

Capitolo 250. Porto di Napoli - Costruzione dei bacini di carenaggio, lire 400,000.

Capitolo 251. Porto di Livorno - Ampliamento della darsena e costruzione di banchine, lire 115,000.

Capitolo 252. Porto di Cagliari - Costruzione di una diga ad occidente del porto, lire 100,000.

Capitolo 253. Porto di Catania - Completamento del nuovo porto, lire 235,000.

**Fili-Astolfone.** Chiedo di parlare.

**Presidente.** Parli pure.

**Fili-Astolfone.** Vorrei un chiarimento dall'onorevole ministro. Vedo nel bilancio stanziamenti per tutti i porti della Sicilia, salvo per quello di Licata, mentre avrei creduto che di fronte ai danni gravi che sono avvenuti si fosse provveduto alla sistemazione del porto di Licata, come si provvede a quella del porto di Catania. Vorrei che almeno l'onorevole ministro pensasse, con un disegno di legge speciale, a provvedere anche a questo porto che è nato sotto cattiva stella, e che non si è mai potuto compiere, per una ragione che trovo nella relazione dell'onorevole nostro relatore, cioè che spesso tutto dipende da coloro che dirigono e soprassedono ai lavori.

**Balenzano, ministro dei lavori pubblici.** Del porto di Catania non ci siamo occupati ancora; per quanto riguarda i recenti danni, tanto per Catania che per Licata, si sta preparando un progetto di legge, che, come ho dichiarato ieri, sarà presentato subito alla Camera.

Si tranquillizzi l'onorevole Fili-Astolfone, e confidi nel sorgere di una buona stella anche per il porto di Licata.

**Fili-Astolfone.** Ringrazio.

**Presidente.** Non essendovi altre osservazioni, il capitolo 253 s'intende approvato in lire 235,000.

Capitolo 254. Porto di Savona - Costruzione di un molo in ampliamento del porto ed opere accessorie, lire 200,000.

Capitolo 255. Porto di Palermo - Sistemazione del porto e bacini di carenaggio, lire 295,000.

*Porti di 2ª categoria - 2ª classe, 2ª serie. —*  
Capitolo 256. Porto di Porto Torres - Lavori di completamento, per memoria.

Capitolo 257. Porto di Bosa - Ricostruzione parziale del muraglione di difesa e rifiorimento della scogliera, per memoria.

Capitolo 258. Porto di Molfetta - Prolungamento del molo foraneo, lire 59,000.

Capitolo 259. Porto di Pozzuoli - Opere di difesa e sistemazione, lire 67,000.

Capitolo 260. Porto di Marsala - Prolungamento del molo occidentale, lire 40,000.

Ha facoltà di parlare su questo capitolo l'onorevole Pipitone.

**Pipitone.** È con un senso di scoraggiamento che prendo a parlare su questo capitolo, perchè da parecchi anni mi occupo di questa questione; da parecchi anni si fanno promesse, ma le promesse restano inadempite.

Pare che sia un destino, che le parole dei deputati in questa Camera si disperdano, e che gli Atti parlamentari non servano ad altro che a fare dei grossi volumi. Io credeva che cominciata un'opera, dopo che una legge l'ha approvata ed autorizzata, si dovesse portare a compimento; e che se mai dal progetto preventivo al definitivo ci fosse una differenza di spesa, dovesse farsi premura il Governo di presentare un disegno di legge per completare l'opera, inscrivendo in bilancio la spesa necessaria.

Ma tutto questo non è. Si cominciano le opere, si paralizza così l'agitazione delle popolazioni che credono di avere diritti da sperimentare, e quando è tornata una calma relativa, allora si abbandonano o si trascurano le opere.

E ciò non dico semplicemente del porto di Marsala, ma di tutti i porti della nazione, sicchè l'Italia sta per diventare la nazione delle opere incomplete, tanto per i porti quanto per le strade.

Per il porto di Marsala l'Italia non ha speso che sole trecento mila lire. Che rappresenta questa spesa di fronte all'importanza del porto di Marsala? Io non parlo dell'importanza storica, non parlo dei ricordi patriottici, che pure dovrebbero avere un culto nell'animo italiano, parlo esclusivamente della importanza commerciale. Dal porto di Marsala parte tutto quel prodotto che, unico in Italia, ha nome mondiale, ed intanto quel porto è trascurato, è abbandonato.

Quel poco che si è fatto lo si deve agli stessi industriali, che hanno avuto la premura di costruire un molo per il ricovero delle navi che vanno a caricare il vino, non alla buona volontà del Governo.

Con la legge del 1889 si iscrissero in bilancio trecento mila lire, per un progetto che costa più di un milione, sicchè spesa quella somma tutto rimase lì in abbandono.

A che giovano le opere fatte? Sono piuttosto a danno che a beneficio del bacino del porto, e la spesa fatta è compromessa