministro che aumenti la somma stanziata, tanto più che non essendo stabiliti i lavori è inutile lo stanziare le somme necessarie. Così almeno mi hanno risposto ogni volta che mi sono lamentato coi ministri dei lavori pubblici. Ma io ho preso a parlare specialmente per richiamare l'attenzione del ministro su questo fatto: la esecuzione dei lavori per il porto di Livorno importa due milioni e mezzo, sono state e non anche totalmente eseguite, opere per sole 450 mila lire, sono quindi 2 milioni e 100 mila lire circa per opere che si debbono ancora eseguire e che non è possibile siano eseguite dall'oggi al domani.

Ora perchè sia mantenuto quanto la legge promette, bisogna che al 1902 siano eseguiti tutti i lavori deliberati e siano spese le somme assegnate per i medesimi.

Perciò se il ministro non fissa fino da adesso, lavori che si devono fare, e non si stanziano le somme anno per anno proporzionalmente allo sviluppo dei lavori, ci troveremo al 1902 senza che questi siano fatti. Allora si risponderà che li faremo in seguito. Ma no, onorevole ministro, devono essere fatti nel tempo che la legge ha stabilito! Quando fu emanata questa legge, il compianto ministro Genala, in seguito alla convenzione col municipio di Livorno, aveva accordato che questi lavori fossero fatti subito, perchè si era accertato della necessità che fossero sollecitati. E ragione più potente vi è oggi che vediamo l'esuberanza di lavoro del porto di Genova, al quale lavoro quel porto non può supplire, mentre se fossero fatte queste comodità si potrebbe giustamente sperare che quella parte di traffico commerciale che oggi, per troppe affluenze nel porto di Genova si rivolge a Marsiglia, come hanno rilevato altri miei colleghi che mi precedettero nella discussione, si riversasse su Livorno con van-