

rova in rapporto allo stanziamento in una condizione abbastanza buona (*Interruzione del deputato Chimienti*) in quanto che la legge del quadriennio ha dato modo di procurare a sufficienza per il porto di Brindisi poi vi sono ancora 400,000 mila lire, per la legge del 1879, per la sistemazione del porto di ponente...

**CHIMIANTI.** Bisogna spenderle subito.  
**FERRARIS CARLO,** *ministro dei lavori pubblici.* Siamo sempre nella solita difficoltà. Cercherò di spenderle subito: è una fortunata occasione, in cui mi trovo, di avere disposizione dei mezzi, e da mia parte non avrò bisogno di sollecitazioni per impiegare nelle opere i fondi stanziati in bilancio, perchè vadano a beneficio del porto che sta tanto a cuore dell'onorevole Chimienti, come di tutti quelli che si interessino alle sorti del Mezzogiorno.

### Presentazione di relazioni.

**PRESIDENTE.** Invito gli onorevoli Gianurco, Mango e Maiorana Giuseppe a venire alla tribuna per presentare delle relazioni.

**GIANTURCO.** Mi onoro di presentare alla Camera la relazione, per la parte giudica, sul disegno di legge: Disposizioni sulla pubblicità dei diritti immobiliari.

**MANGO.** Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge: Provvedimenti a favore dei mutuatari del reddito fondiario del Banco di Napoli e sistemazione dei rapporti del credito fondiario in liquidazione col Banco di Napoli.

**MAJORANA GIUSEPPE.** Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge: Provvedimenti a favore dei mutuatari dei Crediti fondiari (in liquidazione) della Banca d'Italia e del Banco di Sicilia.

**PRESIDENTE.** Queste relazioni saranno stampate e distribuite e saranno iscritte nell'ordine del giorno.

### Si riprende la discussione del bilancio dei lavori pubblici.

**PRESIDENTE.** Capitolo 319. Porto di Civitavecchia — Ampliamento e sistemazione generale del porto, lire 500,000.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Galluppi.

**GALLUPPI.** Ancora io debbo domandare venia alla Camera e all'onorevole ministro se per la quinta o sesta volta vengo d'annoiarli con la solita sinfonia delle condizioni del porto di Civitavecchia; ma non è

mia la colpa se il mio violino deve suonare sempre la stessa incresciosa musica.

L'onorevole ministro ha sentito ieri ed oggi molti nostri colleghi lamentare le condizioni dei porti compresi nelle regioni che li interessano; pare che in Italia tutti i porti siano afflitti dalla stessa malattia, ma io credo che nessuno dei porti italiani si trovi in condizioni così disastrose come quelle in cui si trova il porto di Civitavecchia. Sono ormai sedici anni da che sono stati iniziati i lavori di ampliamento e di sistemazione di quel porto, e sono decine di milioni che si sono spesi per attuare questo ampliamento e questa sistemazione, tuttavia bisogna con dolore constatare che questi lavori, invece di migliorare le condizioni nautiche di quel porto, le hanno sensibilmente peggiorate.

Basteranno poche considerazioni a dimostrare la mia affermazione. Il porto di Civitavecchia non è soltanto un porto commerciale che serve specialmente di scalo naturale alla Sardegna e d'onde esso acquista la sua massima importanza, ma è anche un porto di rifugio; ed è l'unico di questo genere che si trova nella lunga costa che va dal Monte Circeo al Monte Argentario.

I numerosi piroscafi ed i molti velieri che solcano e frequentano quel vasto tratto di mare, all'avvicinarsi della tempesta, sentono il bisogno di rifugiarsi in un luogo sicuro e di facile accesso; a questo bisogno egregiamente provvedeva il porto di Civitavecchia prima che fossero iniziati i lavori di sistemazione. Esso era provvisto di due opposte bocche, una detta di Ponente e l'altra di Levante, le quali permettevano ai piroscafi, qualunque fosse il vento che spirasse, di entrare o per l'una o per l'altra bocca con facile accesso. Ora di queste due bocche è stata chiusa con una diga la bocca di Levante e non resta quindi che la sola bocca di Ponente; e quale è stato l'effetto di questa chiusura? Io non istarò qui a discutere, perchè non lo credo opportuno, se sia vero quanto hanno affermato più volte valentissimi ingegneri idraulici e portuali, fra cui l'illustre ammiraglio Aubry, che cioè questa chiusura della bocca di Levante sia stato il più madornale errore che si potesse commettere in materia idraulica e marittima; non starò a discutere se gli interrimenti che si sono verificati, e che minacciano di divenire più gravi per l'avvenire sieno o no l'effetto di questa chiusura; è un fatto però certo che dalla chiusura della bocca di Levante è derivato un grave pericolo per le navi che si accingono ad approdare in quel