

C.

## TORNATA DI MERCOLEDÌ 26 GIUGNO 1889

## PRESIDENZA DEL PRESIDENTE BIANCHERI.

SOMMARIO. *Il deputato Cavallini presenta la relazione intorno al disegno di legge per accordare la naturalità italiana ai fratelli Amman. — Il deputato Galimberti interroga l'onorevole ministro di agricoltura, industria e commercio se e quando intenda di ripresentare un disegno di legge per la distruzione degli animali, degli insetti e delle crittogame dannose all'agricoltura — Risposta del ministro d'agricoltura e commercio. — Seguito della discussione del disegno di legge per nuove opere marittime e lacuali — Discorrono i deputati Elia, De Zerbi, Di Baucina, Pannattoni, Berio, Vigoni, Grossi, Carnazza-Amari, Indelli, Nasi, Vigoni, De Riseis, Della Valle, Ungaro, Bonajuto, Di San Donato, Guglielmini, Cavalletto, Vollaro, il relatore deputato Papa, il ministro dei lavori pubblici ed il presidente del Consiglio. — Il deputato Visocchi presenta la relazione intorno al disegno di legge: Facoltà al Governo di rendere esecutiva in Italia una dichiarazione aggiuntiva alla Convenzione antifillosserica di Berna. — Il deputato Rubini presenta la relazione intorno al disegno di legge: Proroga del corso legale dei biglietti di banca. — Il deputato Cambray-Digny presenta la relazione intorno al disegno di legge per autorizzare la provincia di Bari ad eccedere la sovrimposta. — Il presidente comunica il risultamento delle votazioni: Eccedenze d'impegni sul bilancio dei lavori pubblici; Eccedenze d'impegni sul bilancio degli affari esteri. — Il presidente comunica poi la seguente domanda d'interpellanza degli onorevoli Pais, Garavetti, Giordano Apostoli, Solinas Apostoli: " I sottoscritti chiedono d'interpellare il presidente del Consiglio ed i ministri d'agricoltura, dei lavori pubblici e delle poste e dei telegrafi intorno alle condizioni economiche agrarie e di viabilità della Sardegna. „ — Il deputato Passerini presenta la relazione sul disegno di legge per la costituzione di consorzi fra più provincie per la costruzione, sistemazione e conservazione delle strade provinciali.*

La seduta comincia alle 2.20 pomeridiane.

**Quartieri, segretario,** dà lettura del processo verbale della seduta precedente, che è approvato; quindi legge il seguente sunto di una

**Petizione.**

4532. Antonio Camporino cancelliere, ed altri funzionari della cancelleria presso il tribunale di Biella, chiedono che sia concesso ai funzionari

delle cancellerie e delle segreterie giudiziarie un aumento di stipendio in proporzione dei risparmi che si otterranno dalla soppressione dei posti di cancelliere di pretura.

**Presidente.** L'onorevole Trompeo ha facoltà di parlare sul sunto delle petizioni.

**Trompeo.** Pregherei la Camera di dichiarare d'urgenza la petizione numero 4532 della quale ora è stato letto il sunto; e, per ragione di compe-

tenza, chiedo che sia trasmessa alla Commissione che esamina il disegno di legge sulla circoscrizione giudiziaria.

(L'urgenza è ammessa).

**Presidente.** Secondo il regolamento, questa petizione sarà inviata alla Commissione che esamina il disegno di legge sulle circoscrizioni giudiziarie.

### Congedi.

**Presidente.** Hanno chiesto un congedo per motivi di famiglia gli onorevoli: Filopanti, di giorni 10; Cremonesi, di 5. Per ufficio pubblico l'onorevole Morra, di giorni 8.

(Sono conceduti).

### Presentazione d'una relazione.

**Presidente.** Invito l'onorevole Cavallini a recarsi alla tribuna per presentare una relazione.

**Cavallini.** Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge per la concessione della naturalità italiana ai fratelli Amman.

**Presidente.** Questa relazione sarà stampata e distribuita.

### Votazione a scrutinio segreto di tre disegni di legge.

**Presidente.** L'ordine del giorno reca: **Votazione a scrutinio segreto dei seguenti disegni di legge:**

Approvazione di eccedenze d'impegni sulle assegnazioni di competenza dell'esercizio finanziario 1887-88, e di variazioni sui fondi residui degli esercizi precedenti, pel bilancio del Ministero dei lavori pubblici;

Approvazione delle eccedenze d'impegni verificatesi nell'esercizio 1887-88 sulle assegnazioni del Ministero dell'interno;

Approvazione delle eccedenze d'impegni sulle assegnazioni di competenza dell'esercizio finanziario 1887-88, e di variazioni sui fondi residui degli esercizi precedenti, pel bilancio del Ministero degli affari esteri.

Si faccia la chiama.

**Quartieri, segretario, fa la chiama.**

*Prendono parte alla votazione:*

Adamoli — Amadei — Arbib — Armirotti.  
Baldini — Balenzano — Balsamo — Barsanti  
— Benedini — Berio — Bertana — Berti —  
Bertollo — Bobbio — Bonajuto — Bonasi —

Borgatta — Borrelli — Borromeo — Briganti-  
Bellini — Brunialti — Bufardecì.

Cadolini — Caetani — Cambray-Digny — Car-  
relli — Carrozzini — Cavalletto — Cavallini —  
Cefaly — Chiala — Chiaves — Chimirri Chi-  
naglia — Cipelli — Cocco Ortu — Colombo —  
Compagna — Corvetto — Costa Andrea — Co-  
stantini — Crispi — Cucchi Francesco — Cuc-  
chi Luigi — Cuccia — Curati — Curcio — Cu-  
rioni.

Damiani — D'Ayala-Valva — De Bernardis —  
De Blasio Luigi — De Blasio Vincenzo — De  
Cristofaro — Del Balzo — Del Giudice — De  
Lieto — Della Rocca — Della Valle — Delvec-  
chio — De Riseis — De Seta — De Zerbi — Di  
Baucina — Di Belmonte — Di Blasio Scipione —  
Diligenti — Di San Donato — Di San Giuseppe.  
Elia — Ellena.

Falsone — Fani — Farina Luigi — Farina  
Nicola — Ferrari Luigi — Ferraris Maggio-  
rino — Fili-Astolfone — Finocchiaro Aprile —  
Flauti — Florenzano — Fortis — Franceschini.

Gagliardo — Galli — Gallo — Gamba —  
Garavetti — Garibaldi Menotti — Gatti Ca-  
sazza — Genala — Geymet — Gherardini —  
Giolitti — Giordano Apostoli — Giovanelli —  
Grassi Paolo — Grassi-Pasini — Grossi — Gu-  
glielmi — Guglielmini — Guicciardini.

Indelicato — Indelli — Inviti.

Lacava — Lanzara — Lazzarini — Lazzaro  
— Levi — Lorenzini — Lucca — Lucchini Gio-  
vanni — Lugli — Luzzatti.

Maffi — Maldini — Mariotti Filippo — Ma-  
riotti Ruggiero — Marzin — Maurogò nato —  
Mazza — Melusi — Meyer — Miceli — Mordini  
Morelli.

Nasi — Nicolosi — Nicotera — Novelli.

Orsini-Baroni.

Pais Serra — Panattoni — Panizza — Panun-  
zio — Papa — Papadopoli — Paroncilli — Pa-  
scolato — Patamia — Pellegrini — Pelloux —  
Penserini — Peruzzi — Petroni Gian Domenico  
— Piacentini — Pianciani — Placido — Ple-  
bano — Poli — Pompilj — Pozzolini — Pu-  
gliese Giannone.

Quartieri.

Randaccio — Reale — Ricci Vincenzo — Righi  
— Rinaldi Antonio — Rizzo — Romanin-Jacur  
— Rubichi — Rubini.

Salandra — Sani — Saporito — Sardi — Scar-  
selli — Serra Vittorio — Silvestri — Sola — So-  
limbergo — Suardo — Summonte.

Taverna — Testa — Teti — Tomassi — Tondi  
— Trompeo — Turbiglio.

Ungaro.

Vaccaj — Valle — Vastarini-Cresi — Vigoni — Visocchi — Vollaro.

Zainy — Zanardelli — Zeppa — Zuccaro — Zucconi.

*Sono in congedo:*

Alario — Andolfato — Angeloni — Antoci — Araldi — Arcoleo — Arnaboldi — Auriti.

Badaloni — Badini — Barazzuoli — Basteris — Bastogi — Bonardi — Boneschi — Brunicardi — Bruschettoni — Buonomo.

Calciati — Caldesi — Campi — Canevaro — Canzi — Capoduro — Cardarelli — Carmine — Casati — Castelli — Cavalieri — Cerruti — Chiaradia — Chiesa — Clementi — Cocozza — Comini — Conti — Cordopatri — Costa Alessandro — Cremonesi.

D'Adda — De Bassecourt — De Pazzi — De Renzi — De Renzis Francesco — De Rolland — De Simone — Di Belgioioso — Di Breganze — Di Collobiano — Di Groppello — Dini — Di Rudini.

Episcopo — Ercole.

Fabbricotti — Fabris — Fabrizj — Falconi — Faldella — Figlia — Filopanti — Fortunato — Franchetti — Franzi — Franzosini.

Gabelli — Gallotti — Gandolfi — Garelli — Gentili — Gerardi — Giovannini — Giudici Giuseppe — Giusso — Gorio.

Imperatrice.

Lagasi — Luciani — Lughini — Luporini.

Magnati — Maranca Antinori — Marcora — Martini Ferdinando — Martini G. Batta — Merzario — Miniscalchi — Moscatelli.

Nanni.

Pandolfi — Parona — Parpaglia — Peirano — Pellegri — Pelosini — Picardi — Pierotti — Plastino — Pullè.

Racchia — Ricci Agostino — Rinaldi Pietro — Riola — Rizzardi — Romano — Rossi — Ruspoli.

Sacchetti — Santi — Sanvitale — Sciacca della Scala — Senise — Sigismondi — Simeoni.

Tabacchi — Tedeschi — Tegas — Toaldi — Tommasi-Crudeli — Toscanelli — Tubi.

Vélini — Villa.

*Sono in missione:*

Morana — Morra.

*Sono ammalati:*

Anzani.

Cagnola — Cairoli — Carboni — Coccapieller. Demaria — Di Broglio — Di San Giuliano.

Ferracciù — Fornaciari.

Mattei — Mosca.

Palitti — Pavesi.

Seismit-Doda — Spaventa.

Tenani — Tittoni.

Vayra — Vigna.

**Presidente.** Si lasceranno aperte le urne.

### Svolgimento di una interrogazione del deputato Galimberti.

**Presidente.** Poichè è presente l'onorevole ministro di agricoltura, industria e commercio gli do comunicazione della seguente domanda di interrogazione, che fu presentata ieri:

“ Il sottoscritto domanda di interrogare l'onorevole ministro di agricoltura, industria e commercio se e quando intenda di ripresentare un disegno di legge per la distruzione degli animali, degli insetti e delle crittogame dannose all'agricoltura. ”

Prego l'onorevole ministro di dichiarare se e quando intenda rispondere a questa interrogazione.

**Miceli, ministro di agricoltura e commercio.** Son pronto a rispondere subito; e siccome credo che l'interrogazione sarà breve, così annunzio che la risposta sarà brevissima.

**Presidente.** Non essendovi obiezioni do all'onorevole Galimberti facoltà di svolgere la sua interrogazione.

**Galimberti.** Io non avrei mosso questa interrogazione all'onorevole ministro di agricoltura, se egli presentando con sì diligente cura dei disegni di legge per combattere la fillossera, non avesse indotto in me il dubbio che ancora per qualche anno si debba attendere la presentazione di un'altra legge non meno utile per l'agricoltura (la quale attraversa ora una gravissima crisi), che provveda ai danni gravissimi arrecati non solo dalla fillossera, ma da altri insetti e specialmente dalle crittogame, distruggitrici in alcune regioni di quasi gli interi raccolti. Ormai credo che delle domande riguardo a questa legge l'onorevole ministro ne abbia ricevute da tutte le parti d'Italia. Io ne farò una breve enumerazione.

Nel 1872 il Consiglio provinciale di Cagliari, per il danno arrecato a quel territorio dalle cavallette, domandava per mezzo del prefetto al Ministero di agricoltura e commercio generali provvedimenti. L'anno seguente, era il Consiglio pro-

vinciale di terra d'Otranto che per lo stesso scopo faceva compilare un regolamento speciale.

Nel 1878 la Camera di commercio di Avelino, in seguito ai danni gravissimi della *Vanessa Cardui*, dimostrava esser vani gli sforzi isolati di quella provincia, se non fossero coadiuvati da una analoga legge.

La stessa osservazione faceva la provincia di Cosenza (a cui appartiene il ministro), eppoi le provincie di Lucca, di Livorno, di Pisa e di Treviso. L'anno dopo, considerevoli furono le devastazioni degli *Arvicola Savi* (topi) nelle Puglie e nel Mantovano; e le medesime, precise, identiche istanze vennero mosse dai rispettivi Consigli provinciali.

I danni poi arrecati agli oliveti nella Liguria, dal *Bostricus oleae*, e dal *Dacus oleae* (mosche), hanno indotto quei Comizi agrari e le Società agrarie francesi del Dipartimento delle Alpi marittime ad unirsi per prendere degli opportuni provvedimenti.

L'onorevole ministro (ripeto) può qui confermare che ormai di queste istanze ne ha ricevute da pressochè tutte le regioni.

Nè fu dato alle singole provincie di seriamente provvedere; perchè il Consiglio provinciale di Roma, il quale volle, ad esempio, compilare un efficace regolamento, non ha potuto vederlo approvato, stante l'opposizione del Consiglio di Stato che emise parere contrario.

L'Italia viene ultima ormai in questa parte di legislazione.

Il primo decreto in Francia per la distruzione delle *chenilles*, rimonta alla metà del secolo scorso; poscia vennero presentati diversi disegni di legge; ed ora la materia è regolata dai prefetti, forti dell'articolo 471 del Codice penale.

In Ispagna, nel 1879, si provvide creando apposite Giunte comunali e provinciali. In Svizzera la sorveglianza è affidata al Governo federale. Nel Belgio ai Consigli provinciali. In Austria c'è la legge territoriale 10 dicembre 1868. In Germania c'è un articolo nel Codice penale, paragrafo 368. In America, a seconda dei vari Stati, vi sono apposite leggi.

Da noi, nell'antico reame di Napoli e di Sicilia e negli Stati pontifici vi fu un principio di legislazione. Il Governo italiano poi, ha creato per il primo in Europa le stazioni di crittogamia e di entomologia a Pavia e a Firenze; per nobile impulso del Re (il quale è sempre primo in tutte quante le intraprese utili alla nazione) s'istituirono concorsi a premio per studiare rimedi ai lamentati danni; ma l'applicazione di questi rimedi venne

lasciata tutta alla iniziativa dei privati ed ai sindaci, a termine dell'articolo 104 della legge comunale e provinciale.

Cosicchè ne è avvenuto, che mentre in alcune provincie o comuni si prendevano opportuni provvedimenti per distruggere il dannoso visitatore, in altre provincie o comuni limitrofi si faceva assolutamente nulla e si veniva così a neutralizzare, a rendere inutile l'opera efficace dei primi. Per citare un esempio che più da vicino mi riguarda, e per dare una idea dei danni sofferti dall'agricoltura, citerò il fatto solo del comune di Boves, il quale ha 4,400 ettari di terreno coltivato, e nel 1853, per la *melolontha vulgaris* ebbe un danno di oltre mezzo milione; e in tutto l'alto Piemonte si è constatato un danno di circa sei milioni: una cifra, mi pare, abbastanza rilevante.

Finalmente quest'anno, appunto per i gravissimi danni sofferti, si è deliberato di cercar di distruggere quegli insetti, e in soli dieci comuni consorziati se ne sono raccolti per 127,100 chilogrammi, ed occorrendone mille per formare il peso di un chilogramma, si può dire che ne sono stati distrutti oltre 127 milioni.

Sonvi inoltre alcune piante, che, appunto per questo insetto, minacciano di scomparire affatto dalla zona di coltivazione dell'alto Piemonte. Citerò ad esempio il noce, il cui raccolto essendo reso nullo, al coltivatore conviene più di tagliarlo e vendere il legno, che è sempre ricercato, piuttosto che conservarlo; tanto più che questa pianta ruba non poco spazio alla coltivazione. Nè parlo del *tortrix* e della *peronospora* che nelle vitifere nostre *Langhe* hanno recato danni per centinaia di migliaia di lire.

Occorre adunque disciplinare con apposita legge la difesa dell'agricoltura contro sì terribili nemici, e renderla obbligatoria dove i Consigli provinciali lo ravvisino necessario; affinchè l'energia degli uni non nuoccia all'operosità degli altri.

A questo scopo tendeva il disegno di legge presentato dall'illustre nostro collega Domenico Berti sul finire del 1882; ma disgraziatamente quel disegno di legge cadde, essendo sopraggiunta in quei giorni una crisi ministeriale, per cui non poté più esser portato in discussione.

Io credo per tanto che l'onorevole ministro vorrà prendere in considerazione la mia domanda, la quale ho voluto fare in questi giorni appunto, perchè essendo prossime le vacanze parlamentari, avrà tutto il tempo innanzi a sè e tutta la comodità di studiare gli opportuni provvedimenti;

nè gli sarà difficile rispondermi se nel novembre prossimo intenda di presentare un disegno di legge.

Comprendo benissimo che questa mia interrogazione non ha la *great attraction* d'un'interrogazione politica, perchè sfortunatamente qua dentro le cose grandi diventano piccole e le piccole diventano grandi. Ma io non dubito di trovare, nel ministro buona accoglienza, e in quei colleghi che mi hanno benignamente ascoltato, quella stessa cura che è nell'animo mio, in vista dei danni gravissimi, che ogni anno più patisce per questi insetti la nostra travagliata agricoltura.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro di agricoltura.

**Miceli, ministro di agricoltura e commercio.** Le cose esposte dall'onorevole Galimberti sventuratamente son vere. Ed è vero altresì che una legge per impedire la diffusione degli insetti nocivi è stata chiesta da molte provincie, e da moltissimo tempo. Però l'onorevole Galimberti avrebbe potuto risparmiarsi la lunga rassegna di guai che egli ha fatta, perchè il Ministero è convinto della utilità, della necessità anzi, di questa legge.

L'Italia, si può dire, è rimasta l'ultima in questa legislazione, perchè tutti gli altri paesi d'Europa hanno leggi speciali per impedire la diffusione degli insetti che danneggiano l'agricoltura. L'onorevole Berti presentò un disegno di legge nel 1882; ma dopo ciò il Ministero ha studiato con tutta la premura di cui era capace questo argomento, ha studiato la legislazione degli altri paesi, per vedere come con leggi speciali abbiano essi provveduto; ed ora gli studi sono completi. Quindi posso assicurare l'onorevole Galimberti che un disegno di legge sarà presentato quanto prima, per provvedere a questa innegabile necessità.

Spero che queste mie dichiarazioni riescano a lui gradite, e che lo soddisfacciano pienamente.

**Galimberti.** Ringrazio.

**Presidente.** Così è esaurita l'interrogazione dell'onorevole Galimberti.

### Seguito della discussione del disegno di legge per nuove opere marittime e lacuali.

**Presidente.** L'ordine del giorno reca il seguito della discussione sul disegno di legge relativo ad opere marittime e lacuali.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Elia.

**Elia.** Dirò due parole per rispondere ad alcune censure fatte ieri dal collega Plebano.

L'onorevole Plebano nel criticare certe disposizioni della legge che discutiamo, ebbe a con-

siderare il porto di Sinigaglia come se fosse un porto, che non meritasse di spendervi un centesimo.

**Plebano.** Ritiro questo porto.

**Elia.** Ne avrà da ritirare altri. (*ilarità*)

Se l'onorevole Plebano vorrà darsi il disturbo di esaminare le statistiche doganali, troverà che Sinigaglia introita nelle sue dogane quattro milioni di lire; non meno di quello che si riscuote a Civitavecchia, ed in altri porti di prima classe.

Se d'una cosa l'onorevole Plebano avrebbe ragione di lamentarsi, sarebbe che pel porto di Sinigaglia non si stanziò che 60,000 lire di spesa.

Lo stesso dirò del porto di Fano, che è uno dei principali porti canali dell'Adriatico. La Commissione dice nella sua relazione che per sistemarlo occorrerebbero 166,000 lire; e invece con questa legge se ne stanziò 80,000, cioè meno della metà. Come si provvederà al resto? E badate che il porto di Fano è il primo dell'Adriatico che dà impulso grandissimo all'industria della pesca in alto mare.

C'è poi il porto-canale di Rimini, pel quale la Commissione, mentre riconosce che è uno dei porti-canali più importanti dell'Adriatico, per la cui sistemazione sarà necessaria la deviazione del torrente Marecchia, si accontenta della piccola somma di 200,000 lire.

Ora tutte queste deficienze che si riscontrano nella legge che discutiamo, io le spiego in questo modo.

L'onorevole ministro, per disgrazia nostra, è nativo della regione dove sono quei porti, ed ha temuto di mostrarsi parziale, provvedendo veramente ai bisogni di quelle località; sicchè ha rovinato, quasi direi, l'interesse di quelle popolazioni, per una delicatezza soverchia; mentre la Commissione stessa ha detto esser necessario provvedere a questi urgenti bisogni.

Sento quindi il dovere di raccomandare al ministro di vedere se alla piccola somma che occorre per provvedere ai porti di Rimini, di Fano e di Sinigaglia, si possa provvedere coi fondi del bilancio o con quello che abbiamo nella legge per le impreviste. Ne faccio calda raccomandazione al ministro, perchè so che è uomo giusto e che ha nell'animo di provvedere a tutti i bisogni veri. E giacchè ho facoltà di parlare dichiaro di unirmi a quei nostri colleghi che hanno fatto raccomandazioni affinchè si riprenda in esame la classificazione dei porti e si provveda ai porti di rifugio da Ortona ad Ancona.

**Presidente.** L'onorevole De Zerbi ha facoltà di parlare.

**De Zerbi.** Insieme ad altri onorevoli colleghi, ho presentato il seguente articolo aggiuntivo che gli onorevoli colleghi avranno sott'occhio:

“ Il Governo del Re è autorizzato a prelevare, dal fondo di lire 6,077,000 stanziato al n. 38 della tabella, la cifra di lire 500,000 per costruire *rifugi ai naviganti* a Scilla ed a Lipari, o in altro punto dove i naufragi sieno più frequenti, purchè la costruzione del rifugio non oltrepassi, a carico dello Stato, la spesa di lire 200,000.

“ È autorizzato altresì a prelevare lire 500,000 dallo stesso fondo, per quei lavori che sieno riconosciuti più urgenti nei due porti di Oneglia e di Gallipoli, non contemplati nella presente legge.

“ De Zerbi, Di Sant'Onofrio, Berio, Massabò, Carrozzini, Bertana, Grassi, Vincenzo De Blasio ”

Udii ieri sera i ragionamenti dell'onorevole Plebano e dell'onorevole Vigoni per parte degli uomini di finanza.

Se tutti gli amici della finanza si trovassero qui presenti, se si potesse formare una maggioranza che respingesse il disegno di legge, potremmo discutere; ma ora, abbiano ragione o torto quelli che han sostenuto le ragioni della finanza, potrebbe esserci una maggioranza per respingere questo disegno di legge? No. Ora, se esso deve passare, quando anch'io la pensassi come la pensa l'onorevole Vigoni o come la pensa l'onorevole Plebano, ciò che troverei desiderabile sarebbe solo che esso non passi pieno d'ingiustizie. (*Interruzioni*). Siamo d'accordo.

Ma vediamo se questo disegno di legge sia giusto od ingiusto.

Che cosa esso è? E quello che fu un tempo la legge sulle ferrovie: la magna carta...

*Voci. Magna danari. (Si ride).*

**De Zerbi.** Magna carta, perchè i danari sono di carta. (*ilarità*).

Molti colleghi hanno presentato degli ordini del giorno, per avere stanziamenti per qualche altro porto. È un'ingenuità.

Quello che è detto in questa legge sarà fatto, e quello che in questa legge non è detto, non sarà fatto; quindi guardiamo la legge qual'è.

L'onorevole Papa nella sua relazione, della quale fo grandi elogi, e li farei maggiori se ascoltasse la mia lode, invece di parlare col suo vicino... (*Si ride. — Interruzione dell'onorevole Papa*). L'ho già fatta la lode; non importa che non l'abbia ascoltata. Così la sua modestia non è offesa.

L'onorevole Papa, dicevo, nella sua relazione, ha dimostrato come quest'organismo dei porti prov-

veda ai bisogni del commercio; ha dimostrato come i bisogni del commercio siano oggi maggiori, di quello che erano un tempo; ha dimostrato quindi che soddisfacendo ancora più ai bisogni del commercio, questo avrebbe compensato per altra via le finanze dello Stato. Ora io non so se la dimostrazione dell'onorevole Papa sia completa; io non so cioè se sia giusto, volendo provvedere a tutti i porti, trascurarne alcuni.

Io vedo, per esempio, che, nella Liguria, intorno al porto principale di Genova, voi avete i porti di Spezia, di Savona, di Porto Maurizio, di San Remo, che, come dice egregiamente l'onorevole relatore, sono quasi un complemento del primo; ma pel porto di Oneglia non si provvede.

Ora, o signori, se un provvedimento eccezionale era necessario, era necessario in ispecie per il porto di Oneglia, per quella tale ragione che diceva ieri l'onorevole Berio: per le miserande condizioni in cui Oneglia è caduta dopo il terremoto.

Avete, continuando a venir giù, il porto di Livorno, il porto di Santo Stefano, il porto di Civitavecchia; ma nulla avete, oltre Gaeta, sulla costa della Terra di Lavoro. E così, via via.

Io non istarò a fermarmi sopra tutti i bisogni dei porti; però, pure ammettendo come ipotesi che il lavoro, per quanto riguarda porti, per quanto riguarda bisogni commerciali, sia un lavoro completo, io domando: ma credete voi davvero che facendo una legge dei porti, potreste dimenticare i bisogni dei naviganti, i bisogni della navigazione? credete voi davvero che sia possibile non curarsi di dare un rifugio là dove i naufragi sono frequenti?

Ora io richiamo specialmente la vostra attenzione su quella lunga estensione di costa che c'è tra Ancona e Bari; e vi domando se è possibile che sia lasciata senza un rifugio. Richiamo la vostra attenzione su Gallipoli, che è all'entrata dell'Adriatico e che è il rifugio naturale dei naviganti, quando trovano che l'Adriatico caccia, come essi dicono. Ora, Gallipoli non è considerato porto di rifugio; la scogliera che potrebbe mutare Gallipoli in rifugio, non è fatta; nè se ne parla. Ma c'è qualche cosa che mi pare di ancor maggiore e più urgente necessità; e questa è una cosa la quale è impossibile separare da ciò che si chiama rettorica, dappoichè oggi tutto ciò che non è il conto della lavanderia si chiama rettorica.

Basta nominare Scilla e Cariddi per dire che son rettorica. Ma però, o signori, Scilla e Cariddi, oltre che essere una figura rettorica, sono un fatto; e tutti i naviganti lo sanno.

Quando c'è il fortunale in quelle acque del golfo di Gioia, il ponente impedisce ai legni di prendere il largo, e le navi allora cercano di entrare nel canale; ma avviene che il canale, quando soffia il ponente nell'alto mare, caccia da ostro-libeccio, e la corrente è montante; donde deriva che il bastimento non può entrare nel canale e non può prendere il largo; e dopo aver girato su sè stesso più volte come stanco paleo, finisce per esser gettato fra i vortici rapaci di Scilla... *et naves in saxa trahentem*, come diceva Virgilio; un lombardo che conosceva la geografia, e sapeva che cosa fosse Scilla.

Ora queste cose, o signori, non le dico io; ve le dice Virgilio. Non ve le dice la retorica soltanto, ma il Consiglio superiore di marina mercantile, degnamente presieduto dall'onorevole Maldini, il quale un solo voto in materia portuaria ha fatto al Governo: che si costruisca un rifugio pei naviganti a Scilla. E questa non è retorica!

Ed oltre al Consiglio superiore di marina mercantile lo ha detto il corpo consolare di tutte le nazioni Europee. Tutti i consoli generali, che sono a Messina, hanno fatto un voto al Governo per dire che è un'onta per la civiltà che non ci sia un rifugio pei naviganti all'entrata del faro di Messina.

E ve lo dice il fatto: perchè la statistica dei naufragi, se la conoscete, vi dice che ogni anno... (e vedo con piacere che l'onorevole Maldini, competentissimo, assente col capo)... vi dice che ogni anno ci sono da 15 a 20 naufragi su quelle coste.

Voi avete il golfo di Gioia Tauro, là dove era anticamente il porto d'Oreste (e qui non ricordo le memorie antiche per evitare altra retorica) avete il golfo di Gioia Tauro, dico, il quale è abbandonato alla grazia di Dio.

Ivi non porto, ivi non rifugio! Non si può andare a Milazzo quando vi sono dei fortunali. A Lipari non v'è rifugio sufficiente; nè avete dove andare sulle coste calabresi. Ma che cosa debbono fare i naviganti? Ora sta bene che voi pensiate al commercio, alle banchine, alle calate ed a tante altre belle cose; ma starebbe anche meglio che voi pensaste alla sicurezza della navigazione generale. Questo dovrebbe essere il primo vostro dovere; ecco la ragione precipua del mio articolo aggiuntivo

Nè vale il dire che si faranno promesse, ma che non si vuole l'articolo aggiuntivo di legge, e che non si vuole nominare il posto di rifugio nella legge; dappoichè noi sappiamo per esperienza che sovente è difficile ottenere che la legge sia ese-

guita; pensiamo poi le parole che non sono nella legge!

Ma c'è di più. Siccome la rada di Scilla, in quella classificazione che si fece piena di spropositi, è classificata rada di quarta categoria, non si potrà mai fare un rifugio a Scilla, se non si nomina la cosa nella legge attuale; altrimenti la legge organica vi si opporrebbe. Ecco quindi, o signori, che è necessario dir chiaramente nella legge che cosa vogliate fare per questa parte importantissima della navigazione.

Io ho sottoposto al vostro esame quattro punti principali: Oneglia, Scilla, Lipari e Gallipoli. Ma di questi quattro l'urgente, l'indispensabile, a mio avviso, è senza dubbio Scilla. Io non ve lo raccomando in nome di Virgilio; ve lo raccomando in nome dei naufragi che accadono spessissimo in quei paraggi non solo delle navi a vela, che sono ancora gran parte della flotta italiana, ma (tanto è forte la corrente del faro) anche di navi a vapore, e di grande forza. Ed è così che, non molto tempo fa, una nave da guerra austriaca naufragò su quegli scogli. Ora che cosa volete voi fare, o signori? Credete di poter fare una legge dei porti senza pensare a queste cose? Voi non potete certamente; ed io son sicuro che per la vostra giustizia diverrà fatto, quello che l'onorevole relatore con eloquenti parole diceva un desiderio! (*Benissimo!*)

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Di Baucina.

**Di Baucina.** Avrei voluto, parlando alla Camera, lasciar da parte ogni interesse locale; ma è inutile. La raccomandazione che faccio alla Commissione, ed al ministro, riguarda il porto del capoluogo del mio collegio, Termini Imerese.

Se non che, i seri interessi di una vasta contrada, della più importante regione mortuosa della Sicilia, che vi si collegano, mi han confortato a parlarne nella discussione di questa legge, che per molti anni regolerà le costruzioni marittime del regno.

Io so che è stato ordinato doversi compiere il porto di Termini coi proventi dei prossimi esercizi; onde niente avrei da chiedere per ciò. Nè quindi muoverò censura al ministro, od alla Commissione per non aver compreso quel porto nell'elenco di quelli contemplati nella legge presente. No, non faccio una censura; ma una calda raccomandazione, perchè stante le migliorate condizioni economiche di quella plaga, si provveda agli altri bisogni che quel porto reclama.

Quando si incominciarono i lavori dell'attuale porto, non si pensava al grande incremento che le

industrie ed i prodotti agricoli avrebbero colà raggiunto. La costruzione specialmente della ferrovia Palermo-Messina ha dato grande impulso, e ne darà maggiore, al commercio di Termini. Tutti i prodotti di quella industrie e fiorente plaga, i prodotti di quei monti da Milazzo a Palermo, cercano lì il loro naturale e pronto sbocco. Oggi potrebbe forse bastarvi quel porto come è stato limitatamente costruito; ma domani sarà insufficiente. Il signor ministro converrà meco che a questo si dovrà quandochessia, provvedere.

Il porto di Termini, oltre di essere completato come fu già deliberato, ha bisogno di nuove opere, e specialmente di una banchina con più potenti difese; ha bisogno poi di essere ampliato o migliorato in guisa, da potere essere meglio adatto ai cresciuti bisogni. Per essere pratico nella mia raccomandazione, invito la Commissione ed il ministro dei lavori pubblici, a voler prelevare dal fondo delle spese imprevedute stanziato con la presente legge, lire duecentomila da destinarsi all'ampliamento ed al miglioramento del Porto di Termini Imerese, oltre il fondo già assegnatogli. Confido che il signor ministro e la onorevole Commissione vorranno soddisfare questa dimanda, che fo nell'interesse giustificato di quella regione e della nobile città di Termini.

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

**Panattoni.** Sento il dovere di rivolgere all'onorevole ministro alcune osservazioni, ora piuttosto che in occasione dell'articolo 1º, come ieri dichiarai che mi sarei riserbato. Ciò perchè all'articolo 1º veramente non si discute che in rapporto a quei porti, per i quali già nella tabella unita al progetto si è formulato uno stanziamento.

Ha detto ieri l'onorevole Vigoni (e io dichiarai che aderivo al suo pensiero) che con questa legge si mira a troppo, e si fa poco. Si mira a troppo; perchè, se vere le condizioni sì tristi del nostro bilancio, è da ammirare questa serenità con cui oneri nuovi, e sì ingenti (64 milioni) si fanno gravare sopra l'erario che si dipinge stremato. Poco invece si fa, (e lo ha ripetuto oggi anche l'onorevole De Zerbi) dacchè questa legge si risolve in una vera ingiustizia; e per quello che dovrà dire, si risolve anche in una dimenticanza di impegni già assunti.

È penoso si voglia scontare d'un tratto l'avvenire, con lo stanziamento accolto in questo progetto; e d'altra parte si finisca per chiudere le porte ad altri bisogni; e si tolga la possibilità di appagare necessità che incalzano; vincolando per ben 10 anni ogni disponibilità per spese por-

tuali; infeudando ogni risorsa a favore di quelle sole località che, qui elencate, dovrebbero per 10 anni fruire di un monopolio novissimo.

Ebbene, contro queste vostre classificazioni io ricordo il porto di Piombino a cui favore, fino dal 1884, il ministro dei lavori pubblici di quel tempo, accogliendo i miei rilievi, aveva assunto l'impegno di completare le opere di difesa di quell'approdo. Si discuteva il bilancio dei lavori pubblici del 1884; e io ricordai al ministro di allora, onorevole Genala, le condizioni di abbandono, in cui si trovava (e pure oggi si trova) il porto di Piombino. Il ministro riconobbe che, posto come è, quel porto là su un promontorio che si protrae nel Mediterraneo, legato in diretta comunicazione con l'isola d'Elba, è uno dei punti di approdo più importanti della nostra costa tirrena. Ma, alle promesse di allora presto tenne dietro l'oblio.

Ora è utile che si ricordi che il porto vecchio di Piombino in questi ultimi tre anni presentò una media di movimento di merci che supera le 27 mila tonnellate annue; e una media annua di 262 velieri. Ebbene, codesta plaga importante oggi, come cinque anni fa, è lasciata nel peggiore abbandono. Le murate cadono, non esiste scogliera, che le navi protegga dai fortunali, così facili nel canale di Piombino. E basterebbe una scogliera artificiale di appena 150 metri, per assicurare alle navi un rifugio contro i forti venti di scirocco e di levante.

La spesa non è grave; nè potrebbe essere più opportuna. Voi non ignorate, o signori, che a Piombino è uno tra i più importanti stabilimenti siderurgici di Italia. Vi si producono ogni anno con i minerali dell'Elba oltre diecimila tonnellate di ferri mercantili. E in quella lavorazione sono impiegati circa cinquecento operai.

Non basta. E a Piombino vicino un'altra importante ferriera, quella di Follonica.

Ma Follonica e Piombino sono per il Governo nomi con deplorabile facilità dimenticati. Ricordatevi i giorni in cui, per creare uno stabilimento a Terni, si abbandonarono quei nostri stabilimenti, che per tanti anni furono nostro vanto, e fonti di prosperità per le nostre popolazioni. Ebbene, si dovevano rispettare le tradizioni della nostra industria. Andare in cerca di novità era disconoscere il nostro lavoro; era esporre ad inutili sacrifici il paese. Ma non risveglierò qui l'eco delle lamentele, di cui in quei giorni mi feci interprete; non curante se fossi ascoltato, pago della coscienza di un dovere adempiuto.

Non lo dimenticate. Piombino è lo sfogo neces-



sario del movimento industriale di una della zone più importanti d'Italia. A Piombino è legato l'avvenire dell'Elba. Ma li anni su li anni passarono; e la importanza e le necessità di quella plaga, dai governanti presto ammesse, furono presto dimenticate. Voi non avete saputo ancora darci quella ferrovia, che fino dal 1879 riconosceste così necessaria. Ebbene, io ve lo dico oggi, come dieci anni fa; la patria non ha figli prediletti. Come eguali per tutti sono i carichi, così a tutti eguali siano distribuiti i favori.

Oggi se ne offre a voi qui la occasione. Pensate una buona volta a Piombino. Non vogliate che questa legge porti con sé lo stigma di un'agape imbandita ai favoriti, ove non trovano posto i dimenticati. (*Bene!*)

**Presidente.** Onorevole relatore, ha facoltà di parlare.

**Papa, relatore.** Onorevoli signori, nella tornata di ieri avete udito molti oratori discorrere intorno a questo disegno di legge.

Molti di essi parlarono in difesa, ed io rendo loro le più vive azioni di grazie, poichè con l'autorità della loro parola hanno reso assai più facile il compito di relatore; ringrazio soprattutto l'onorevole mio amico Zainy, il quale, con ragioni poderose, ha chiarito l'importanza e la necessità dei provvedimenti che stiamo esaminando.

Non mancarono però gli oppositori, e questi non furono nè pochi, nè calmi, nè temperati.

Essi fecero al disegno di legge accuse senza numero.

Da una parte fu censurato come troppo esteso, si disse eccessiva la somma che deve gravare i bilanci, soverchio il numero dei porti in esso contemplati, troppo grave l'impegno che assume lo Stato; dall'altra fu invece accusato come insufficiente ai bisogni, perchè troppo esigua la somma domandata, troppo limitato il numero dei porti a cui si vuol provvedere.

Così, per combattere il disegno di legge si collegarono insieme, coloro cui stringe sollecita e gelosa cura delle finanze dello Stato; quelli che trovandosi soddisfatti in tutti i loro bisogni, desiderii, speranze, non consentono che il Governo volga il pensiero ai bisogni, ai desiderii, alle speranze degli altri: e infine tutti i malcontenti, cioè quelli che non vedono comprese nel disegno di legge talune opere che loro maggiormente interessano. Tutti questi avversari riuniti insieme, fecero una carica a fondo contro il disegno di legge, e lo qualificarono come ingiusto nelle sue proposte, inopportuno per il tempo in cui fu presentato, non studiato nè maturato a sufficienza; dissero che

non provvede ad interessi veri e reali, e vi fu perfino chi ha osato di asserire, che esso è il risultato di pressioni parlamentari, e non mira ad altro che a soddisfare vani ed inconcludenti bisogni locali. Questi furono gli attacchi che mossero al progetto e all'onorevole ministro gli oppositori della legge; i quali non solo accusarono il Governo, ma non risparmiarono la Commissione e non furono avari di censure all'indirizzo del relatore.

La Camera quindi consentirà che risponda brevemente a tutte queste censure. Io sarò breve; e voi sapete che non sono avvezzo a stancare la vostra pazienza. La mia brevità spero che mi varrà ad ottenere pochi minuti di benevola attenzione.

Come è arte consueta di chi vuol combattere, gli oppositori della legge hanno cercato di falsarne il concetto e di alterarne la forma, e con parole sonore farlo apparire assai diverso da quello che esso è realmente. Importa dunque in poche parole riassumere i criteri, che ispirarono il Governo nel preparare questo disegno di legge, e chiarire il programma che guidò il Ministero nel disporre i vari provvedimenti in esso contenuti.

I propositi del Governo si possono così riassumere: *primo*, provvedere nei luoghi più importanti ai bacini di carenaggio, la cui deficienza era deplorata da anni ed anni da tutta la marina italiana. Deficienza che non è recente, ma che risale fino a 32 anni or sono, allorchè il grande Cavour nel 1857, col suo spirito intuitivo, sosteneva alla Camera piemontese, la necessità di costruire un bacino di carenaggio in Genova. Cavour fino da allora parlava a quel modo; e sapete quanti bacini di carenaggio furono creati in Italia da quell'epoca in poi? Due solamente.

Il secondo argomento che si propose il Ministero, fu di migliorare l'illuminazione delle coste, istituendo nuovi fari e nuovi fanali per la sicurezza della navigazione. Volle in terzo luogo provvedere alla sistemazione e al compimento dei porti esistenti, esclusa assolutamente l'idea di costruire bacini portuali del tutto nuovi. A tal' uopo stabilì come principio, di comprendere nel progetto soltanto quelle opere che erano state esaminate, studiate ed approvate dalle competenti autorità, in modo che non potesse esservi incertezza di sorta sull'importare delle spese necessarie. In ultimo, escluse dal progetto tutti quei lavori di miglioramento dei porti, per i quali non si aveva l'adesione e il concorso delle provincie e dei comuni interessati.

A questo programma si uniformò il progetto

di legge. E difatti esso contiene tre ordini di provvedimenti; porti, bacini di carenaggio, fari e fanali.

Il bisogno di migliorare la condizione dei nostri porti, fu dimostrato a lungo nella relazione e non credo che sia mestieri di spendere altre parole per chiarirlo maggiormente alla Camera. Anche l'onorevole Zainy vi ha spiegato ieri, come la trasformazione subita dalla marina mercantile, le grandi navi in ferro che oggi si costruiscono e che hanno grande immersione, i metodi nuovi e le cresciute esigenze del commercio, fanno sì che i porti antichi più non servono all'uso a cui sono destinati.

Come in tutti gli altri paesi d'Europa i porti furono ampliati, trasformati, sistemati, così è necessario di fare in Italia. Io non credo che in proposito occorran ulteriori spiegazioni, perchè, a dire il vero, nessuno degli oppositori mosse su questo argomento obiezione ed osservazione alcuna.

Ora, nel determinare quei porti, alla cui sistemazione era necessario di provvedere, quale criterio ha tenuto il Governo? Il Governo, come dicemmo, escluse a priori l'idea di creare porti nuovi, ma si limitò a sistemare solamente quelli esistenti, studiando in essi le opere che erano più strettamente necessarie, più urgenti, quelle di cui non si poteva, senza danno della marina e del commercio, procrastinare la esecuzione. Nella scelta e nella determinazione dei porti e delle opere da eseguirsi, il Governo fu ispirato da un sentimento di equità e di giustizia distributiva. E difatti i porti contemplati nel disegno di legge sono 35, suddivisi in questa maniera: 3 nella Sardegna, 5 in Sicilia, 3 sulle rive del mare Ionio, 11 lungo la riviera del mare Adriatico, 9 sulle spiagge del Tirreno, 4 nella Liguria. Disposizione più ragionevole, più equa di questa, non si poteva umanamente desiderare.

V'ha chi si duole che qualche porto sia rimasto escluso; ma era egli possibile che il Governo volesse provvedere a tutti quanti i porti, a tutti quanti gli approdi dello Stato?

I porti classificati nelle prime tre classi della seconda categoria sono 52; vi sono inoltre 48 porti di rifugio, ai quali aggiungendo i porti, le spiagge e gli approdi di 4<sup>a</sup> classe in numero di 343, si hanno ben 443 scali marittimi. Se il Governo avesse voluto provvedere a tutti, certamente non bastavano i 64 milioni che oggi ci domanda.

I bacini di carenaggio sono reclamati da molto tempo come una imperiosa necessità della marina; il bisogno è urgente, nessuno lo contesta, ed è stato anche riconosciuto, mi piace il dirlo, da uno dei più vigorosi oppositori della legge,

l'onorevole Vigoni. Ebbene, il Governo provvede a costruirne due: uno a Napoli e uno a Venezia.

Nemmeno si potrà da nessuno contestare il savio pensiero di creare questi bacini di carenaggio in due luoghi opportunissimi, in due porti che si trovano a capo l'uno della navigazione dell'Adriatico, l'altro della navigazione del mar Tirreno.

Si stabiliscono poi 2,500,000 lire per la costruzione di nuovi fari e fanali. Chi si è per poco occupato di cose marittime non ignora, quanto sia deplorata la deficienza sulla costiera italiana di fari, di segnalamenti, di fanali e di tutti quegli altri servizi che sono utili alla navigazione in generale; nessuno ignora come i mari italiani sieno tempestosi e come di frequente vi accadano i naufragi. L'onorevole De Zerbi ha già ricordato delle proteste fatte dai consoli esteri a Messina pochi anni or sono, ed io non credo di aggiungere altre parole a questo riguardo, dopo ciò che fu esposto nella relazione.

Per ciò che ha tratto alle ragioni della finanza, il progetto si restringe entro limiti i più ragionevoli; la spesa totale non è che di 64 milioni, che però, detratte le quote di concorso spettanti ai comuni e alle provincie, si riducono a soli 50 milioni a carico dello Stato. I progetti dei porti contemplati nel disegno di legge sono tutti compiuti. Sono progetti esecutivi che possono essere appaltati anche subito essendo stati studiati, rivisti più volte, modificati ed approvati dal Consiglio superiore. Non si può quindi obiettare l'incertezza della spesa; in ogni modo, per le possibili eventualità dell'avvenire, provvede a sufficienza il fondo delle impreviste.

Ma non basta.

Nella distribuzione di queste somme il Governo ebbe l'accorgimento, e di ciò non vollero tener conto gli oppositori della legge, di concentrare le grosse somme sui grandi porti. Quindi è che molto si spende a Civitavecchia, a Napoli, a Palermo, a Savona, a Venezia, mentre sono relativamente piccole le somme stanziare per gli scali di minore importanza.

La spesa è ripartita in 12 anni, appunto perchè lungo è il tempo necessario alla esecuzione delle opere marittime. Essa perciò non grava di soverchio il bilancio dello Stato, e, come dimostrerò in appresso, è una spesa di gran lunga inferiore a quella, che fino ad oggi fu sempre stanziata nei bilanci per le opere straordinarie marittime.

Ciò posto, chiariti in tal modo i concetti che informano il progetto di legge, pare a me ch'esso debba incontrare l'approvazione di tutti i depu-

tati, ai quali sta a cuore il benessere della marina e del commercio, di tutti coloro che non sono preoccupati da altro pensiero all'infuori della giustizia e del bene generale dello Stato.

Eppure, non ricordo un progetto di legge che sia stato così aspramente, così ingiustamente combattuto come questo che ora ci sta davanti.

Mi piace tuttavia, e importa grandemente di rilevare, come nelle loro stesse opposizioni gli avversari della legge offrono un lato assai debole, ed è, che mentre censurarono in mille guise i provvedimenti che discutiamo, tralasciarono di accennare quell'argomento, che doveva essere la ragione precipua, la base fondamentale della loro opposizione.

Nessuno di essi, difatti, ha posto in dubbio le deplorabili condizioni dei porti italiani; e salvo qualche frizzo o qualche censura sulle opere di questo o di quel porto, tutti gli oppositori riconobbero che i bisogni dei nostri bacini portuali sono grandi, imperiosi, urgenti.

E se ciò è vero, o signori, se gli stessi avversari lo riconoscono, voi vedete con ciò dimostrata nel modo più luminoso, la ragione fondamentale del disegno di legge, voi trovate in questo la prova più sicura ch'esso merita la vostra approvazione.

Ciò premesso, io ho il debito di rispondere brevi parole ai vari oratori che, pro o contro, hanno preso ieri la parola. Molti di essi hanno avute parole assai benevoli per me, ed hanno giudicato con molta cortesia l'opera del relatore, benchè alle lodi di taluno sia poscia seguita la dichiarazione che avrebbero votato contro il progetto. La benevolenza dei colleghi suona molto gradita al mio animo, ed io rendo grazie a tutti e sono a tutti riconoscente; ma questi ultimi mi consentiranno, che nello esprimere loro i sensi della mia gratitudine, rivolga ad essi altresì la preghiera, di volere per un momento risparmiare le lodi al relatore e dare invece il voto favorevole alla legge, acciocchè non si dica di loro quello che narra il Vangelo dei giudei, che dicevano a Gesù Cristo: *Ave rex iudeorum et dabant ei alapam.*

Primo a parlare sul progetto di legge fu l'onorevole mio amico Berio, il quale ha avuto parole molto gravi e severe contro il Governo e contro la legge, e, me lo permetta, anche contro il relatore. (*Oh! oh!*)

L'onorevole Berio si duole che non sia stato compreso nella legge il porto di Oneglia, ed io comprendo il suo dispiacere; ma avrei desiderato che lo esprimesse con minore vivacità, egli poteva dire che si è forse commesso un errore, ma aggiungere, che la esclusione di Oneglia fu un atto

d'ingiustizia, una prepotenza, mi consentirà l'onorevole Berio, è stato un po' troppo.

**Berio.** Ma non è vero!

**Papa.** La Commissione del resto riferiva sopra un progetto presentato dal Ministero, e non poteva occuparsi di quei porti che non erano contemplati nel medesimo. Ma dirò di più all'onorevole Berio. Le censure che egli muove al Governo e alla Commissione, dovrebbe invece rivolgerle al municipio di Oneglia, il quale, sebbene avesse visto che nel progetto presentato lo scorso anno dall'onorevole Saracco, il porto di quella città, fosse stato escluso, tuttavia lasciò trascorrere un anno senza farsi mai vivo, aspettò fino a questi ultimi giorni a far sentire al Governo i suoi bisogni e i suoi lagni.

Con ciò non creda l'onorevole Berio, che io contesti il merito delle sue osservazioni o metta in dubbio l'importanza del porto di Oneglia, per difendere il quale, egli ha quasi tentato di sminuire l'importanza del vicino scalo di Porto Maurizio.

**Berio.** Ma non è affatto vero. Chiedo di parlare per fatto personale.

**Papa.** Allora ho frainteso; del resto è un artificio oratorio.

Dunque non contesto la verità di molte cose che egli ha detto. L'importanza del porto d'Oneglia la riconosco al pari di lui; riconosco giuste le sue doglianze e stia certo che per ciò dipende dalla Commissione, non troverà in essa che un alleato per pregare e stimolare il ministro a provvedere agli urgenti bisogni di quella città, la quale è tanto più meritevole della considerazione del Governo, in quanto che dopo la distruzione dell'antico porto avvenuta nel 1623, Oneglia da se sola pensò e con nobile ardimento, a costruire il suo nuovo porto e lo fece ampio e capace spendendovi somme cospicue. Ora esso è interrato, difetta di banchine ed ha quindi bisogno di esser sistemato.

Ora debbo rispondere all'onorevole Nasi, il quale pure mosse lamenti perchè non fu compreso nel disegno di legge il porto di Trapani.

In verità il porto di Trapani è uno dei più importanti dello Stato; il suo movimento arriva quasi a 250 mila tonnellate di merci imbarcate e sbarcate in un anno. Però, non è giusto l'appunto che l'onorevole Nasi muove al Governo, di avere errato nella classificazione di quel porto; dico che non è giusto: perchè il porto di Trapani dopo esser stato iscritto alla prima categoria, fu assimilato ai porti commerciali di seconda classe, serie prima, per il motivo che esso non raggiunge

le 250,000 tonnellate di merci imbarcate e sbarcate, che è il movimento dalla legge tassativamente richiesto, perchè un porto sia messo nella prima classe dei porti commerciali. Non può dunque l'onorevole Nasi, sotto questo aspetto, muovere lagnanze. Del resto il porto di Trapani è uno dei più sicuri; esso è difeso dalla natura, e per sistemarlo non occorrono opere molto dispendiose. Il difetto principale di quel porto, convengo col l'onorevole Nasi e l'ho già accennato nella relazione, consiste nella mancanza di approdi e di banchine; ma come voleva egli che questi lavori fossero contemplati nel disegno di legge, se i progetti non sono ancora ultimati? E' da tempo che si studia; ma un progetto definitivo non fu ancora concretato; i tecnici disputano intorno alla località più opportuna per le nuove calate. Ciò posto, e poichè, come abbiamo già detto, il Governo aveva stabilito di non fare proposte se non per quei porti di cui si avevano i progetti compiuti, l'onorevole Nasi vedrà, come non era possibile includere in questo disegno di legge il porto di Trapani, nè la Commissione poteva al riguardo sostituire l'opera sua a quella del Governo.

Con ciò, per altro, non si esclude che al porto di Trapani debba il Governo in altra guisa provvedere. I bisogni consistono specialmente nella costruzione di banchine d'approdo, escavazioni e miglioramento di fondali; ebbene, io son d'avviso che questi lavori si possano un po' per volta eseguire coi fondi della ordinaria manutenzione; con essi il Governo potrebbe, senza bisogno di legge speciale, soddisfare convenientemente e in periodo d'anni assai breve, alle esigenze di quel porto, di cui l'onorevole Nasi si è fatto ieri così eloquente e vivace interprete.

L'onorevole Grossi e con lui l'onorevole Testa, hanno mossa una violenta apostrofe contro il Governo e contro la Commissione, perchè fu o messo...

**Grossi.** Contro il Governo soltanto!

**Papa, relatore.** Scusi, ho ben compreso!

... perchè in questo disegno di legge non si è pensato di creare un nuovo porto a Formia. A questo proposito io non posso che ripetere ciò che ho detto poco fa: il concetto del Governo fu di provvedere ai porti esistenti, non quello di creare porti nuovi. L'onorevole Grossi ha un bel dire che il porto di Formia fu classificato, ma egli deve riflettere che non basta la classificazione del porto, per dare diritto alla costruzione di nuove opere. L'articolo 11 della legge 16 luglio 1884 stabilisce, che laddove non ci sono opere portuali, cioè banchine, moli, scogliere e simili, il Governo non è obbligato a crearle, non è obbligato a creare

nuovi bacini. Ora, per dichiarazione degli stessi onorevoli Testa e Grossi, a Formia non esiste porto, ma solo un ponte di approdo costruito dai Borboni per uso della loro villa...

**Grossi.** Non si tratta di questo, si tratta di un altro!

**Papa, relatore.** Il porto di Formia non esiste; bisogna crearlo *ex novo*: ci fu detto che esiste il progetto; ma, per quanto consta a me, il progetto non è completo.

**Grossi.** Chiedo di parlare per fatto personale. (*Rumori*). Come se io dicessi delle bugie!..

**Papa, relatore.** Esiste uno studio, un progetto di massima, ma questo non fu ancora esaminato ed approvato dalle autorità competenti.

Del resto se all'onorevole Grossi debbo manifestare intero il pensiero mio, gli dirò, che ritengo cosa assai difficile costruire un porto nuovo sulla spiaggia di Formia, e crederei che forse sarebbe miglior consiglio ampliare e migliorare il vicino scalo di Gaeta, dove abbiamo un bacino sicuro e difeso naturalmente dai venti. Il porto di Gaeta era celebre ai tempi antichi: *celeberrimum Caietae portum plenissimum navium*, diceva Cicerone. Con questo per altro io non intendo che di esprimere il mio avviso, non già di oppormi a nome della Commissione perchè si esamini e si studi un progetto per difendere la rada di Formia, ora del tutto indifesa.

L'onorevole Carnazza-Amari ha parlato del porto di Catania, al quale parmi che si sia fatta una giusta parte in questo disegno di legge. Ma io credo che egli pretenda un po' troppo, domandando al Governo il rimborso delle spese sostenute da quel municipio a fine di crearsi un porto nuovo. È questa una domanda alla quale la Commissione con tutta la sua buona volontà, non potrebbe in verun modo aderire.

**Carnazza Amari.** Chiedo di parlare.

**Papa, relatore.** L'onorevole Carrozzini, a cui si è associato anche l'onorevole Indelli, fece delle osservazioni assennate sul modo onde si procede alla classificazione dei porti e invocò dal Governo provvedimenti e studii, perchè la legge del 1884 venga su questo riguardo modificata. La Commissione non ha nulla da opporre, perchè l'esame e lo studio torna sempre vantaggioso in ogni questione; però devo osservare all'onorevole Carrozzini, che per quanto riflette il porto di Gallipoli, non pare a me che sia necessario modificare la legge per cambiarne la classificazione.

**Carrozzini.** Io ho citato così a modo d'esempio, ho citato in generale, ho citato Numana.

**Papa, relatore.** Ma egli ha parlato anche di Gallipoli.

**Carrozzini.** Ho detto che la legge è difettosa, non ho parlato specialmente di Gallipoli.

**Papa, relatore.** Onorevole Carrozzini, non intendo di farle un appunto.

*Voci.* Avanti! avanti!

**Papa, relatore.** Gli onorevoli Guglielmini, Della Valle ed Indelli, fecero vive raccomandazioni al Governo per i porti di Palinuro, di Scavia, di Ortona e di Monopoli; a proposito dei quali essi presentarono alcuni ordini del giorno che la Commissione non potrebbe respingere, trattandosi di un invito che si fa al Governo di esaminare e studiare la condizione di quei porti e di rivedere la loro classificazione, onde trovar modo di soddisfare ai più urgenti bisogni. Sono scali non privi di importanza, ed è bene che il Governo si occupi di essi e cerchi, fin dove è possibile, di migliorarne le sorti.

Lo stesso devo rispondere all'onorevole Di Baucina che ha parlato or ora dello scalo di Termini Imerese; anche questo porto versa in condizioni non buone; bisognerebbe prolungare la testata del molo, per impedire l'interrimento che producono le acque del torrente di San Leonardo.

L'onorevole Elia ha parlato del porto di Fano; già prima di lui la Commissione aveva osservato come per questo porto-canale si sono stanziato lire 80,000, mentre il progetto definitivo porterebbe la spesa di lire 156,000. In proposito non mi resta che di ripetere qui ciò che è scritto nella relazione, cioè di raccomandare al Governo di esaminare, se l'esecuzione di una parte sola delle opere progettate, non possa per avventura recar pregiudizio alle opere stesse.

Ed ora consentitemi di rispondere brevi parole all'onorevole Rubini, che mi dispiace di non vedere qui presente. L'onorevole Rubini parlando dei porti lacuali, ha censurato vivamente il Governo e non ha risparmiato i frizzi al relatore, perchè nel disegno di legge si è compreso un solo dei porti situati sopra le rive dei laghi.

Creda, l'onorevole Rubini, che nessuno è stato più tenero dell'interesse dei porti lacuali, di quel che sia stato io. Fino dal 1883, allorchè fu presentata la nuova legge per la classificazione dei porti, io, che aveva l'onore di appartenere alla Commissione incaricata di riferire su di essa, non mancai di tutelare la sorte dei nostri laghi, e fu dietro mia proposta che si introdusse nella legge una modificazione, in virtù della quale i porti lacuali possono essere equiparati ai porti marittimi ogni qual volta ne possedano le condizioni.

In appresso mi adoperai altresì per favorire la loro classificazione.

Del resto, i bisogni dei porti lacuali l'onorevole Rubini, li ha molto esagerati; egli ha parlato di bisogni che non esistono; accennò a lavori e ad opere nuove, che nessuno finora ha chieste o pensate. L'onorevole Rubini si informi meglio delle condizioni dei porti lacuali e vedrà che son ben poche le domande pervenute al Ministero da parte di quei comuni, e queste non riflettono punto i pretesi bisogni e le grandi esigenze a cui egli con tanta vivacità accennava ieri in quest'Aula.

L'unico porto lacuale per il quale si ha un progetto approvato è quello di Colico; la spesa sarebbe di 270,000 lire; ma non si è potuto finora pensare ad eseguirlo, per molte ragioni. Innanzitutto i corpi locali non hanno deliberato il loro concorso; d'altronde si crede opportuno attendere che sia costruita la ferrovia Lecco-Colico, per meglio determinare la forma, la direzione e la qualità delle opere necessarie, per soddisfare meglio ai bisogni della navigazione in rapporto al movimento della ferrovia. Del resto a Colico si è già in parte provveduto ai più urgenti bisogni del porto, per opera della Società del Lario e della ferrovia della Valtellina, che a loro spese costruirono un comodo scalo per il servizio dei piroscafi. Occorre ora di aggiungere un molo di difesa, ma per questo, oltre alle ragioni già esposte, è necessario il voto degli enti locali.

In quanto al porto di Como di cui l'onorevole Rubini ha pure parlato, nessuno ne contende la grande importanza; ma per esso non esistono studi nè progetti approvati. Solo nel febbraio scorso, la città di Como approvò un piano di sistemazione che importerebbe la spesa di 450 mila lire all'incirca; esso fu ideato dopo la grave piena del 1888, e i lavori riguardano per la maggior parte il risanamento e l'abbellimento della città, anzichè i bisogni del porto. Ora questo progetto si trova allo studio, dovendosi ben sceverare ciò che riguarda l'interesse del porto, dai lavori attinenti al miglioramento edilizio della città. Del resto, voglio ricordare all'onorevole Rubini, che nel 1883, quando si trattò della nuova legge sulla classificazione dei porti, i lavori occorrenti nel porto di Como si riducevano a poca cosa, e come si legge nella relazione dall'onorevole Boselli, le autorità locali ritenevano che per la sistemazione di esso non occorressero più di 15,000 lire. Ora i bisogni sono cresciuti e bisogna provvedervi.

In ogni modo mi piace di ricordare che la Commissione ed il relatore hanno avuto cura di

tener parola dei porti lacuali nella relazione, ed hanno fatto al Governo vive raccomandazioni per quelli che presentano maggiori bisogni. Non doveva dunque l'onorevole Rubini lagnarsi a quel modo e fare a me rimproveri che credo del tutto immeritati.

Il discorso dell'onorevole Plebano si riassume in una bella figura rettorica, perchè mentre egli disse che non sorgeva per combattere il disegno di legge, fece tutto il contrario. L'opposizione dell'onorevole Plebano, io doveva aspettarmela; è il suo sistema; dacchè sono alla Camera, e volge ormai il sesto anno, lo udii sempre combattere tutte le spese.

**Plebano.** È per ispirito di coerenza, che non è comune.

**Papa, relatore.** Egli combatte le ferrovie, i porti, i canali, combatte le strade, combatte ogni opera, ogni spesa. Io non so, ma credo che se l'onorevole Plebano fosse stato il reggitore della cosa pubblica dal 1860 in poi, noi saremmo ancora la terra dei morti.

**Plebano.** No! no!

**Papa, relatore.** L'onorevole Plebano non volle poi risparmiar un frizzo al relatore, e in ciò ebbe torto. Egli ha voluto celiare sulla importanza di alcuni porti compresi nel disegno di legge, ma non ha saputo addurre ragione nè argomento alcuno, che valga a dimostrare la opportunità dei suoi frizzi.

Ritornero poi all'onorevole Plebano.

**Plebano.** Basta! basta!

**Papa, relatore.** L'onorevole Vigoni fu l'oratore che mostrò il più vivo rammarico per la presentazione di questo disegno di legge, e se ne dolse in un modo che a me sembrò anche troppo vivace.

**Vigoni.** Troppo persuasivo!

**Papa, relatore.** Troppo persuasivo! È quello, che vedremo alle urne.

Io non contesto all'onorevole Vigoni il diritto di combattere, come meglio gli piace, il disegno di legge; ma avrei desiderato che prima l'avesse esaminato, leggendo almeno la relazione ministeriale e quella della Commissione. Egli non le ha lette....

**Vigoni.** Lo dice lei!

**Papa, relatore.** ... perchè se le avesse lette, non avrebbe potuto asserire, che all'infuori di Cotrone, Napoli e Venezia, in tutti gli altri porti si costruiscono delle opere affatto nuove. La verità è precisamente all'opposto, perchè se ci sono opere nuove che il progetto contempla, desse sono appunto quelle di Venezia e di Napoli, dove si costruiscono i bacini di carenaggio; del resto in tutti

gli altri porti non si fa che compire, migliorare, sistemare le opere vecchie, le opere esistenti.

Di lavori *ex novo* non se ne fa in nessun luogo; ecco perchè ho creduto che l'onorevole Vigoni non avesse per avventura abbastanza esaminato il progetto di legge.

L'onorevole Vigoni, che nella sua lealtà ha dichiarato di non disconoscere i bisogni dei nostri porti, ha pure osservato che oltre alle banchine e ai moli, è necessario provvedere gli scali marittimi di gru fisse e mobili e di meccanismi potenti allo scopo di facilitare il carico e lo scarico delle merci.

Ma anche di questo, onorevole Vigoni, si parla nella relazione del ministro e in quella della Commissione; e se egli si compiacerà di leggerle e di esaminare al Ministero i progetti esecutivi delle opere portuali, troverà che i suoi desideri sono stati prevenuti.

L'onorevole Vigoni ha ieri finito il suo discorso, affermando di aver votato altre leggi di opere pubbliche perchè erano leggi di giustizia, ma che a questa non potrà mai dare il suo suffragio.

Onorevole Vigoni, io credo che Ella dovrebbe votarla, appunto perchè trattasi di una legge di giustizia! Egli appartiene ad una regione forse la più ricca d'Italia, regione che è fornita di tutto. Attorno a Milano v'è una rete stradale, la migliore che esista in Italia: le ferrovie portano a Milano da ogni parte dello Stato, la ricchezza ed il movimento. Milano avvantaggiò per l'apertura del Gottardo; adesso vuole il valico del Sempione, e l'avrà. Essa è ricca d'istituti governativi; tutti i suoi desideri, tutti i suoi voti, tutte le sue speranze trovarono equo soddisfacimento. Non ha guari lo stesso onorevole Vigoni riferì sopra un disegno di legge che riguardava il complemento delle strade comunali obbligatorie, buona parte delle quali attraversano la sua provincia. Noi le abbiamo approvate. A Milano si sono spesi circa 12 milioni per la stazione di smistamento, senza che nessuno abbia mosso lamenti. E dopo ciò, ora che vi si chiede di provvedere ai bisogni delle altre regioni, che diritto avete voi di dolervi e di ripetere: *Claudite jam rivus, pueri; sat prata biberunt?*

Ed ora, riassumendo le principali obiezioni mosse al disegno di legge, quelle che non sono l'eco degli interessi locali insoddisfatti, ma che si ispirano a considerazioni d'interesse generale; esse si riducono a queste due:

Che il progetto non è stato studiato, e che fu presentato in un momento inopportuno;

Che si distribuiscono le somme sopra un numero soverchio di piccoli porti.

Riguardo alla prima obiezione giova riflettere, che questo disegno di legge si studia da sei anni, sotto tre Ministeri. Gli onorevoli Genala, Saracco, Finali se ne occuparono tutti tre alla loro volta. I progetti delle opere sono tutti completi e approvati; che resterebbe da fare di più? Si dice inopportuno il momento di presentare il disegno di legge alla Camera; ma perchè? Da oltre un anno esso sta dinanzi a voi; si doveva discuterlo nel luglio del 1888; dov'è dunque la fretta la precipitazione che voi rimproverate al Governo?

L'altra argomentazione, che a primo aspetto ha qualche ombra di fondamento, è l'osservazione fatta dall'onorevole Plebano e da altri intorno ai grandi porti. Essi dicono: provvedete ai grandi porti, ai grandi empori dello Stato, a quelli che devono competere coi mercati esteri rivali, quelli ove si accentra il movimento del commercio e della navigazione, gli altri trascurateli, lasciateli alla cura dei comuni e delle provincie.

E l'osservazione non è scevra di qualche importanza.

Però debbo innanzitutto osservare agli onorevoli deputati che parlarono in questo senso, come assai diverso fu il sistema tenuto dal Governo italiano dal 1860 in poi. Io prego gli onorevoli Vigoni e Plebano che conoscono tanto a fondo la legislazione del nostro paese, a voler esaminare tutte le leggi che riguardano le opere portuali, e si persuaderanno, che lo Stato italiano ha con equa lance, distribuito sempre i suoi favori così sui porti grandi come sui piccoli, sempre però in proporzione del loro movimento. Dunque sarebbe un metodo nuovo introdotto nella nostra legislazione, quello di concentrare le cure del Governo sopra i grandi porti e lasciare che i minori scali muoiano d'anemia, e morirebbero certamente d'anemia, perchè le opere portuali, ancorchè il porto sia piccolo, sono sempre dispendiose, e i corpi locali non possono, da soli, provvedervi.

Quindi è, che fino dal 1861 l'illustre e compianto Minghetti, nell'espone il suo sistema regionale affermava, che i porti grandi e piccoli devono esser mantenuti dallo Stato, perchè, egli diceva, tutti i porti interessano l'intera nazione.

Del resto, l'opinione espressa dagli oppositori non mi pare un concetto che risponda ai nostri desiderii. Noi tutti desideriamo e vogliamo il decentramento nella vita pubblica del paese, e se cerchiamo d'averlo nell'amministrazione e in tutti gli ordini e discipline, è dover nostro promuoverlo anche nella economia e nel commercio. E a questo

proposito osservo agli onorevoli contraddittori, che concentrare il commercio marittimo nei grandi porti è alle volte impossibile. Il porto di Genova, ad esempio, non basta ad accogliere tutto il movimento che ha luogo tra l'Italia e l'Europa centrale, ed è perciò che voi vedete lo sviluppo straordinario del movimento verificatosi in questi anni nel porto di Savona; se non vi fossero i porti minori della Liguria, specialmente di Savona e di Spezia, sarebbe necessario ampliare il porto di Genova, ciò che costerebbe assai più di quello che importino le opere proposte a Savona, a Spezia e negli altri scali della Liguria.

Del resto, l'obiezione che lo Stato deve pensare soltanto ai grandi, viene troppo tarda. La legge del 16 giugno 1884, stabilisce i criteri in virtù dei quali i porti devono essere classificati, e la classificazione porta con sé il riparto della spesa tra lo Stato, le provincie e i comuni; a ciascun porto si è quindi creata una posizione legale, si è attribuito un diritto che ora non si può di sconoscere; ed il Governo che deve osservare la legge, non può prescindere dall'uniformarsi ad essa e dal provvedere ad un'equa distribuzione di somme fra tutti questi porti grandi e piccoli dello Stato.

Ond'è, che quand'anche le osservazioni degli onorevoli Plebano e Vigoni avessero un valore, sarebbe necessaria una legge nuova che abrogasse quella del 16 giugno 1884, e quindi una nuova classificazione, un nuovo riparto di spese per i porti del regno; ma fino a che questa legge esiste, bisogna osservarla.

Ma non basta ancora. Vediamo ora a cosa poi riducono queste grandi somme, che a sentire gli avversari si spendono a profusione per i porti piccoli. La spesa totale contenuta nel progetto ammonta a 64 milioni, dai quali, come abbiamo detto, detraendo il fondo degli imprevisi e la somma stanziata per i fari e fanali, restano soltanto 55,000,000 da spendersi in opere portuali. In questi 55 milioni sono compresi i lavori da farsi nei porti di rifugio, nell'interesse generale della navigazione, per cui la vera cifra destinata al miglioramento dei bacini portuali è soltanto di 52 milioni.

Ora bisogna intendersi sopra il grado d'importanza che vuolsi attribuire ai porti. Grandi porti noi consideriamo quelli di Savona, di Spezia, ora specialmente che si apre la ferrovia Spezia-Parma, quelli di Livorno, di Civitavecchia, di Napoli, di Brindisi; grandi empori sono altresì Bari, centro delle Puglie, Venezia, Cagliari, Palermo, Catania e Messina.

Ritengo che nessuno vorrà negare che questi siano grandi porti dello Stato.

Ebbene, la spesa totale che importano i lavori progettati in questi 12 porti è di 41 milioni, vale a dire i quattro quinti della spesa generale.

Per gli altri 24 scali minori, la quota di spesa che va a carico dello Stato, non calcolando i contributi dei comuni, non arriva ai 7 milioni.

Eppure, o signori, nel numero di questi 24 scali minori, ve ne sono di quelli che hanno una grande importanza. Per esempio, c'è Porto Empedocle il cui movimento si avvicina alle 200,000 tonnellate di merci imbarcate e sbarcate; il porto di Taranto che trovasi a capo di quattro linee ferroviarie, e dove si sta creando un grande arsenale dello Stato; ci sono i porti di Castellammare, di Marsala ed altri, che non si possono dire di piccola importanza. Per gli altri scali, resta ben poco da spendere, tre o quattro milioni in tutto; e del resto se voi volete esaminare coscienziosamente le condizioni e la importanza di ciascuno di questi piccoli porti, potrete di leggeri convincervi, quanto sia lontano dal vero asserire, che si disperdano e si profondano senza ragione le somme in tutti gli angoli dell'Italia, come è stato detto ieri.

Chiederei pochi minuti di riposo.

**Presidente.** Si riposi pure.

(La seduta è sospesa alle ore 4.20).

**Papa, relatore.** Non mi resta che dire poche parole di risposta all'onorevole De Zerbi, il quale ha fatto vive raccomandazioni perchè venga eretta una scogliera nelle vicinanze di Scilla per rifugio dei naviganti. La necessità di aprire dei rifugi in quei luoghi, fu già riconosciuta dalla Commissione e se ne parla anche nella relazione. Non è d'uopo pertanto che io spenda parole per associarmi ai desideri manifestati dell'onorevole De Zerbi, che sono pur quelli della Commissione, ed io mi unisco a lui per raccomandare al Governo di voler fare ad essi benevola accoglienza. Lo stesso è a dire della raccomandazione dell'onorevole Panattoni riguardo al porto di Piombino; esso è uno scalo di notevole importanza, specialmente per la vicinanza all'isola d'Elba e per gli stabilimenti siderurgici ivi esistenti; Piombino è anche un punto importante per la navigazione. Per parte mia non potrei quindi che esortare il Governo, di prendere in accurato studio i bisogni di quel porto e provvedere in quel modo che credesse più opportuno.

L'onorevole De Riseis ha parlato diffusamente e molto opportunamente, delle miserevoli condizioni del porto di Pescara, del quale è pure fatto cenno nella relazione. La situazione in cui esso si

trova, i recenti disastri accaduti in quella località raccomandano in modo speciale all'attenzione ed alla benevolenza del Governo questo porto dell'Adriatico, che non è privo d'importanza.

Dopo ciò, io avrei da esporre alla Camera molte considerazioni d'ordine finanziario, ma tralascio di farlo, perchè a questo penserà assai meglio e con maggiore autorità, che non possa fare io, l'onorevole ministro Finali.

E già in proposito l'onorevole Giolitti, ministro del tesoro, ieri l'altro ha dimostrato, come le spese per i lavori pubblici straordinari nel prossimo quinquennio, andranno gradatamente diminuendo da 44 milioni, che sono oggi, a 34 milioni da qui a cinque anni.

Vi è dunque una diminuzione di due milioni all'anno. E parlando in particolar modo delle opere portuali, nella relazione io vi ho potuto dimostrare chiaramente, come malgrado la spesa stanziata con questo disegno di legge e gli impegni derivanti dalle leggi anteriori, le spese per opere straordinarie portuali che dal 1882 fino al 1890 furono in media da 10 a 13 milioni di lire all'anno, dal 1890 91 invece, anno in cui cominciano gli stanziamenti della presente legge, fino al 1902 in cui verranno a finire, queste spese sono in continua diminuzione, perchè da 9 milioni che figurano nel primo esercizio andranno giù, giù, discendendo fino a quattro milioni soltanto.

Egli è perciò che nemmeno i più severi e rigorosi custodi della finanza, se vogliono giudicare con animo spassionato il disegno di legge, potranno mai asserire che esso turbi in verun modo le condizioni del nostro bilancio.

E dopo ciò, onorevoli colleghi, io non posso che fare appello alla vostra equità, all'animo vostro sereno ed imparziale, esortandovi a votare questo disegno di legge, senza preoccupazioni, senza timori, con la coscienza di far cosa giusta e utile sotto ogni aspetto agli interessi del paese.

Voi avete udito, e credo che nessun di voi disconosca, i bisogni urgenti che vi sono nei porti; gli stessi oppositori non osano di negarli; avete visto che il bilancio non rimane per nulla gravato più di quello che sia stato fin qui per la costruzione di opere straordinarie portuali. Pensate che noi approviamo una spesa di 64 milioni in 12 anni, laddove il piccolo Stato del Portogallo ne ha votati 60, da spendersi in 8 anni per il solo porto di Lisbona; considerate che il porto di Marsiglia costò alla Francia più di quello che si sia speso in Italia per tutte le opere marittime eseguite dal 1860 in poi.

Nazione marittima per eccellenza, l'Italia deve



proporsi come precipuo scopo quello di sviluppare il commercio e la navigazione. Si è parlato non ha guari in quest'aula, delle nuove compagnie e delle nuove linee di navigazione; si è riconosciuta la necessità che esse abbiano piroscafi nuovi, giganteschi e veloci; ma come potranno esse adoperarli e frequentare con profitto i nostri porti, se questi non sono capaci di contenerli? Se non offrono i mezzi, le facilità i comodi voluti dall'odierno commercio? Noi abbiamo, in questi ultimi anni, provveduto alle ferrovie, ai valichi alpini, alle strade comunali e provinciali, ai canali, alle bonifiche, a tutti i lavori; soltanto i porti di mare furono trascurati. Or dunque, io vi prego a riflettere su di ciò, pensiamo una volta anche agli scali marittimi; non dimentichiamo più a lungo questo elemento vitalissimo della prosperità del paese.

L'anno scorso, proprio in questi stessi giorni, abbiamo votato, senza contrasto e quasi senza discussione, più di 2 miliardi di spese per sistemare le ferrovie del regno. Li votammo volentieri, fummo quasi unanimi nell'approvare quella legge, lieti di soddisfare ai desiderii del paese, di provvedere ad esigenze imperiose; li votammo con la coscienza di fare un'opera giusta, un'opera di pace, di concordia. Li stessi sentimenti vi ispirino oggi, o signori, poichè anche questa è una legge di giustizia, di pace, di concordia; è una legge che mentre provvede a bisogni materiali del più alto interesse, apporterà eziandio conseguenze le più benefiche nell'ordine morale e politico. Io perciò confido nel vostro patriottismo e mi tengo sicuro che il disegno di legge sarà approvato da voi. (*Bene! Bravo! — Approvazioni*).

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

**Berio.** Da quando io seggio in questa Camera, non ho mai indirizzato parole scortesie nè al Governo nè ai colleghi, e m'interessa sommamente di affermare che neppure nel mio discorso di ieri mancai a questo dovere, sia per quanto concerne l'illustre ministro dei lavori pubblici sia per quanto ha tratto all'egregio relatore del quale sono, e spero di continuare ad essere per lungo tempo, sincero amico.

L'onorevole Papa mi rimproverò di essere stato avversario della legge: ora ciò vuol dire che egli non ha ascoltato il principio del mio discorso, perchè io ho cominciato con affermare che riconoscevo la necessità e la giustizia di questa legge, e il bisogno delle opere pei porti enunciati nella tabella. Come, quindi, si può essere creduti avversari di una legge quando, cominciando a par-

lare in merito di essa, se ne riconosce l'opportunità e la giustizia? Evidentemente questa non è una dichiarazione da avversario.

In secondo luogo l'onorevole Papa mi ha rimproverato di aver detto che con questa legge la Commissione e il Governo hanno commessa un'ingiustizia inqualificabile e una prepotenza. Ora mi perdoni l'onorevole Papa se gli dico che ciò è assolutamente inesatto.

Io dissi che, pure approvando la legge, dovevo lamentare alcune lacune; e queste, per ciò che concerne l'opera del ministro e della Commissione, qualificai come errori. Quindi ho domandato alla Camera, e soprattutto all'egregio ministro ed alla Commissione, di voler concorrere perchè l'errore grave in quanto concerne il porto d'Oneglia fosse riparato.

Dissi poi che se l'errore non fosse riparato allora esso diventerebbe una ingiustizia a danno della popolazione che ne viene colpita.

Ma, come la Camera vede, questa mia dichiarazione non era ispirata che ad un sentimento di cortesia e di deferenza verso il Governo e la Commissione.

Siamo dunque ben lontani dal concetto e dalle parole che l'onorevole Papa mi ha attribuite, e che, se avessi potuto pronunziarle (il che certo da parte mia non è stato e non avverrà mai) sarei il primo a deplorare. E soggiungo che se l'onorevole Papa trova nelle bozze stenografiche che io abbia, in tutto il mio discorso, detto le parole che egli mi rimproverava, io sarei disposto a riconoscermi in colpa.

Indipendentemente da questa rettifica, per quanto concerne le osservazioni mie alla legge, debbo ancora osservare che l'onorevole Papa mi rimproverò di aver fatto un confronto odioso fra il porto di Oneglia e i porti di San Remo e di Porto Maurizio.

Ora l'onorevole Papa non ha che a leggere le bozze stenografiche che esistono ancora, e che sono perfettamente esatte, per vedere che io ho invece lodata la Commissione ed il Governo di aver resa giustizia ai bisogni delle popolazioni di San Remo e di Porto Maurizio, con gli stanziamenti per quei due porti: e quindi, anche sotto questo punto di vista, il rimprovero fattomi non è fondato.

Io colgo anzi questa occasione per ringraziare e la Commissione ed il suo relatore per le dichiarazioni fatte a proposito delle condizioni in cui si trova il porto d'Oneglia. L'onorevole relatore ha riconosciuto, e d'altronde è verità che emerge dalla sua relazione e dalla natura stessa

dei fatti, che la omissione del porto di Oneglia è deplorabile, inquantochè quel porto ha veramente bisogno di banchine senza delle quali non può servire nè tanto nè poco all'uso a cui è destinato. Ed io spero che l'onorevole ministro dei lavori pubblici, anche in vista delle dichiarazioni stesse della Commissione, vorrà consentire acchè la lacuna da me tanto giustamente lamentata non esista più nella legge, quando sarà approvata.

**Presidente.** L'onorevole Vigoni, ha facoltà di parlare per fatto personale.

**Vigoni.** L'onorevole Papa dice che io l'ho attaccato con violenza. Veramente sarò stato un po' vivace ieri in alcune frasi, ma parmi piuttosto violenta la sua replica, giacchè egli mi ha proprio scomunicato, oggi. A proposito di questa scomunica dico come i dogi della Repubblica veneta: "attaccatela con le altre." Forse egli non mi ha capito, o forse alcune, dirò così, finenze del linguaggio tecnico gli sono sfuggite: perchè io, quando accennai ad opere nuove, intesi accennare ad opere che possono essere null'altro che il completamento di opere già esistenti; opere in aggiunta a quelle che ci sono già, nè mi sono mai sognato di parlare di porti dove attualmente non c'è nulla. Questo è il linguaggio che si usa abitualmente, ed è per questo che io credeva di potermi far capire.

In quanto al macchinario ne ho rilevato l'importanza, ed ho detto che pregava il Governo di interessarsi della questione, perchè nella relazione si parla bensì di questi macchinari, ma poi dove sono specificate le opere da eseguirsi porto per porto non se ne parla più.

L'onorevole Papa avrà veduto tutti i presuntivi e tutti i progetti che sono presso il Ministero, ed avrà avuto campo di accertarsi con questa ispezione che anche queste opere sono comprese: ma io dalla sua relazione non poteva rilevarlo.

Non posso poi spiegarmi la sfuriata dell'onorevole Papa contro le provincie lombarde, o più precisamente contro la provincia di Milano. Io non ho l'onore di rappresentare questa provincia; ma non so spiegarmi che vi siano di quelli che gridino contro Milano come se fossero, dirò così, gli amici di Barbarossa.

Veramente i rappresentanti di quella provincia e delle provincie limitrofe non hanno mai abbondato nel chiedere al Governo: e se l'onorevole Papa ha ragione di dire che quelle provincie sono largamente provviste, gli dirò che hanno avuto anche la loro parte di opere pubbliche in questi

ultimi tempi, ma che erano già largamente provviste prima, e se le erano fatte a loro spese.

Io ho in uggia questi confronti: ma poichè mi ci ha tirato dirò all'onorevole Papa che queste provincie largamente dotate di opere pubbliche sono le più popolose, e sono anche quelle che rappresentano ancora, malgrado le crisi, una parte cospicua della ricchezza del nostro paese.

Chiudo coll'augurio che tutta Italia in breve tempo sia dotata di opere pubbliche, e si trovi nelle condizioni economiche delle nostre provincie, non in quelle d'oggi, che veramente non sono le più prospere; ma nelle condizioni in cui si trovavano alcun tempo fa.

Sono lieto di aver fatto la relazione di un disegno di legge non per strade comunali obbligatorie, come disse l'onorevole Papa, ma per l'esecuzione delle leggi stradali, che dal 1862 in poi erano state pubblicate e che non erano state completamente eseguite.

In quella legge, per ragioni che chiamai poco fa ragioni di giustizia, erano contemplate particolarmente opere pubbliche delle provincie meridionali: e l'onorevole Papa sia persuaso, che per me non c'è differenza fra regione e regione d'Italia; per me non c'è che un'Italia sola ed una sola giustizia, la quale deve reggerla tutta. *(Benissimo!)*

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

**Grossi.** Io ho quasi un mezzo fatto personale coll'onorevole Papa, il quale ha voluto far credere che io abbia detto cose poco gentili all'indirizzo della Commissione. Difatti mi ha accusato di aver lamentato che fosse stata incaricata di riferire intorno a questo disegno di legge la Commissione che ci è davanti, e che è la stessa che esaminò il progetto di legge presentato dall'onorevole Saracco.

Se l'onorevole Papa ha stimato di dir ciò per giustificare il trattamento differenziale che ha procurato fare al porto di Formia, io spiego il fatto con l'esigenza della tesi sua.

Ma la verità è che io non ebbi a rilevare alcuna circostanza a carico della Commissione, mentre fu l'onorevole Nasi che intrattenne la Camera con qualche argomento di questo genere.

Lungi dall'animo mio il pensiero di dire ora e poi e in ogni occasione, cose meno che gentili all'indirizzo di alcun collega: e io prego l'onorevole Papa di ritenere che egli ha dovuto male udire perchè sono sicuro di non aver detto nulla di quello che egli mi ha fatto dire.

E poichè mi trovo a parlare, e la discussione

generale non è ancor chiusa, io debbo una brevissima risposta a ciò che l'onorevole Papa ha detto relativamente al porto di Formia. Non ripeterò nulla di ciò che dissi ieri quanto al sistema che questa legge ha voluto seguire; tanto più che non sarà difficile che agli articoli io faccia altre osservazioni, in conferma sempre del mio assunto: che, cioè, noi in misura più limitata, ripetiamo gli errori della legge ferroviaria del 1879.

In questo momento voglio soltanto dire che se mancai ieri di fare i miei complimenti all'onorevole Papa per la sua bella relazione, ciò avvenne perchè io era sicuro di dover parlare oggi per congratularmi seco lui dello splendido discorso fatto in difesa della legge.

E pur non volendo ritirare alcun che di quello che ho detto contro questa legge e per cui probabilmente dovrò votar contro, sarei disposto, in premio di tanto lavoro e di tanta abnegazione dell'onorevole Papa, a proporre di stralciare dall'insieme della legge stessa la somma occorrente per il porto di Desenzano, e così offrire a lui, nel caso di un disastro parlamentare del suo lavoro, un porto di rifugio in cui possa ricoverare le stanche membra. (*ilarità*).

Dopo ciò debbo rispondere anche all'onorevole Papa, (*Voci: Basta! basta!*) per quel che ha creduto dire contro il porto di Formia, dopo d'essere stato così benevolo per il porto di Oneglia e per gli altri porti per i quali si reclamò.

Non vorrei che il giudizio non favorevole a Formia sia stato provocato dalla mia vivacità di ieri.

La Camera mi perdoni, ma io sono quello che sono. Benchè da lunghi anni abiti presso gli Apenini in luoghi spesso nevosi, pur nondimeno talvolta la natura ribelle si dà carico di far noto come io sia nato alle falde del Vesuvio, ed avviene che, anche non volendo, l'animo mio erompe specialmente allorquando ho la coscienza di sostenere, come ieri, una giusta causa. L'onorevole Papa ha detto che, in seguito al parere di persone competenti, crede di poter dire come sia difficile fare un porto a Formia dove non v'è che un piccolo seno che i Borboni avevano adattato per loro uso privato.

Onorevole Papa, io dubito che Ella abbia avute queste sue informazioni negli uffici del Ministero diretti da competenze tecniche d'un valore molto discutibile. Nè voglio ammettere, per decoro del Parlamento, che nelle sue parole ci sia come un ammonimento all'oppositore della legge, e peggio ancora una minaccia per l'ulteriore corso che la pratica del Porto di Formia deve avere negli

uffici stessi del Ministero. Ho troppo alta coscienza dei diritti del deputato, per temere di piccole opposizioni che si vogliono fare al porto di Formia: e all'occorrenza avrei il coraggio di valermi della tribuna parlamentare per stritolare i piccoli mezzi, i piccoli ostacoli che si potessero opporre al cammino della giusta causa che sostengo.

Nè, ripeto, mi spaventano certe competenze, le quali se sono state abili a fare di Numana un porto di rifugio contro il parere conforme di tutti i marinai che solcano il mare Adriatico, non potranno avere eguale forza da impedire che sia riconosciuto porto, e porto utile alla navigazione, quello di Formia, in cui favore concorrono la natura e le convenienze del commercio.

**Elia.** Chiedo di parlare per fatto personale. (*Ooh!*)

**Grossi.** L'onorevole Papa nel suo discorso ha sostenuto che, col presente disegno di legge, si completano porti esistenti, ma non si creano porti nuovi. All'articolo 2° forse occorrerà tornare su questa affermazione per dimostrare come con l'attuale disegno di legge si tenti nascondere alla Camera il fa-bisogno, il vuoto, direi, della liquidazione delle opere portuali dipendenti dalle precedenti leggi.

Per ora mi limito a dimandare: ma cosa intendete per porto, per porto nuovo a creare? I porti possono essere veramente creati dall'arte, ma è raro: ordinariamente l'arte viene a completare l'opera della natura che molto spesso s'incarica di apparecchiare seni di mare, specchi d'acqua più o meno tranquilli che con molte e poche opere possono essere adattati a porti sicuri.

Questo lo vedremo nell'articolo secondo.

**Presidente.** Ma intanto stiamo alla discussione generale: Ella, onorevole Grossi, ha chiesto di parlare per fatto personale, ed io la prego di attenervisi.

**Grossi.** Permetta, onorevole presidente, dirò poche altre cose.

Un porto quindi può essere metà naturale, metà artificiale.

Ora quello che dicono porto di Formia, è appunto un seno di mare dove, secondo la tabella della prima relazione Papa, non della seconda perchè in questa l'ha ommesso, si compie un movimento commerciale marittimo di 60,000 tonnellate; e di cui nell'anno 1888 si sono giovati 1945 bastimenti, che han pagato oltre 200 mila di tasse doganali per generi sbarcati.

Questo deve bastare a dimostrare come il porto esista e come sia di tale importanza, che il mini-

stro di marineria ha dovuto elevare il rango dell'ufficio di porto, ed il ministro delle finanze la classe della dogana.

Detto questo, io non intendo di annoiare la Camera di più. So che la causa mia è connessa alla causa di altri valentissimi i quali hanno strenuamente difeso il fatto loro, tanto che il ministro non può non rendersi conto dei nostri desideri o fare trattamenti differenziali. Sono anzi sicuro che il trattamento che si farà agli altri si vorrà fare anche a noi.

Io aspetterò quindi la giustizia dal Ministero e dal Parlamento; ma, ad ogni modo, aspetterò la giustizia dal tempo, perchè ciò che è giusto, o presto o tardi, non può che trionfare.

**Presidente.** Onorevole ministro, ha facoltà di parlare.

**Finali, ministro dei lavori pubblici.** È tanta l'importanza dei porti per i nostri commerci e per tutta l'economia nazionale, ed è così ampia la distesa della nostra costa peninsulare ed insulare con gran numero di porti e rade; che non è a meravigliare se in occasione di questo disegno di legge, molte osservazioni si sono fatte e molte domande, e molte proposte sono state propugnate al fine di integrare il disegno medesimo.

Dalla relazione con che il Governo aveva presentato questo disegno di legge, chiaramente appariva, che non avevamo punto creduto di porre con esso le colonne d'Ercole; e che ben sapevamo come altri bisogni ancora restassero da soddisfare. Ed ora aggiungo, salvo quel che potrò dire sopra uno od altro particolare argomento, che tutti i porti ai quali hanno fatto allusione gli onorevoli deputati che hanno parlato nella discussione generale, meritano la sollecitudine del Governo, e che o prima o poi i loro desideri dovranno avere una soddisfazione.

Nel numero non piccolo degli oratori che presero parte a questa discussione, pare a me che, malgrado anche le ultime dichiarazioni dell'onorevole Grossi, due soli possano chiamarsi veramente avversari al disegno di legge; vale a dire l'onorevole Plebano e l'onorevole Vigoni. Gli altri hanno fatto alcune critiche o positive o negative; critiche, cioè, per qualche cosa che la legge contiene, o per qualche cosa che essa non contiene; ma veri avversari al disegno di legge parmi che siano stati i due soli che ho nominati.

L'onorevole Vigoni fu poi solo a pronunziare un giudizio, che davvero mi fece grande impressione; e che, se può significare una grande sfiducia di lui verso il Governo in generale e verso

il ministro dei lavori pubblici in particolare, non è perciò meno ingiusto.

Egli infatti non dubitò di affermare che con questo disegno di legge non s'intendeva soddisfare ad alcun grande interesse dello Stato, ma si voleva bensì assicurare una maggioranza parlamentare mediante la soddisfazione di interessi locali.

Io ignoro se siasi mai fatto o tentato di fare qualche cosa di simile. So bene però che questa sarebbe la peggior forma di corruzione del regime parlamentare. Io, onorevole Vigoni, appartengo ad una generazione alla quale, al pari della patria, sono sacre le sue istituzioni politiche; e non che proporre, non parteciperei mai ad atti che, invece di provvedere alla cosa pubblica, mirassero soltanto ad ottenere una maggioranza ministeriale, con la soddisfazione d'interessi locali. (*Benissimo!*)

Il disegno di legge ha per oggetto e per fine la sistemazione dei porti marittimi del regno. Nell'intestazione c'è aggiunto anche dei porti lacuali; ma guardandovi bene se ne trova uno solo, (*Siride*) quello di Desenzano, il quale ha provocato sul capo dell'onorevole relatore i frizzi dell'onorevole Plebano e di altri oratori ieri ed oggi.

Ora tutti intendono che mentre negli ultimi anni, con spese incomparabilmente maggiori di quelle che ora si propongono (perchè allora si trattava di centinaia di milioni e forse miliardi) si è provveduto alla sistemazione delle ferrovie, delle opere idrauliche, delle bonifiche, delle strade ordinarie, non si potevano lasciare senza alcun provvedimento i porti i quali, come dice la parola, sono le vie per le quali la produzione nazionale cerca altri lidi, e da altri lidi la ricchezza affluisce al nostro paese ed alimenta le industrie ed i consumi. (*Benissimo!*) Dirò anzi che il fine e l'oggetto di questo disegno di legge è così importante che a noi, a cominciare dal presidente del Consiglio, è rincresciuto che le presenti condizioni del bilancio ci obbligassero a restare dentro certi confini.

E questo riguardo alle condizioni del bilancio, riguardo imperioso, imposto dalle condizioni della finanza e del pubblico credito, è stato il solo motivo per cui il disegno apparisce ed è troppo limitato; e tale da prestare il fianco alle più vivaci censure degli onorevoli oratori che hanno preso parte alla discussione generale; poichè appunto le maggiori critiche sono venute per ciò che il disegno di legge non contiene.

Noi proponiamo di fare una spesa alquanto inferiore a 64 milioni e mezzo in dodici, anzi in

tredici anni, perchè nessuna parte di questi nuovi stanziamenti di spesa si fa in quest'anno nè nel prossimo esercizio.

S'incomincia con una piccola somma di mezzo milione nell'esercizio 1890-91...

*Una voce.* Poi *crescit eundo!*

**Finali, ministro dei lavori pubblici.** ...si passa a meno di due milioni nel 1891-92, s'arriva a sette nel 1894-95 e non si toccano mai gli otto milioni, ridiscendendo poi sino a quattro; e si va a finire, per un provvedimento, che noi diciamo, ed è realmente di urgente bisogno, si va a finire ai due primi anni del secolo venturo.

Quindi non si può dire che noi non siamo stati solleciti e curanti del bilancio; qualcuno ci avrebbe piuttosto potuto accusare del contrario, vale a dire, di avere, per riguardo al bilancio, distribuito in troppi anni la spesa.

Il progetto dell'onorevole Saracco presentava una spesa di soli 49 milioni e mezzo, ma proponeva che si spendessero questi 49 milioni e mezzo in un novennio, che aveva termine nel 1897-98; e noi dentro questo termine, benchè la spesa sia aumentata da 49 milioni e mezzo a 64 e mezzo, noi ne spenderemo soltanto 43 e mezzo.

Quindi aumentata la spesa in generale, in questo periodo angustioso del bilancio, che noi dobbiamo credere transitorio, a paragone del primo progetto che era stato presentato, risparmiamo 6 milioni.

Del resto, la Commissione la quale riferì sul progetto presentato dall'onorevole Saracco, e della quale fu anche allora elegante e dotto relatore l'onorevole Papa, mantenendo il novennio, elevava la spesa da 49 e mezzo a 56 milioni e mezzo. La minore spesa risultante dal nostro progetto, in confronto di quella proposta l'anno scorso dalla Commissione, è di 13 milioni, sempre in quel periodo che finisce al 1897-98.

Veggono dunque gli onorevoli deputati più solleciti delle condizioni delle nostre finanze, che di questo imperioso bisogno, di questo supremo interesse del paese nostro, noi non siamo stati poco curanti.

Nel primo progetto presentato dall'onorevole Saracco erano 16 soltanto i porti ai quali si provvedeva.

La Commissione, nella sua relazione del 16 giugno 1888, ne aggiunse altri 11, tra i quali quelli di Gallipoli e di Terranova Pausania.

Tutti quei porti sono stati compresi nel nuovo progetto, tranne i due mentovati. La ragione della esclusione, in quanto al porto di Terranova Pausania, è che la provincia e gli altri enti interessati,

ricusano a contribuire con la più piccola somma entro i limiti della legge; e pel porto di Gallipoli, dove si prevede per un progetto non ancora allo stato esecutivo, ma molto attendibile, una spesa di 2 milioni, non si è avuto adesione altro che dal solo comune di Gallipoli, con la condizione però di pagare la sua quota in 50 anni senza interesse. (*Commenti*). Queste sono le ragioni per le quali nella tabella che va unita al presente disegno di legge, non è stata portata per intero la serie dei porti che era stata proposta dalla Commissione nell'anno scorso.

I bisogni si manifestano continuamente, gli studii si vanno perfezionando, e dall'anno passato ad oggi si è manifestata la necessità di aggiungere altri 11 porti; per modo che si elevano ora al numero di 36.

Qualcuno (e qui proprio uso questa parola di qualcuno, perchè non mi sovviene chi abbia fatto quest'osservazione), qualcuno ieri ha detto: ma perchè avete fatta quest'aggiunta, ed avete, iscritto nella lista porti piccoli e inconcludenti, sciupando così il danaro dello Stato?

Veramente porti inconcludenti non ve ne sono; avranno un'utilità maggiore o minore, e la spesa si proporziona di regola all'importanza dei singoli porti. Ma poi quest'affermazione è contraddetta dal fatto; perchè basta osservare che fra questi 11 porti aggiunti e che non erano compresi nè nel progetto Saracco, nè nella relazione della Commissione, stanno nientemeno che i porti di Cagliari, di Catania, Spezia e Venezia. Sono tutti porti questi di primissimo ordine, considerati anche commercialmente; e non so proprio come si sia potuto dire che si è allargata la lista, comprendendo in essa porti che non interessavano il commercio italiano.

Ripeto che se non fosse stato in noi il deliberato proposito di tenere l'onere, risultante da questo progetto, in una misura limitata, e di non aggravare per questo titolo i prossimi futuri bilanci, anzi di diminuire progressivamente la spesa relativa che si verrà ad iscrivere nel bilancio fino all'esercizio 1901-02, la nostra lista sarebbe stata più lunga. Non è poi vero che si sia provveduto soltanto ad alcune località, quasi che non si sia avuto quello spirito di giustizia distributiva, che non è un merito ma è un essenziale dovere del Governo del regno d'Italia.

Guardate questi 36 porti e vedrete che sono scelti in tutta la penisola, da San Remo a Venezia, nel Mediterraneo, nell'Ionio, nell'Adriatico; nè sono trascurate le isole, poichè della Sardegna vi sono quelli di Bosa, di Portotorres, e di Cagliari, e per la Sicilia cinque porti, quelli

ciò di Messina, Palermo, Marsala, Catania e Porto Empedocle.

Debbo ringraziare l'onorevole Zainy per l'appoggio caloroso e autorevole (perchè competente) che ha dato ieri al disegno di legge. Egli espresse una speranza, alla quale io mi sono associato nel principio del mio discorso; e spero che fra non molti anni cesserà questa traversia finanziaria che, invece di navigare, ci fa stare sulle ancore.

So bene che occorrono grandi opere a Brindisi, a Palermo, a Trapani e altrove, oltre quelle fatte negli anni scorsi; affinchè l'Italia nelle sue condizioni marittime si trovi in grado di competere con le nazioni più avanzate, in quella condizione che corrisponde alla sua posizione nel Mediterraneo, così vantaggiosa ai marittimi commerci.

So che il nostro sistema dei fari e dei segnalamenti è deficiente, non solo per numero, ma anche perchè i nostri sistemi d'illuminazione sono antiquati.

Nella mia relazione nella quale si parlava di queste spese, v'è una parte in cui è detto: badate che la spesa che vi propongo riguarda soltanto i bisogni più urgenti, perchè pel servizio dei fari occorrerà per lo meno una spesa di 8 milioni, e per ora si domanda d'iscriverne soltanto una di 2,500,000 lire.

Gli avvertimenti d'ordine amministrativo che l'onorevole Zainy ha dato sono opportuni. Sul principale, sul quale si è esteso più lungamente, vale a dire sul modo di attuare un sistema d'arbitrati, soprattutto nelle questioni tecniche, che, se è possibile, ci liberi dalle disastrose conseguenze alle quali ci troviamo spesso esposti nell'esecuzione dei nostri contratti, mi piace di dire a lui, e spero che la Camera lo udrà con soddisfazione, che, previo parere del Consiglio di Stato (il quale ha già dato parere favorevole), sarà emendato il capitolato generale nel senso, che le questioni tecniche siano deferite ad un giudizio arbitrale delle maggiori autorità e competenze che abbiamo nel Consiglio superiore dei lavori pubblici. *(Bene!)*

Ed ora passando alle osservazioni particolari, risponderò brevemente, desideroso di non omettere alcuna cosa.

L'onorevole Berio ha eloquentemente parlato dei bisogni del porto d'Oneglia. A questo riguardo dirò: che se i progetti fossero stati provocati e presentati prima, forse Oneglia poteva essere compresa nel progetto; ma, perchè Oneglia non è stata compresa nel progetto, non vuol dire che il Governo, nel limite dei mezzi che aveva, an-

che pel passato, non si sia occupato di questo porto, della cui importanza è inutile che io parli, essendo stata messa così evidentemente in rilievo, ieri, dall'onorevole Berio. In questi ultimi anni, si è spesa una somma ben considerevole (200 migliaia di lire) per le escavazioni. E tanto era il desiderio del Ministero di poter sodistare anche ad altri bisogni di questo porto, che mentre si presentava un progetto di banchina, che importava una somma rilevante, si era studiato se, restringendo, per ora, il progetto a quella parte che è in faccia alla piazza Vittorio Emanuele, fosse possibile provvedervi coi mezzi ordinari del bilancio.

Non dico che debba esser così; accenno questo, solo per mostrare che il porto di Oneglia non è stato trascurato dal Ministero dei lavori pubblici.

L'onorevole Nasi ha parlato di Trapani e di Mazzara. Per Mazzara veramente non c'è alcuna proposta; nessuno studio concreto esiste; di modo che le sue osservazioni potranno soltanto richiamare su quel porto l'attenzione del Governo. Ne esiste bensì per Trapani; ma un primo progetto di impianto di banchine, dal Consiglio superiore dei lavori pubblici non è stato trovato buono, eseguibile; e s'intende bene che il ministro dei lavori pubblici, considerando le cose sotto l'aspetto tecnico, se ne deve necessariamente riferire ai Consigli tecnici preposti dalla legge. E lo deve fare il ministro, anche quando fosse un ingegnere.

**Maldini.** *(Della Commissione).* Bravo!

**Finali, ministro dei lavori pubblici.** L'onorevole Carnazza-Amari ha sollevato intorno al porto di Catania due questioni.

In quanto ad una, mi pare che la sua sollecitudine possa essere abbastanza appagata dal fatto, che nel nostro elenco c'è questo porto per 1,716,000 lire per opere di complemento.

In quanto poi a diritto di rimborso che abbia il comune verso lo Stato per opere già eseguite, mi permetta l'onorevole Carnazza di esprimere una mia opinione che ritengo buona: quando si tratta di questioni di ragione privata, sia pure fra un comune e lo Stato, meno se ne parla nel Parlamento e meglio è. *(Bene!)*

Il Governo ha sentito il parere del Consiglio di Stato, che ritenne aver l'erario sodistato a tutti i suoi doveri verso il comune di Catania in dipendenza dalla costruzione del porto...

**Carnazza-Amari.** Domando di parlare per fatto personale.

**Finali, ministro dei lavori pubblici.** Non credo di averlo offeso! *(ilarità).*

La questione potrà essere ristudiata; e, senza

dimenticare giammai l'interesse dell'erario; la ragione prevalente per decidere sarà per qualunque ministro quella di seguire la via, che la giustizia addita.

Gli onorevoli Grossi e Testa hanno parlato dell'attuale rada e futuro porto di Formia.

Su questo punto sorse un dibattito piuttosto vivace fra l'onorevole Grossi e l'onorevole relatore.

Dire che per questo porto non è stato fatto nessuno studio sarebbe una esagerazione; ma è uguale esagerazione dire che esiste uno studio, che sia ad un punto tale da meritare d'includere il porto nel disegno di legge.

Si tratta in verità di uno studio esaminato soltanto da una Commissione locale, e così com'è ha sgomentato un po' anche per la spesa, perchè si mette avanti una spesa di 780,000 lire...

**Grossi.** La metà è a carico dello Stato.

**Finali, ministro dei lavori pubblici.** All'onorevole Rubini che ha parlato dei porti lacuali risponderò, che di fronte ai porti marittimi i porti lacuali hanno una importanza molto secondaria; e poi l'apertura delle linee ferroviarie fa sì, che la navigazione sui laghi vada piuttosto a perdere che a guadagnare in avvenire.

L'onorevole De Riseis ha parlato del portocanale di Pescara; ma essendo questo porto classificato nella quarta categoria, bisognerebbe che il comune fosse più sollecito e usasse della sua iniziativa, perchè si tratta di un porto, pel quale si calcola così all'ingrosso una spesa di lire 1,607,000.

L'onorevole Della Valle c'intrattene del porto di Ortona come porto di rifugio, e così l'onorevole Indelli accennò a Monopoli come porto di rifugio. Ecco: la legge del 16 luglio 1884, della quale non so se con un articolo o con un ordine del giorno si domanda e lo studio e la revisione...

**Indelli.** Ordine del giorno...

**Finali, ministro dei lavori pubblici** .... nel suo primo articolo mettendo i porti di rifugio nelle stesse condizioni dei porti commerciali di prima categoria ha fatto nascere in località, che sarebbero classificate come porti di quarta categoria, ai quali lo Stato contribuisce in molto limitata misura, ha fatto nascere il desiderio di esser classificate come porti di rifugio; perchè in questo caso, qualunque sia l'importanza locale, tutta la spesa va a carico dello Stato. Io non conosco nè Ortona, nè Monopoli; l'onorevole Indelli parlò ieri delle cure che la repubblica di Venezia, che di queste cose certo se ne intendeva moltissimo, spese intorno al porto di Monopoli.

Farò studiare nuovamente le condizioni e del porto di Ortona e di quello di Monopoli; ma posso dire per ora che la Commissione tecnica, che deve dare il suo avviso al Ministero su questi argomenti, ha dichiarato che nè Ortona nè Monopoli sono capaci di divenire porti di rifugio. (*Interruzioni*) Questo è il fatto, ed il fatto è quello che è; ma come ho detto, farò ristudiare la questione per vedere se questo voto possa essere modificato, o debba essere mantenuto.

L'onorevole Guglielmini ha parlato del porto di Palinuro, classico nome ma piccola cosa. In questo porto, siccome è un porto naturale non so veramente quale opera sia da farsi. Penso che si trovi presso a poco nelle condizioni, in che è Porto Conte che conosco, nell'isola di Sardegna; non ho quindi inteso bene che cosa debbasi farsi dal Ministero dei lavori pubblici per il porto di Palinuro.

L'onorevole Elia ha lamentato che siano scarsi gli assegnamenti per i porti di Fano, di Rimini, di Sinigaglia, ed ha trovato una ragione di questo scarso assegnamento in un sentimento che mi attribuisce...

**Elia.** Che lo onora.

**Finali, ministro dei lavori pubblici.** ... che se fosse vero non dico che mi onorerebbe, ma di certo mi eviterebbe censure.

Io credo che per ora gli assegnamenti fatti per i porti di Fano, Rimini e Sinigaglia, e soprattutto di Rimini e Sinigaglia, possono essere sufficienti, perchè, nell'ultimo decennio o quindicennio a Rimini e a Sinigaglia si è lavorato; forse Fano si trova in meno buone condizioni, ma rammenti l'onorevole Elia che abbiamo quel fondo che la prudenza ha suggerito di mettere nella tabella, che è di lire 6,077,000; e queste 77,000 lire indicano uno studio fatto abbastanza approssimativo ed esatto, affine di provvedere alle deficienze che si possano manifestare in un sito o nell'altro.

L'onorevole De Zerbi con un discorso pregevole sotto due aspetti, l'aspetto della erudizione classica e l'aspetto della positività statistica, ha parlato della necessità di un porto di rifugio, o di un rifugio, come si suol dire più semplicemente, a Scilla.

Nessuno credo che contrasterà a quello che egli ha detto, intorno al legittimo desiderio che a Scilla si abbia, se la natura del luogo lo consenta, questo rifugio, che risparmi i disastri che da secoli e secoli avvengono in quel luogo, infame per naufragi.

In quanto a Piombino, del cui porto ha parlato

l'onorevole Panattoni, spetterebbe al comune di pigliare l'iniziativa; perchè Piombino ad onta che fosse proposto di collocarlo in 3ª classe, è stato classificato invece in 4ª.

Il Governo è dispostissimo a dare il suo 30 per cento di contributo che g'impone la legge, e di secondare nel migliore e più largo modo possibile l'iniziativa del comune.

L'onorevole Righi ha invocato qualche cosa, che veramente più che riferirsi alla legge presente, si riferisce all'esecuzione di una legge precedente; ma è sempre buona qualunque occasione per raccomandare al Governo l'adempimento di una legge, che in parte è stata trascurata; e poichè egli riconobbe che in quanto all'aumento del materiale galleggiante nel lago Garda, il Governo aveva adempiuto agli obblighi suoi; procurerò che vi sia adempiuto anche nella parte che riguarda l'ampliamento e la sistemazione del cantiere di Peschiera.

L'onorevole Carozzini invocava la revisione della legge del 16 luglio 1884, ne notava i difetti ed invocava riforme che, a suo avviso, sarebbero opportune. Riforme di leggi organiche è impossibile anche alle menti più elevate di poterle improvvisare. La legge del 16 luglio 1884 sarà sottoposta a diligente studio, e se questo studio persuaderà che occorrono riforme al regolamento dichiaro che le riforme saranno fatte; se si trattasse invece di riforma vera e propria a disposizioni della legge, sarà dovere del Governo di venire a proporla al Parlamento.

Io credo di avere il più brevemente che mi era stato dato, e quasi completamente risposto alle varie osservazioni, e trattato tutti gli argomenti i quali si sono svolti ieri ed oggi in quest'aula. Concludo dicendo che riconosco che questa legge lascia a desiderare; ma siccome finora il bilancio dello Stato ha sopportato un peso molto maggiore per le opere portuali che nel corrente esercizio è di 12 milioni, sarà nel prossimo di 10, poi andrà diminuendo a 9, 8, 6 e 4 milioni, si potrà, senza compromettere le condizioni del bilancio, nell'avvenire provvedere alle opere che sono veramente urgenti.

Siccome poi anche gli onorevoli deputati, che sono singolarmente solleciti della condizione della finanza, non sono restii verso quelle opere le quali debbono promuovere ed aiutare la prosperità nazionale, spero che in breve volgere di tempo le condizioni del bilancio saranno tali, che anche i più rigorosi custodi della finanza possano essere più generosi verso le opere pubbliche. (*Bene! — Approvazioni.*)

### Presentazione di relazioni.

**Presidente.** Onorevole Visocchi, la invito a recarsi alla tribuna per presentare una relazione.

**Visocchi.** Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge: Facoltà al Governo di rendere esecutiva in Italia una dichiarazione aggiuntiva alla Convenzione antifillosserica di Berna.

**Presidente.** Questa relazione sarà stampata o distribuita.

Onorevole Rubini, la invito a recarsi alla tribuna per presentare una relazione.

**Rubini.** Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge: Proroga del corso legale dei biglietti degli istituti di emissione.

**Presidente.** Questa relazione, sarà stampata e distribuita.

Onorevole Cambray-Digny la invito a recarsi alla tribuna per presentare una relazione.

**Cambray-Digny.** Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge per autorizzare la provincia di Bari ad eccedere, con la sovrainposta ai tributi diretti del 1889, il limite legale.

**Presidente.** Questa relazione sarà stampata e distribuita.

### Si riprende la discussione sul disegno di legge relativo alle opere marittime e lacuali.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Carnazza-Amari.

**Carnazza Amari.** Io non ho chiesto, come parve all'onorevole Papa, che lo Stato dovesse rimborsare le spese, che ha fatte Catania in base alla Convenzione del 1872; dissi soltanto che, oltre quelle spese se ne fecero altre eccedenti questa convenzione, per ordine del Governo manifestato dal Genio civile e per oltre un milione e relative al prolungamento della diga e via dicendo.

Ora queste ulteriori spese a carico del solo comune di Catania non trovano legittimazione nella legge per la quale è ammesso il contributo dello Stato, dell'80 per cento, essendo il porto di Catania di prima classe, non nella convenzione del 1872 per la quale gli impegni da parte del comune erano stati soddisfatti quando gli fu imposto di pagare le nuove opere. Per conseguenza non so comprendere come il Consiglio di Stato potè mettere in dubbio il diritto di Catania al rimborso di queste spese che evidentemente è dovuto a quella città.



Ringrazio poi l'onorevole ministro che ha promesso di prendere in considerazione e studiare benevolmente la domanda che io gli sottoposi nello interesse di Catania.

Non credo poi sia stato inopportuno di presentarla alla Camera, perchè trattandosi di una questione relativa a spese per porto tra il comune e lo Stato e trattandosi oggi della legge sui porti mi pare sia questa la sede opportuna per parlarne e sostenere i diritti di Catania.

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

**Indelli.** Il ministro ha già risposto alla preghiera che io gli aveva rivolta. Ma debbo rettificare un equivoco.

Sapevo pur troppo, essendome interessato, che la Commissione non aveva compreso Monopoli, come porto di rifugio nella tabella, per un criterio che mi pareva assurdo.

Io che non sono uomo tecnico, non so se la legge o il regolamento lo dicano. Se la legge o il regolamento dicono ciò, io mi unisco alla preghiera dell'onorevole Carrozzini perchè la disposizione sia riformata e perchè il Governo continui gli studii per far dichiarare di rifugio il porto di Monopoli. Questo è il significato del mio ordine del giorno.

Ad ogni modo, siccome il criterio da cui è partita la Commissione, cioè che vi debba essere rifugio colà dove non esiste pericolo, urta il senso comune, e siccome la Commissione non è infallibile (sarebbe stata esatta se nella legge vi fosse questo criterio, ed io di ciò non discuto) prego il Ministero di far sparire questo assurdo dalla nostra legislazione, se questo criterio, ripeto, informa per avventura la legge o il regolamento.

**Presidente.** L'onorevole Guglielmini non è presente.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Nasi.

**Nasi.** Due parole per esprimere la meraviglia che mi hanno recato le parole del ministro.

Alle molte ragioni che ebbi l'onore di esporre ieri alla Camera ha risposto, adducendo la mancanza del progetto; mentre io ieri dissi che il progetto esiste e si trova al Ministero. Egli può saperlo meglio di me. Aggiunsi che il ministro per altri porti, malgrado le mancanze delle formalità prescritte dalla legge, aveva fatto le proposte; e quindi mi pareva che uguale trattamento avrebbe dovuto essere fatto al porto di prima categoria, del quale dovetti parlare. Manca il parere del Consiglio superiore! Ma è un parere che sarà dato senza dubbio; poichè non vi può essere contestazione di sorta sulla proposta.

Peraltro io aveva accennato a responsabilità della Direzione generale delle opere idrauliche per ciò che concerne le sorti di questo progetto, e anzi di tutte le pratiche relative al porto di Trapani.

L'onorevole ministro non ebbe la bontà di dirmi nulla su tale argomento. Avevo anche chiesto perchè la Direzione generale delle opere idrauliche non avesse ottemperato a parecchie prescrizioni della legge. Ed aveva parlato della Direzione generale delle opere idrauliche, in quanto che si sa da tutti che, quando un progetto non si vuole eseguire, è in potere dell'Amministrazione di mandarlo alle calende greche. Basta rinviarlo da un ufficio all'altro, perchè passino degli anni. E la banchina, questa piccolissima opera, della quale si è parlato, è stata chiesta fino dal 1879. Vede il ministro che se c'è responsabilità, non è delle rappresentanze locali o di chi ha dovuto in questi ultimi anni difendere questi legittimi interessi; ma è in gran parte degli uffici governativi. Comprendo che il ministro può coprire con la sua responsabilità anche i funzionari; ma spesso, dietro queste parole grosse, Ministero, Consiglio superiore, si nascondono persone e responsabilità piccole.

E in proposito debbo deplorare come spesso avvenga che nei nostri paesi sieno destinati funzionari inabili; e che gl'inabili vi rimangono, mentre i buoni ottengono di andarsene via presto. Le parole stesse del ministro mi costringono a richiamare tutta la sua attenzione anche questo argomento, appunto perchè riesce molto doloroso che molte opere di pubblico interesse siano trascurate, per colpe degli ufficiali del Governo.

Quanto a Mazzara, io non dissi che si trattava di lavori da comprendersi in questo progetto. Dissi che la sua classificazione non era stata fatta, nonostante le insistenze e i documenti presentati; i quali dimostrerebbero, che questo porto merita di esser posto in terza classe.

Dopo ciò non posso dichiararmi soddisfatto delle risposte del ministro e mi dispiace di non poter dare voto favorevole a questo progetto di legge.

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

**Vigoni.** A me preme assicurare l'onorevole ministro dei lavori pubblici che non ho menomamente inteso di lanciargli un'accusa che sarebbe gravissima. Io dissi esservi quelle apparenze le quali del resto sono inevitabili, disgraziatamente, in tutti questi disegni di legge in forma *omnibus*,

come suol dirsi, ma non intendeva menomamente con questo di lasciar supporre ai miei colleghi che fosse nell'animo mio l'intendimento di rivolgere al ministro una accusa che, come dissi, sarebbe gravissima. I precedenti dell'onorevole ministro dei lavori pubblici sono tali che lo mettono al coperto da qualsiasi sospetto al riguardo, ed io non credo che, in alcun modo, egli smentirebbe quelle tradizioni che egli lasciò altra volta su quei banchi.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole De Riseis.

**De Riseis.** L'onorevole ministro nell'esordire il suo conciso discorso, ha detto che il Governo terrà conto dei voti e delle proposte presentate dai diversi oratori nella discussione di questa legge, la quale non segna certamente le colonne d'Ercole in fatto d'opere portuali. Egli però non ispose che pochissime parole sul porto-canale di Pescara e sul mio ordine del giorno.

Son certo che egli vorrà essere cortese di esprimere la sua opinione in proposito quando si verrà all'esame degli ordini del giorno presentati, e che anzi, accettando quello proposto da me e da' miei colleghi, vorrà egualmente prendere in seria considerazione le raccomandazioni e gli eccitamenti che da me gli vennero rivolti.

Sono però in dovere di fare qualche breve osservazione a quanto egli ha detto.

L'onorevole ministro ha affermato che il porto di Pescara è porto di quarta categoria, che per esso si richiede una spesa di lire 1,607,000 ed accusò di poca sollecitudine i comuni interessati ai quali spetta l'iniziativa.

Primieramente, mi permetta onorevole ministro, se qualcuno può essere incolpato di poca sollecitudine, deve esserlo certamente l'amministrazione dei lavori pubblici.

I comuni hanno iscritto nei loro bilanci le somme richieste pel loro concorso agli studi esecutivi, ma l'ingegnere incaricato di eseguirli non si è mai dato pensiero di iniziarli, nonostante le insistenti sollecitazioni rivolte a lui ed al Ministero.

In quanto alla categoria ed alla spesa necessaria per l'opera, è evidente che noi ci aggiriamo in un circolo vizioso, poichè non potremo definire nè l'una nè l'altra se non quando si conoscerà l'esito di questi studi e saranno questi sottoposti alla considerazione ed all'approvazione del Consiglio superiore dei lavori pubblici e della Commissione permanente dei porti e fari.

E giova ripetere che gli enti interessati non sa-

ranno tutti egualmente sollecitati a concorrere alla esecuzione di quel porto fino a che lo vedranno in una categoria inferiore a quella che gli compete e si sentiranno quindi gravati da una spesa troppo onerosa.

L'onorevole ministro ha aggiunto che per quell'opera si accenna ad una spesa di lire 1,607,000. Ciò è perfettamente esatto, almeno secondo le previsioni del progetto Mati.

Io gli ripeterò a questo riguardo ciò che ho già detto, che i lavori, secondo il progetto più volte ricordato, si dividerebbe in due periodi, il primo dei quali riguarderebbe particolarmente i lavori d'arginazione e d'incanalamento dell'ultimo tratto del fiume che importerebbero soltanto lire 272,600.

Ora lo scopo del nostro ordine del giorno, mi giova ripeterlo, è appunto quello di affrettare la esecuzione di questo primo stadio del progetto che darebbe per pronto risultato di facilitare l'accesso nel canale alle barche da pesca e del commercio, che anche ora superando non lievi difficoltà vi affluiscono; e di prevenire, col deflusso aperto alle acque del fiume e con gli argini elevati sulle sue sponde, il rinnovamento delle disastrose alluvioni che sono sempre una terribile minaccia per le campagne e per l'abitato di Castellammare Adriatico e di Pescara.

Ecco dunque la necessità di sollecitare gli studi e di coordinarli ai due importanti obiettivi.

In quanto alla riparazione delle antiche opere danneggiate e pericolanti, confido che il ministro vorrà provvedervi senza indugio disponendo di quella somma che la Commissione ha proposto di prelevare dalle spese impreviste per quelle opere più urgenti non considerate nella presente legge.

E detto ciò invoco novellamente la benevolenza della Camera e dell'onorevole ministro perchè vogliano accettare le mie raccomandazioni e l'ordine del giorno.

**Presidente.** Prego la Camera di prestare attenzione. Gli ordini del giorno, sui quali Governo e Commissione dovranno poi esprimere il loro avviso, si possono classificare nel seguente modo:

Primo, è l'ordine del giorno della Commissione che si riferisce alla laguna di Venezia.

Secondo è quello degli onorevoli Rubini, Cucchi Luigi ed altri i quali richiamano l'attenzione del Governo sui porti lacuali.

Poi viene un altro ordine del giorno della Commissione che si riferisce al bacino di carenaggio del porto di Ancona e che viene rimandato all'articolo 2.

L'onorevole Elia ed altri propongono un elenco

tassativo che riforma gli stanziamenti proposti nell'articolo 2.

Viene poi l'ordine del giorno dell'onorevole Carrozzini col quale s'invita il Governo a studiare e proporre le riforme opportune alla legge 16 luglio 1884 sulla classificazione dei porti.

L'onorevole Indelli ed altri vogliono che nella riforma di questa legge sia compreso anche il porto di Monopoli.

L'onorevole Della Valle vorrebbe che si facesse qualche modificazione alla legge, per la costruzione di un porto di rifugio ad Ortona.

Poi l'onorevole Zucconi ed altri nove deputati hanno presentato quest'altro ordine del giorno:

“ La Camera considerando che il lungo tratto di costa da Ancona a Manfredonia non offre alcun punto di riparo e che per sei mesi dell'anno sui porti dell'Adriatico lungo quella costa è pressochè sospesa la navigazione a vela per mancanza di porti di rifugio, invita il Governo a fare eseguire gli studi per la costruzione di uno o più porti di rifugio nei punti che si ravviseranno più adatti.

“ Zucconi, Lazzarini, Marcatili, Penserini, Grossi, Serra, Tomassi, Tondi, A. Guglielmi, O. Caetani ”

Gli onorevoli De Riseis, Costantini ed altri deputati, invitano il Governo a sollecitare gli studi esecutivi sul porto-canale di Pescara. L'articolo aggiuntivo, proposto dall'onorevole Berio ed altri deputati, quello proposto dagli onorevoli Grossi e Visocchi, trovano loro sede nell'articolo 2. L'onorevole D'Ayala-Valva propone, col suo ordine del giorno, di passare alla discussione degli articoli.

Prego dunque la Commissione di tenere sospeso l'ordine del giorno che riflette il porto di Ancona, come pure le proposte aggiuntive degli onorevoli Berio e Visocchi, e di volere esprimere il suo avviso intorno agli ordini del giorno che ho classificati.

L'onorevole relatore ha facoltà di parlare.

**Papa, relatore.** La Commissione, per parte sua, non fa opposizione a che l'ordine del giorno dell'onorevole Rubini sia accettato dalla Camera. In quanto agli altri, che furono presentati dagli onorevoli Della Valle, De Riseis, Indelli e Carrozzini, coi quali si invita il Governo a compiere studi, per il miglioramento di alcuni porti, o per vedere se occorra introdurre nuove modificazioni nella legge sulla classificazione, ovvero che richiamano l'attenzione del Governo sulla convenienza di costruire nell'Adriatico qualche porto di rifugio, la Commissione non avrebbe motivo di re-

spingerli, perchè lo studiare giova sempre, molto più quando si tratta di cose tanto importanti.

**Finali, ministro dei lavori pubblici.** Facendo seguito a ciò che ha detto l'onorevole relatore, dichiaro anche io che il Governo accetta l'ordine del giorno Rubini, che riguarda la sistemazione dei porti lacuali.

In quanto ai porti di rifugio, dei quali difetta l'Adriatico, pregherei gli onorevoli Indelli e Della Valle, i quali parlano nel loro ordine del giorno del porto di Ortona e di Monopoli, di associarsi a quello che ha letto il presidente, il quale inviterebbe il Governo a studiare dove sarebbe più opportuno stabilire un porto di rifugio nell'Adriatico.

In quanto all'invito di far compiere gli studi esecutivi del progetto del porto-canale di Pescara, è una questione diversa da quello dei porti di rifugio, e io non ho difficoltà di accettarlo; ma prego l'onorevole De Riseis da parte sua di fare in modo, che gli enti locali concorrano col Governo per fare gli studi occorrenti ed adempiano il loro dovere.

**De Riseis.** Lo hanno già adempiuto.

**Finali, ministro dei lavori pubblici.** Qualcuno sì, qualcuno no.

In quanto alle riforme che possa meritare la legge del giugno 1884, io l'avevo già dichiarato nel mio discorso di non aver difficoltà di accettare l'invito a studiarle.

**Presidente.** Onorevole Indelli, accetta la proposta del ministro dei lavori pubblici?

**Indelli.** Prendo atto delle dichiarazioni che ha fatto l'onorevole ministro, cioè che non mancherà di studiare la riforma della legge del 1884, anche nell'interesse del porto di Monopoli, e quindi non ho nessuna difficoltà di associarmi all'ordine del giorno dell'onorevole Carrozzini, il quale risponde perfettamente a questo concetto.

**Presidente.** L'onorevole Della Valle si associa all'ordine del giorno Carrozzini?

**Della Valle.** Mi associo anch'io all'ordine del giorno dell'onorevole Carrozzini, prendendo atto delle dichiarazioni dell'onorevole ministro rispetto agli studi ed anche relativamente al porto d'Ortona a Mare.

**Presidente.** Onorevole Zucconi, Ella si associa all'ordine del giorno dell'onorevole Carrozzini?

**Zucconi.** Siccome il ministro ha dichiarato di accettare il mio ordine del giorno, così lo mantengo.

**Presidente.** Lo mantiene; sta bene.

**Di Baucina.** Chiedo di parlare.

**Presidente.** Ne ha facoltà.

**Di Baucina.** L'onorevole ministro, nella sua ri-

sposta complessiva a vari oratori, si occupò poco della mia raccomandazione riguardante il porto di Termini Imerese.

L'argomento è ben importante per Termini e per la Sicilia; ed è perciò che reclamo dalla cortesia del signor ministro assicurazioni esplicite ed informate alla bontà del mio argomento.

**Finali, ministro dei lavori pubblici.** Chiedo di parlare.

**Presidente.** Ne ha facoltà.

**Finali, ministro dei lavori pubblici.** È stato veramente una dimenticanza; non già deliberato proposito.

Per Termini Imerese sono stati già appaltati i lavori per 60 mila lire, cioè i lavori da farsi pel consolidamento delle gettate; si è anche provveduto ad una boa d'ormeggio, con una spesa di 9 mila lire, come pure si sono date le disposizioni per migliorare l'illuminazione del faro. Desidero che l'onorevole Di Baucina possa esser contento di questa mia risposta.

In quanto all'onorevole Nasi, io non contraddico i suoi giudizi: è cosa poco facile far combinare giudizi diversi, ma i fatti sono quali sono, indipendentemente dai giudizi. Io quindi gli dico che il progetto riguardante le banchine di Trapani, benchè sia da un pezzo oggetto di studio, non è ancora stato approvato dal Consiglio superiore.

**Di Baucina.** Chiedo di parlare.

**Presidente.** Ne ha facoltà.

**Di Baucina.** Ringrazio l'onorevole ministro della sua risposta; però io sapeva perfettamente quanto ha detto relativamente ai provvedimenti presi pel porto di Termini; ma mi permetta, era tutt'altra la raccomandazione che io gli aveva rivolto, poichè un fatto nuovo è avvenuto in quella contrada.

La ferrovia Palermo-Messina e molte strade rotabili hanno attivato il commercio in modo, che oggi si è visto che il porto di Termini, come fu iniziato e come sta completandosi, non è sufficiente al continuo crescere di que' commerci. La vasta regione che fa capo a quel porto sente il bisogno di sbocco più facile e completo.

Le somme già stanziato delle quali mi ha parlato l'onorevole ministro, servono a completare il porto quale fu concepito.

E sta bene. Ma come già ebbi l'onore di dire, oltre tale completamento, occorrono altre opere. Occorre una banchina, raddoppiata difesa al continuo arenamento prodotto dal fiume di San Leonardo. Occorre in tempo più o meno breve ampliare quel porto e farlo tale che corrisponda alle

nuove e promettenti condizioni economiche e commerciali del paese. Industrie antiche e quasi spente come quelle che fornivano i monti di quella regione hanno bisogno di rivivere. Tutti aspirano a migliore avvenire; e Termini che tanti sacrifici fece per questo porto, che con incredibile audacia lo volle e lo conquistò sulla nuda costa, ha diritto di essere assecondata nella meritevole impresa, per ritrovare in questa opera della quale ha dotato il paese quella floridezza ed importanza economica che già ebbe in altri tempi. Ed ora che si discute questa legge che per 12 anni immobilizzerà ogni costruzione marittima ho il dovere di chiedere che si prelevino 200,000 lire sul fondo di quasi 7 milioni del capitolo imprevedute in favore del porto di Termini e vi si spendano in relazione degli esercizi stabiliti oltre quelle del fondo già stanziato.

Spero che l'onorevole ministro e la Commissione valuteranno seriamente la mia proposta, e faranno buon viso alla mia preghiera.

**Finali, ministro dei lavori pubblici.** Negli ulteriori studi che si faranno intorno a questa parte della azienda portuale, terrò conto delle osservazioni e raccomandazioni dell'onorevole Di Baucina.

**Di Baucina.** Ringrazio il ministro, e confido nella sua promessa e nella sua equità.

**Presidente.** L'onorevole Nasi prende atto delle dichiarazioni del Governo? Mantiene il suo ordine del giorno, o lo ritira?

**Nasi.** Lo ritiro.

**Presidentè.** Onorevole De Riseis, mantiene o ritira il suo ordine del giorno.

**De Riseis.** Poichè il ministro lo ha accettato, lo mantengo.

**De Zerbi.** Chiedo di parlare.

**Presidente.** Onorevole De Zerbi, la sua proposta vien dopo, perchè è un articolo aggiuntivo.

**De Zerbi.** La mia proposta vien dopo, perchè è un articolo aggiuntivo. Però mi piace prendere atto di questo, per conchiuder bene la discussione generale, anche per quanto riguarda me: che l'onorevole ministro ha dimostrato la impossibilità di provvedere a Gallipoli, nello stato attuale della questione; ma ha dimostrato splendidamente che per Oneglia, il Governo non merita accusa di essere stato trascurato. Ciò tuttavia non esclude che qualche cosa si possa fare.

Di questo ne potremo parlare all'articolo aggiuntivo. In quanto a Scilla, egli con parole cortesi mi ha dato ragione. Prendo atto di ciò, e ne parleremo in seguito.

**Presidente.** Verremo all'ordine del giorno della Commissione.

“ La Camera, ritenuto che la conservazione della laguna, viva e morta, è condizione essenziale per l'incolumità di Venezia e per la regolare alimentazione de' suoi porti, confida che il Governo saprà vigilare con rigorosa cura al regime della laguna stessa, e provvedere con efficaci regolamenti alla integrità dell'estuario. ”

Metto a partito quest'ordine del giorno.

(È approvato).

Leggo l'ordine del giorno dell'onorevole Rubini e altri deputati.

“ La Camera, confidando che il Governo vorrà provvedere anche alla sistemazione dei porti lacuali, specialmente in relazione al loro diretto allacciamento colle ferrovie che vi fanno capo, passa all'ordine del giorno. ”

(È approvato).

Viene ora l'ordine del giorno dell'onorevole Carrozzini ed altri deputati, al quale si sono associati gli onorevoli Indelli e Della Valle:

“ La Camera invita il Governo a studiare e proporre le riforme opportune alla legge 16 luglio 1884 sulla classificazione dei porti. ”

(È approvato).

Come ordine del giorno generico viene ora l'ordine del giorno dell'onorevole Zuccomi e altri:

“ La Camera considerando che il lungo tratto di costa da Ancona a Manfredonia non offre alcun punto di riparo e che per sei mesi all'anno sui porti dell'Adriatico lungo quella costa è pressochè sospesa la navigazione a vela per mancanza di porti di rifugio, invita il Governo a fare eseguire gli studi per la costruzione di uno o più porti di rifugio nei punti che si ravviseranno più adatti. ”

Quest'ordine del giorno è accettato dal Governo e dalla Commissione.

Lo pongo a partito.

(È approvato).

L'ordine del giorno dell'onorevole De Riseis e altri si riferisce ad un'opera determinata.

È il seguente:

“ La Camera invita il Ministero a far compiere gli studi esecutivi del progetto del porto-ca-

nale di Pescara, coordinandoli alle opere di sistemazione dell'ultimo tratto del fiume. ”

(È approvato).

Finalmente viene l'ordine del giorno dell'onorevole D'Ayala-Valva:

“ La Camera approva il concetto informatore della legge portuale, siccome quello che risponde per ora alle più urgenti necessità della navigazione e passa alla discussione degli articoli. ”

(È approvato).

Veniamo ora alla discussione degli articoli.

Onorevole ministro, accetta che la discussione si apra sul disegno della Commissione?

**Finali, ministro dei lavori pubblici.** Accetto.

**Presidente.** Leggo l'articolo primo:

“ E autorizzata la spesa di lire 64,416,000 per la esecuzione delle opere marittime e lacuali indicate nella tabella annessa alla presente legge, e per la concessione di un eccezionale concorso dello Stato nella somma di lire 40,000 a favore del municipio di Numana sulla spesa ad esso occorrente per la sistemazione e poi prolungamento della scogliera esistente in quel porto.

“ Le suddette opere sono dichiarate di pubblica utilità ed obbligatorie agli effetti dell'articolo 13, capoverso primo, del testo unico della legge 16 luglio 1884, n. 2518, approvata con regio decreto 2 aprile 1885, n. 3005. ”

Prima di dar lettura della tabella che fa parte integrante di questo articolo primo, parmi opportuno mettere in discussione l'emendamento proposto dall'onorevole Elia all'articolo secondo, il quale emendamento porterebbe la spesa autorizzata da questa legge a lire 66,916,000 invece di lasciarla, come proporrebbero Governo e Commissione, in lire 64,416,000.

Quella maggiore somma di lire 2,500,000 poi dovrebbe essere spesa in una serie di anni corrispondente a quella proposta dal Governo per la costruzione di un bacino di carenaggio ad Ancona.

Ora, se si votasse subito l'articolo primo che fissa la spesa totale in 64 milioni, naturalmente l'emendamento dell'onorevole Elia che porta un maggiore stanziamento di oltre due milioni, non avrebbe più ragion d'essere. Per cui pare a me che questa sia la sede per discutere l'emendamento dell'onorevole Elia, perchè se la Camera invece di 64 milioni ne volesse stanziare 66, bisognerebbe poi anche nella tabella aumentare un numero per la costruzione del bacino di carenaggio ad Ancona

e mettervi lo stanziamento in più, proposto dall'onorevole Elia.

Se non vi sono opposizioni, l'onorevole Elia ha facoltà di svolgere il suo emendamento.

**Elia.** Onorevoli colleghi, voi avrete osservato nella ventiquattresima pagina della relazione come io abbia creduto mio compito doveroso di chiedere alla Commissione, della quale io faccio parte, giustizia pel porto di Ancona che in questo disegno di legge non è affatto contemplato. Vi do parola che sarebbe stata una grande soddisfazione per me se mi fossi potuto risparmiare di parlare, e darvi la noia di un mio discorso; ma sventuratamente vi sono costretto perchè si tratta di chiedere al Governo, alla Commissione e a voi, cari colleghi, che si renda vera giustizia alla città ed al porto di Ancona.

I ministri che hanno preceduto l'onorevole Finali, aveano dichiarato alla Camera essere intendimento loro di soddisfare ai bisogni dei bacini di carenaggio con una legge speciale; da questa legge anche Ancona avrebbe avuto il completamento del suo bacino.

Certo io non farò colpa all'onorevole Finali di avere decampato da cotesto criterio de' suoi predecessori. Anzi io lo lodo per avere pensato di dare con la legge presente i bacini a Napoli e Venezia, bacini che sono necessari a quelle grandi città ed empori commerciali, ma io avrei desiderato che da un uomo coscienzioso e giusto com'è l'onorevole Finali, si fosse pensato anche ad Ancona, che, a differenza di altri porti, ha dei diritti acquisiti pel completamento di un'opera incominciata e non finita.

Onorevoli colleghi, nel 18 dicembre 1862 il Parlamento italiano autorizzava con legge lo stanziamento di lire 2,400,000 per il bacino di carenaggio di Ancona.

La spesa era così ripartita:

Esercizio 1862 . . .	L.	300,000
"    1863 . . .	"	700,000
"    1864 . . .	"	700,000
"    1865 . . .	"	700,000
Totale . . . . .	L.	<u>2,400,000</u>

Il progetto definitivo portava per il bacino di carenaggio suddetto le seguenti dimensioni:

Lunghezza utile . . .	metri	102. 80
Larghezza in sommità .	"	27. "
Larghezza nel fondo .	"	15. "

Come vedete tutto era stabilito, tutto regolato, non occorre altro che dare esecuzione alla legge.

Se i ministri di quei tempi alla legge fossero stati ossequienti, il bacino d'Ancona sarebbe stato ultimato nel 1865. È la legge che lo voleva.

Il lavoro fu appaltato, fu incominciato, si erano spese circa 700,000 lire, per preparare il fondale ed alcuni lavori della sponda sinistra; quando nel 1870 il Sella, con la legge dei provvedimenti finanziari sopprime il fondo, per il bacino del porto d'Ancona. In quell'epoca l'onorevole Sella poteva commettere anche delle ingiustizie; il paese l'avrebbe assecondato, perchè l'Italia si preparava a venire nella sua capitale, Roma, desiderata dagli italiani, e per la quale avrebbero fatto qualunque sacrificio.

Io non faccio recriminazioni. Non le ha fatte allora il paese mio, perchè era dominato da un sentimento di patriottismo; non le farò io, perchè del patriottismo lo sento io pure. Ma onorevoli colleghi, non si recriminava nè protestava anche perchè Ancona sapeva che sarebbe giunto anche per lei il momento della giustizia. Ora io ritengo, e spero anche voi riterrete, che il momento della giustizia sia ormai venuto anche per Ancona; e sarebbe grave, onorevoli colleghi, se non lo fosse!

Si è provveduto con altre leggi ai bacini di Genova, a quello di Livorno e a quello di Messina. Si provvede con la presente legge ai bacini di Napoli e di Venezia. Giustizia vuole che si conduca a compimento quello di Ancona; e badate, onorevoli colleghi, che Ancona non ha perduto nulla della sua importanza.

Il porto di Ancona è stata sempre nell'Adriatico quello che è stata ed è Civitavecchia per il Mediterraneo, il porto di Roma, commercialmente parlando, la sua importanza è grandissima. Voi non troverete nell'allegato 19 della relazione accennato al porto di Ancona, non vi era ragione che vi figurasse perchè, come ho detto, nell'attuale disegno di legge nessun'opera è preveduta per quel porto.

Ma se voi vi prenderete la pena di esaminare le statistiche doganali, voi troverete che la dogana del porto di Ancona ha dato nel 1887 13 milioni fra tasse e diritti marittimi mentre altri porti di prima classe per cui la Commissione ha creduto di provvedere perchè i primissimi dell'Italia nostra, danno meno. Palermo e Savona per esempio danno 6 milioni d'entrata, Civitavecchia ed altri di simile categoria ne danno 4. Ho qui presente, onorevole ministro, un documento della direzione generale delle gabelle, il quale mi dice che nei primi 5 mesi di quest'anno la dogana di Ancona ha dato 9 milioni circa, ciò che vuol dire che in quest'anno darà sicuramente 20 milioni, e

ce ne sono pochi che danno altrettanto, credo due soli, quello di Genova e quello di Napoli. Nella seduta d'ieri l'onorevole Giolitti, ministro del tesoro, disse che la nostra condizione finanziaria non è poi così disperata come da qualcuno si crede, giacchè vi è sempre da contare sugli ordinari maggiori proventi. Ancona dimostra che egli disse la verità. Se tutte le dogane del regno aumentano i loro incassi nelle proporzioni della dogana di Ancona il disavanzo potrà essere ben presto colmato. Ora tutte queste merci che si sdaziano nella dogana di Ancona sono portate in quel porto da vapori, e tutti sanno, (e me ne appello agli uomini di mare ed in particolare al maestro delle cose di mare, l'onorevole Maldini) che quando i vapori vengono da lunghe navigazioni, come ad esempio i non pochi provenienti da Giava coi zuccheri grezzi per la grandiosa raffineria, tutti i vapori hanno bisogno di riparare le avarie sofferte e di pulire le loro carene. Ebbene in Ancona questo non vi si può fare.

E poi c'è un'altra cosa che è pur grave. I vapori che vengono in Ancona, dopo lunghi viaggi, potrebbero pure trovare qualche cosa da esportare da quel porto, gli asfalti, per esempio, i zolfi delle Romagne, i zuccheri raffinati ecc.; invece sono obbligati partire vuoti per andare a Trieste a fare in quei bacini di carenaggio, quelle operazioni, che per mancanza del bacino non si possono fare in Ancona.

Come vedete, onorevoli colleghi, ultimare il bacino di carenaggio di Ancona è non solo una necessità, ma una vera giustizia.

La Commissione ne ha riconosciuta la necessità e la giustizia, ma essa, per il timore di recare danno ad altre opere comprese nell'attuale progetto di legge, non ha creduto di unirsi a me per insistere presso il Ministero affinché il bacino di carenaggio di Ancona fosse completato.

La Commissione ha voluto concedere ad Ancona un ordine del giorno.

Ma, onorevoli colleghi, un ordine del giorno, allo stato attuale delle cose, per Ancona non basta; essa vuole la giustizia e la domanda al Governo dell'onorevole Crispi, che deve essere, è, e sarà sempre un Governo di giustizia; la domanda a voi, onorevoli colleghi, a cui certo il sentimento di giustizia non fa difetto.

Dunque, in nome della giustizia, domando al Governo, domando alla Commissione, domando a voi, onorevoli colleghi, che sia accettato il mio emendamento.

Come vedono, gli onorevoli ministri Finali e Giolitti, io non aggravo gli stanziamenti dei primi

anni, perchè comprendo che, nel momento attuale, non bisogna forzare la mano ai ministri per aggravare la situazione finanziaria; io domando piccoli aumenti negli anni successivi, per completare un'opera che legge del Parlamento italiano voleva fosse ultimata nel 1865.

Accettando il mio emendamento Governo e Camera avranno fatto un atto di giustizia ad una città che merita il riguardo vostro, perchè ha dato esempio di sapersi sacrificare quando erano necessari i sacrifici per la patria. (*Bene! Bravo!*)

**Presidente.** Avverto che quando la proposta dell'onorevole Elia non fosse approvata, io dovrei far discutere e votare l'ordine del giorno della Commissione.

L'emendamento dell'onorevole Elia è tassativo; propone un aumento di spesa a beneficio del bacino di carenaggio di Ancona. La Commissione invece propone un ordine del giorno con cui raccomanda al Governo di studiare la questione.

Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro.

**Finali, ministro dei lavori pubblici.** L'onorevole Elia sa che io m'interesso della città di Ancona quasi al pari di lui che v'è nato. Io vi ho passati parecchi anni della mia adolescenza; e nel 1860 ho avuto l'onore di essere mandato dal Governo del Re, insieme a Lorenzo Valerio, per governare quelle provincie ed instaurarvi il regime liberale. Dunque non v'è dubbio; io mi interesso grandemente per quella città. E quando l'onorevole Elia, prima che io presentassi questo disegno di legge, mi raccomandò il bacino di carenaggio di Ancona, non mancai di occuparmene.

Egli ha parlato di diritti acquisiti di Ancona. In un certo senso è forse giusta la sua parola; ma nel senso legale non è precisa, perchè è vero che era stata decretata da una legge la costruzione di un bacino di carenaggio in Ancona, ma sopravvenne un'altra legge che disse che quel bacino di carenaggio non si doveva più fare, e si capisce perchè. Non fu soltanto per ragioni finanziarie; ma fu anche per le mutate condizioni dell'Adriatico, dopo la liberazione di Venezia. La legge del 1870 espressamente abrogò l'articolo quinto della legge del 1862 riguardante la costruzione del bacino di carenaggio; e ordinò che il residuo fondo, nella somma di 320,000 lire fosse impiegato nella costruzione di una banchina fino a raccorderla con quella di Porto Marina, come si è fatto. La questione però del bacino di carenaggio in Ancona non è stata dimenticata: ha formato oggetto di studi anche posteriori.

Anzi si è fatto uno studio non solo di un bacino di carenaggio, ma anche di uno scalo di alag-

gio; che è cosa di minore spesa, e che certo soddisferebbe l'onorevole Elia, assai meno che non la costruzione di un bacino di carenaggio. Abbiamo nei fondi stabiliti per il porto di Ancona e che io in una seduta di circa un mese fa, rispondendo ad una interrogazione dell'onorevole Elia, dissi che non sarebbero stati mai distratti dal fine a cui sono destinati, cioè a beneficio del porto di Ancona, abbiamo ancora 400,000 lire che sarebbero sufficienti alla costruzione di uno scalo di alaggio.

L'onorevole Elia poi sa che sono sorte alcune questioni tecniche intorno alla fondazione in Ancona tanto di un bacino di carenaggio che di uno scalo di alaggio. È inutile che entri nei particolari. Quello che voleva dire all'onorevole Elia è questo: che nel 1884 fu nominata apposita Commissione perchè determinasse in quali parti d'Italia era opportuno ed utile avere dei bacini di carenaggio. Questa Commissione ammise la opportunità di 13 bacini di carenaggio. Li divise in tre classi assegnandone 4 alla prima, 6 alla seconda e 3 alla terza classe; in ordine all'urgenza e alla utilità dell'opera, mettendo in prima e in seconda classe quelli che reputava rispettivamente più urgenti.

Ora della prima classe, mercè della presente legge, ne avremo tre eseguiti, della seconda classe, ne avremo due, nella terza classe, ossia nella classe che comprende i bacini giudicati da quella Commissione meno utili e meno urgenti, non ne è e non ne sarà costruito alcuno; e in questa terza classe, a giudizio di quella Commissione, sta anche il bacino di carenaggio di Ancona.

Ora, poichè non è ancora costruito un bacino di carenaggio, indicato di prima categoria, quello di Palermo, e non ne sono costruiti ancora quattro messi in seconda categoria, quelli di Brindisi, di Savona, di Castellammare e di Cagliari; anche perchè mi trovava in quella condizione personale, a cui, con delicata parola, ha accennato l'onorevole Elia, non ho creduto di potere stanziare la somma occorrente per il bacino di carenaggio di Ancona, nel disegno di legge.

Non ho creduto di poterlo fare anche per ragioni finanziarie, perchè è stato con grande stento che il mio onorevole collega il ministro del tesoro, non per capriccio, ma per rispetto alla condizione del bilancio, mi ha consentito di portare a 64 milioni e mezzo una somma che da principio io stesso aveva proposto soltanto in 63 milioni, ma che cammin facendo mi si è un poco ingrossata. Non potrei quindi accettare per ora la proposta dell'onorevole Elia.

Però sia per la condizione del porto di Ancona, sia per quel precedente legislativo del 1862, pel quale Ancona avrebbe avuto il suo bacino di carenaggio già compiuto nel 1870, se l'amministrazione fosse stata più sollecita in eseguirlo; dichiaro che nello studio, che progressivamente si farà per soddisfare agli interessi delle città marittime, più cospicue del regno, questo desiderio, questo interesse di Ancona, del quale l'onorevole Elia si è fatto così caloroso e degno interprete, non dovrà cedere il posto ad alcun altro.

Mi dispiace di non poter fare una dichiarazione più soddisfacente.

**Presidente.** Onorevole Elia, mantiene o ritira il suo emendamento?

**Elia.** Mi si permetta alcune parole. L'onorevole ministro ha accennato ad un fatto, quello cioè dell'avvenuta liberazione della Venezia e la fortunosa sua annessione all'Italia, come causa della soppressione del fondo pel bacino di carenaggio di Ancona.

Debbo su ciò fare una dichiarazione. Se i bacini che si sono fatti, e quelli che si vanno facendo con la presente legge, avessero carattere militare, io direi: onorevole Finali, militarmente parlando lei ha detto una cosa giusta; io mi arrendo alle sue osservazioni; Ancona ha perduto della grande importanza militare che aveva prima che Venezia venisse all'Italia, (sebbene io ciò non creda) e le direi aspetterò volentieri che sia fatta giustizia ad Ancona, quando si faranno i bacini a scopo commerciale. Ma onorevole ministro i bacini che si sono fatti, e che si fanno, con la legge presente hanno tutti scopo commerciale. Ora mi vorrebbe dire l'onorevole ministro da quali criteri è stata guidata quella Commissione che ha classificato i bacini dei vari porti d'Italia? Mi saprebbe dire egli, all'infuori di Napoli, Genova e Venezia, quali sono gli altri porti che hanno tale e tanta importanza, da superare Ancona per la rendita che dà allo Stato? Può dirmi lei che la Commissione che ha studiato questi porti sia stata infallibile? Se lei potrà dirmi tutto questo io le darò ragione.

Ma quando si fanno queste parzialità, quando si trovano delle Commissioni che giudicano porti che danno in proventi doganali 6 milioni, al disopra di quello che ne dà 20, io non so se è ragionevole l'affermare l'infalibilità di queste Commissioni. Proprio in coscienza bisogna che dica che ancora la giustizia in Italia non esiste, e a questa riflessione io mi sento trascinato perchè in verità mi fa passione il vedere come si tratta una città che almeno per quanto rende allo Stato



dovrebbe meritare benevolenza e considerazione e di essere tenuta in prima classe e non nella terza.

Comunque sia io, ho qui da compiere un dovere, e lo compio fino alla fine. Sia pure che la Camera lo respinga, io mantengo fermo il mio emendamento.

**Presidente.** Prego la Camera di ricordare che la Commissione propone quest'ordine del giorno:

“ La Camera, ritenuta la convenienza di dar compimento al bacino di carenaggio, da molti anni già cominciato in Ancona, confida che il Governo vorrà ordinare all'uopo gli studi richiesti e presentare al Parlamento i provvedimenti necessari. „

Il Governo accetta quest'ordine del giorno?

**Finali, ministro dei lavori pubblici.** Sì signore.

**Presidente.** L'onorevole Elia, non pago di quest'ordine del giorno della Commissione, accettato dal Governo, propone un emendamento all'articolo primo, col quale invece di lire 64,416,000, sono stanziati lire 66,916,000, ossia due milioni e mezzo di più per la costruzione del bacino di carenaggio di Ancona.

Coloro che sono d'avviso d'approvare questo emendamento dell'onorevole Elia all'articolo primo, cioè di portare questo stanziamento a 66,916,000 lire, sono pregati d'alzarsi.

*(L'emendamento non è accettato).*

Metto ora a partito l'ordine del giorno della Commissione, accettato dal Governo.

Coloro che sono d'avviso d'approvarlo sono pregati d'alzarsi.

*(È approvato).*

Ora leggerò la tabella che fa parte integrante di quest'articolo primo.

TABELLA ANNESSA AL DISEGNO DI LEGGE.

Numero 1. Porto di San Remo. Prolungamento del molo di ponente, lire 300,000.

N. 2. Porto di Porto Maurizio. Prolungamento di molo di ponente, lire 300,000.

N. 3. Porto di Savona. Costruzione di un molo in ampliamento del porto, ed opere accessorie, lire 1,800,000.

N. 4. Porto di Spezia. Ampliamento del porto mercantile, lire 2,100,000.

N. 5. Porto di Santo Stefano. Prolungamento della scogliera, lire 43,000.

L'onorevole Valle ha facoltà di parlare.

**Valle.** Io debbo fare una raccomandazione al ministro, perchè ritengo che questa somma non possa essere sufficiente. In tal caso, io non faccio una proposta formale, ma gli raccomando che vi provveda con le risorse ordinarie del bilancio.

**Finali, ministro dei lavori pubblici.** Terrò conto di questa avvertenza dell'onorevole Valle.

**Presidente.** N. 6. Porto di Livorno. Ampliamento della darsena e costruzione di banchine, lire 2,500,000.

N. 7. Porto di Civitavecchia. Ampliamento e sistemazione generale del porto, lire 10,000,000.

N. 8. Porto di Pozzuoli. Opere di difesa e sistemazione, lire 800,000.

N. 8. Porto di Napoli. Prolungamento del molo San Vincenzo, lire 3,700,000.

N. 9 bis. Porto di Napoli. Costruzione di un bacino da carenaggio, lire 5,000,000.

L'onorevole Ungaro ha facoltà di parlare.

**Ungaro.** Agli onorevoli ministri predecessori dell'onorevole Finali io diverse volte raccomandai il bacino di carenaggio di Napoli, anzi mossi una interrogazione all'onorevole Genala ed egli prontamente ne ordinò gli studi. Mi piace ora rendere grazie a lui e all'onorevole Finali. Però io mi permetto di raccomandare all'onorevole ministro che i lavori del bacino di carenaggio a Napoli siano affidati all'industria nazionale e non (come altre volte in altri lavori fatti nei porti del regno) a gente che non abbia pratica dei lavori marittimi, affinchè non avvenga che quei lavori (come ve ne è qualche esempio a Napoli) siano a mezzo distrutti dalle onde del mare.

Un'altra preghiera io rivolgerò all'onorevole ministro, e me ne dà occasione quello che l'onorevole Elia ha esposto testè, cioè che questa legge che io spero tutti voteranno con me, non abbia la sorte di quella tante volte votata per la direttissima Roma-Napoli.

**Presidente.** Non essendovi altre osservazioni, procederemo oltre.

N. 9 ter. Porto di Napoli. Costruzione di un ponte sporgente per l'impianto della stazione di imbarco e sbarco degli emigranti e dei passeggeri, lire 400,000.

N. 10. Porto di Castellammare di Stabia. Prolungamento del molo foraneo ed opere accessorie, lire 1,400,000.

N. 11. Porto di Salerno. Prolungamento della scogliera di levante, lire 700,000.

N. 12. Porto di Amalfi. Prolungamento dell'esistente molo, lire 850,000.

N. 13. Porto di Santa Venere. Prolungamento del molo di difesa, lire 900,000.

N. 14. Porto di Reggio Calabria. Ampliamento del porto e sistemazione delle banchine, lire 2,700,000.

N. 15. Porto di Cotrone. Maggiore spesa per l'esecuzione dei lavori approvati con legge del 23 luglio 1881, n. 333, per la costruzione di un porto nel seno della marina settentrionale di Cotrone, lire 1,700,000.

N. 16. Porto di Taranto. Ampliamento del porto commerciale, lire 1,200,000.

N. 17. Porto di Brindisi. Costruzione di nuove banchine ed escavazioni straordinarie, 1,620,000 lire.

N. 18. Porto di Bari. Costruzione d'un pennello e formazione di piazzali, lire 540,000.

N. 19. Porto di Molfetta. Prolungamento del molo foraneo, lire 600,000.

N. 20. Porto di Sinigallia. Prolungamento dei moli, lire 60,000.

N. 21. Porto di Fano. Ristauri urgenti al porto e prolungamento del molo guardiano, lire 80,000.

N. 22. Porto di Pesaro. Riattamento del vecchio porto e del nuovo canale, lire 390,000.

N. 23. Porto di Rimini. Prolungamento dei moli, lire 200,000.

N. 24. Porto di Cesenatico. Prolungamento delle palafitte ed altre opere, lire 160,000.

N. 25. Porto di Chioggia. Costruzione di una darsena e di nuovi approdi, lire 700,000.

N. 26. Porto di Venezia. Costruzione di un bacino di carenaggio e di vari tratti di banchine, lire 4,000,000.

N. 27. Porto di Porto Torres. Lavori di completamento, lire 800,000.

N. 28. Porto di Bosa. Ricostruzione parziale del muraglione di difesa, e rifiorimento della scogliera, lire 100,000.

N. 29. Porto di Cagliari. Costruzione di una diga ad occidente del porto, lire 600,000.

N. 30. Porto di Messina. Ricostruzione delle vecchie banchine, lire 640,000.

N. 31. Porto di Palermo. Sistemazione generale del porto, lire 6,150,000.

N. 32. Porto di Marsala. Prolungamento del molo occidentale, lire 300,000.

N. 33. Porto di Porto Empedocle. Consolidamento delle nuove gettate, lire 500,000.

N. 34. Porto di Catania. Completamento del nuovo porto, lire 1,716,000.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Bonaiuto.

**Bonaiuto.** Anzi tutto, sento il dovere di ringra-

ziare l'onorevole relatore, per le gentili parole che, nella sua elaborata relazione, ha diretto alla mia cara Catania, nonchè all'illustre ministro dei lavori pubblici che mostrossi sempre benevolo alle incessanti sollecitudini da me fatte per questo disegno di legge, sollecitudini e premure che rimasero infruttuose presso l'onorevole ministro Saracco. Poi, mi permetto di rivolgere una viva preghiera all'onorevole ministro dei lavori pubblici, e gliela rivolgo, per quella stima che ho di lui, e per la sua meritata fama di scrupolosa onestà.

Il porto di Catania, onorevole ministro, fu decretato in base alla legge del 23 agosto 1872, che approvò ad un tempo il progetto Fiocca, studiato lungamente dal Governo.

Questa legge faceva assumere al municipio di Catania la spesa di 5 milioni; di 1,600,000 allo Stato; di 1,600,000 alla provincia e ai comuni.

In base a questa legge, ebbe luogo l'asta pubblica, e fu stipulato il relativo contratto dal ministro dei lavori pubblici, in conformità dell'avviso dei corpi tecnici all'uopo ed a tempo consultati. La cura e l'esecuzione dell'opera, in forza della legge del 25 marzo 1865, fu affidata al Genio civile; e la città di Catania non aveva altro compito, che quello di pagare soltanto. Nemmeno si ebbe concessa la sorveglianza morale sull'andamento delle opere!...

Durante l'esecuzione dei lavori progettati il Governo pensò di mutare la destinazione di quel porto, puramente fondato per gli interessi commerciali di Catania, in un porto nazionale. E quindi mutata la destinazione, ampliandolo, decretò nuovi studi e nuove opere, che poscia furono eseguite nell'esclusivo interesse dello Stato. E la città di Catania, che non usufruiva per nulla delle nuove opere, — o se vuoi pure indirettamente, — fu obbligata, malgrado le sue proteste, a pagare le maggiori somme, ed aggravare il suo bilancio di cifre enormi, senza potere avere ancora quel porto che formò per secoli l'aspirazione del suo popolo, e che diversamente avrebbe avuto bello e compiuto se il Governo non pensava di modificare, nell'esclusivo interesse nazionale, il primo progetto che limitava a carico del comune la spesa di soli 5 milioni; cifra, che pur costando grandi sacrifici ai cittadini, pure per nulla dissestava le sue finanze.

Il Genio civile, che spesso si accusa ingiustamente, confesso che a Catania ha fatto il suo dovere.

*Una voce.* È un miracolo!

**Bonaiuto.** È un miracolo; ma debbo confessarlo. Io che spesso censuro l'andamento delle autorità

pubbliche quando mi convincono che mancano ai propri doveri devo confessare che gli ufficiali del Genio civile in Catania hanno eseguito l'opera con grande studio ed onestà scrupolosa.

Io mi permetto quindi di raccomandare all'onorevole ministro che studi la questione. Noi non vogliamo cosa che non ci spetti, non vogliamo favori. Accetto la legge in discussione e l'approvo, tuttochè era mio desiderio assistere allo svolgimento di un progetto più ampio nell'interesse del paese. E rammento all'onorevole ministro, che Catania è stata obbligata a contribuire largamente ed ingiustamente alla costruzione di un porto nazionale di primo ordine i cui proventi vanno ad esclusivo vantaggio dello Stato.

Ciò premesso è chiaro, è giusto che il Governo rimborsi la città di Catania di quanto indebitamente ha erogato.

**Presidente.** L'onorevole ministro dei lavori pubblici ha facoltà di parlare.

**Finali, ministro dei lavori pubblici.** Credo che l'argomento svolto or ora dall'onorevole Buonajuto sia identico a quello trattato ieri dall'onorevole Carnazza-Amari. (*Si, si!*). Dissi all'onorevole Carnazza-Amari, e ripeto oggi...

**Buonajuto.** Chiedo di parlare.

**Finali, ministro dei lavori pubblici.** Dissi che sulla misura dei rimborsi dovuti dall'erario al comune di Catania, il Governo credeva di aver adempiuto l'obbligo suo; e che in questa opinione era confermato da un parere del Consiglio di Stato.

Ma tuttavia dissi che trattandosi di una questione di molto momento, io l'avrei di nuovo esaminata e fatta esaminare; per vedere se nella domanda della città di Catania vi sia un fondamento di giustizia; perchè (aggiunsi) anche quando vi è di mezzo l'interesse erariale, le ragioni della giustizia devono prevalere.

E per certo la città di Catania merita moltissimi riguardi poichè ha fatto una enorme spesa vincendo molte difficoltà, compresa quella di pregiudizi storici, intorno alla stabilità di opere portuali in quel punto di mare.

**Bonajuto.** Chiedo di parlare.

**Presidente.** Ne ha facoltà.

**Bonaiuto.** Due parole soltanto. Onorevole ministro, col mio discorso non ho voluto sostenere la tesi trattata ieri dal mio amico onorevole Carnazza-Amari.

Io desidero soltanto che Ella studi seriamente la questione perchè non è esatto dire che il municipio abbia inoltrata domanda e che su questa abbia dato parere contrario il Consiglio di Stato. Quindi la questione è impregiudicata e potrà

essere presa in considerazione benevola dall'onorevole ministro dei lavori pubblici.

**Finali, ministro dei lavori pubblici.** Promettere un serio e diligente esame di questa questione per parte mia è un semplice dovere.

**Bonaiuto.** Prendo atto di questa dichiarazione e ringrazio l'onorevole ministro.

**Presidente.** N. 35. Porto di Desenzano. Sistemazione del porto. (*Mormori, risa*), lire 250,000.

N. 36. Porto di Numana. Concorso speciale dello Stato per la sistemazione e pel prolungamento della scogliera, lire 40,000.

N. 37. Costruzione di nuovi fari e fanali, lire 2,500,000.

**Di San Donato.** Chiedo di parlare.

**Presidente.** Ne ha facoltà.

**Di San Donato.** Non si spaventi la Camera: io non ho nessun porto da raccomandare...

**Presidente.** Neppure il porto di Desenzano... (*ilarità*).

**Di San Donato.** Neppure quello.

Io domando solo all'onorevole ministro dei lavori pubblici di volersi dar pensiero della condizione di un punto incantevole della collina di Posillipo, punto che si chiama la Gaiola e che ricorda la villeggiatura cara a Lucullo; vi sono ancora i resti di una sua villa. Questo punto incantevole è situato in un seno della collina di Posillipo. Ebbene succede spesso che per difetto di un fanale o di un faro vi accadano dei naufragi, ed anche ultimamente un vapore è naufragato su quella costa. Ora io domando...

**Ungaro.** Ed è giusto!

**Di San Donato** ...anche a nome dell'onorevole Ungaro, giacchè quel sito è parte del suo collegio elettorale...

**Ungaro.** È vero, è vero!

**Di San Donato** ...ed egli appoggia la mia istanza; io domando dunque, ringraziando l'onorevole Ungaro del suo appoggio, che il Governo provveda alla costruzione di un faro alla Gaiola, perchè effettivamente farà opera provvida. (*Benissimo!*)

**Finali, ministro dei lavori pubblici.** Ordinerò che si facciano gli opportuni studi; e se risulterà veramente la necessità, come non dubito, in seguito alle dichiarazioni dell'onorevole Di San Donato, dello stabilimento di questo faro, procurerò di avere i mezzi per farlo stabilire.

**Di San Donato.** Ma i mezzi ci sono, onorevole ministro, altrimenti io non l'avrei domandato; qui ci sono per costruzioni di nuovi fari e fanali lire 2,500,000.

Ora io non credo che un faro alla Gaiola possa importare molto: badi, la proposta è così modesta

che anche l'onorevole Plebano l'ha appoggiata, ed io mi rallegro di questo notevole avvenimento. (*ilarità*).

**Finali, ministro dei lavori pubblici.** Allora più francamente e decisamente dichiaro all'onorevole Di San Donato che potrò occuparmi del suo desiderio; perchè avendo ripigliato in mano uno stato che aveva dinanzi, vedo che i mezzi li ho; giacchè questo faro alla Gajola è uno dei bisogni che erano stati notati.

**Plebano.** (*Diretto all'onorevole Di San Donato*). Lo dovete a me.

**Presidente.** È approvato il numero 37, Costruzioni di nuovi fari e fanali, lire 2,500,000.

Numero 38. Imprevisti per le suindicate opere, lire 6,077,000.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Guglielmini.

**Guglielmini.** Io rivolsi ieri due raccomandazioni all'onorevole ministro dei lavori pubblici l'una relativa al porto di Palinuro e Scavia, l'altra relativa alle opere di cui la Commissione si è appunto interessata con premura a pagina 26 della sua relazione, che concernono i punti di approdi necessari lungo la costa tirrena delle Calabrie, i quali si connettono al movimento commerciale della linea Eboli-Reggio.

L'onorevole ministro dei lavori pubblici si è degnato di rispondere ad una sola delle mie raccomandazioni, a quella relativa al porto di Palinuro e Scavia, ed ha detto che non avea compreso che cosa io intendessi e volessi per il porto di Palinuro e Scavia; or io profitto di questa occasione per dire all'onorevole ministro che la mia raccomandazione è intesa a far sì che questo porto di Scavia, che si completa con quello di Palinuro, perchè l'uno e l'altro sono legati insieme, non può rimanere nelle condizioni attuali; ed il Governo pur deve fare qualche cosa per rendere ancor più sicuro quel sito di rifugio con una scogliera, o con qualche altra cosa che sia trovata necessaria ed indispensabile dalle persone competenti. In ogni modo a me sembra necessaria assolutamente una cosa che può esser compresa anche dalle persone non tecniche, cioè che ivi si collochi almeno una *boa* per l'ormeggio dei legni che si riparano in quella rada.

Quanto alla seconda mia raccomandazione, la quale debbo supporre sia sfuggita all'attenzione dell'onorevole ministro, altrimenti egli mi avrebbe dato con la sua consueta cortesia qualche parola di risposta, si riferisce appunto ai porti d'approdo sulla costa tirrena.

Io gli rivolgo una calda raccomandazione per-

chè da quei 6 milioni di impreviste, stanziati nella presente legge, stralci qualche piccola parte per destinarla a provvedere a queste coste di ponti di approdo e precisamente in quelle parti dove è possibile ora di collegare il commercio marittimo con la ferrovia Eboli-Reggio.

Io gli citerò un fatto solamente. Nella costa tirrena, alla marina di Castellabate v'era l'approdo del vapore, ed ora non vi si ferma più, perchè manca il ponte di approdo.

È facile discernere che oggi, dopo l'apertura dall'esercizio dell'Eboli-Reggio, ivi, ed altrove i ponti di approdo sono necessari; e l'onorevole ministro potrà da questo fondo dei 6 milioni di impreviste, stralciare qualche cosa per provvedervi.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro dei lavori pubblici.

**Finali, ministro dei lavori pubblici.** Rispondo all'onorevole Guglielmini, che se si tratta del collocamento di una *boa* nel porto di Palinuro e Scavia questa è cosa che può farsi coi mezzi ordinari del bilancio.

Se poi si tratta di un'opera veramente nuova, come sarebbe di avere dei ponti d'imbarco o caricatori, in quello e in altri punti del mar Tirreno, non posso prendere impegni assoluti; e soprattutto debbo respingere di prendere un impegno sul fondo di 6,067,000 lire che è fissato in questa legge.

Questo fondo non è domandato per usarlo a giudizio e ad arbitrio del Governo; ma deve servire per sopperire alle deficienze che si verificheranno negli stanziamenti, in relazione a quelle specifiche opere che sono contemplate nella tabella annessa al disegno di legge.

Questa questione dei ponti caricatori sarà opportuno studiarla, e sarà studiata; ma al certo la spesa occorrente non si potrà imputare al fondo di 6,067,000 lire portato da questa legge, e dovrebbe provvedersi con altri mezzi ordinari o straordinari.

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

**Cavalletto.** Allorchè si è discussa la proposta dell'onorevole Elia per il bacino di carenaggio di Ancona io avrei voluto prendere la parola per venire in appoggio dell'onorevole collega; ma me ne sono astenuto perchè Ministero e Commissione erano contrari all'adozione della proposta; me ne sono astenuto anche perchè la proposta di aumentare 2,400,000 lire lo stanziamento complessivo di queste opere poteva eccitare velleità di altri e maggiori aumenti di spese, e

poichè se fosse stato approvato l'aumento suaccennato poteva compromettere l'armonia dello stanziamento stesso, e l'adozione della legge. Ma debbo dichiarare che dopo quanto ha esposto l'onorevole Elia riguardo al porto di Ancona e al bacino di carenaggio che vi era già stato incominciato, è deplorabile che sieno state spese 700,000 lire senza alcun utile effetto, e che è evidente che nell'Adriatico dobbiamo cercare di avere porti che soddisfacciano a tutti i nostri interessi presenti e prossimi, sieno commerciali che militari: io penso che nell'Adriatico avremo da difendere interessi eminentemente nazionali, e forse non è lontano il giorno che questi interessi dovremo difendere e salvare.

Ora Ancona, come ha ben detto l'onorevole Elia, anche commercialmente, è uno dei primi porti d'Italia; e quanto egli ha asserito è indiscutibile.

L'onorevole ministro per personali riguardi speciali, meritevoli di approvazione, non ha voluto insistere per far rendere giustizia alle istanze e proposte dell'onorevole Elia.

Ma dopo tutto e in riguardo della giustizia della causa, io raccomando vivamente all'onorevole ministro di accelerare gli studi domandati nell'ordine del giorno, che fu or ora approvato; quando gli studi pel nuovo bacino di carenaggio, sotto ogni rispetto locale e generale, sieno compiuti, e che sia riesaminata maturamente la proposta propugnata dall'onorevole Elia, sono ben sicuro che si riconoscerà quanta sia veramente la importanza dalla posizione di Ancona e del suo porto, tanto militarmente che commercialmente, e non mancherà il Governo di presentare al Parlamento uno speciale disegno di legge per i provvedimenti, che sono richiesti dalla giustizia e dall'interesse d'Ancona e della Nazione. (*Bravo!*)

**Presidente.** Onorevole ministro, ha facoltà di parlare.

**Finali, ministro dei lavori pubblici.** Io dichiaro, ed è un sentimento sincero dell'animo mio, che mi è rincresciuto di non poter assecondare la proposta dell'onorevole Elia, mentre ho accettato di gran cuore l'ordine del giorno proposto dalla Commissione.

Le parole dell'onorevole Cavalletto mi spronano a far sì che l'impegno preso con l'accettazione dell'ordine del giorno sia adempiuto il più presto possibile. La sua parola ha per me grandissima autorità; e quello, che egli disse, anche in un altro argomento per la conservazione della laguna veneta, fu la causa per la quale io,

senza neppure discutere, accettassi di subito e senza discutere l'ordine del giorno, proposto a questo fine dalla Commissione.

**Elia.** Domando di parlare. (*Rumori*).

E per un atto di dovere che io parlo!

**Presidente.** Parli parli.

**Elia.** Io debbo una parola di ringraziamento al venerando Cavalletto, che ha saputo, egli veneto, venire in soccorso mio perchè ad Ancona sia fatta giustizia.

Aggiungo anche una parola di ringraziamento per l'onorevole Finali, perchè ho la coscienza e la persuasione che egli adempirà al suo dovere.

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

**Vollarò.** Mi sono iscritto a parlare su questo capitolo per ritornare su questioni, che ci riportano a 10 anni fa.

Io ho pregato fin d'allora di mettere un faro, un fanale magari nel porto di Scilla, sulla punta della Campanella.

Quando avvengono traversie, siccome si scansano i navigli che entrano nel Faro, perchè c'è il lume sulla punta estrema di Cariddi, allora appoggiando naturalmente sulla costa di Calabria, non essendoci un altro faro, che indichi la strada da seguire, finiscono col rompersi sulle secche di Scilla. Di questi bastimenti rotti ce ne sono stati parecchi nei dieci anni, che sono passati dopo la mia raccomandazione.

Quindi urge di provvedere; e rinnovo la raccomandazione all'onorevole ministro.

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

**Finali, ministro dei lavori pubblici.** Anche di questo argomento, sul quale ha chiamato la mia attenzione l'onorevole Vollarò, terrò conto.

**Vollarò.** Prendo atto e ringrazio.

**Presidente.** Non essendovi altre osservazioni, pongo a partito l'articolo 1 unitamente alla tabella di cui è stata data lettura.

Chi l'approva si alzi.

(*È approvato.*)

“ Art. 2. La spesa sovraindicata sarà stanziata nel bilancio del Ministero dei lavori pubblici e ripartita in 12 esercizi come appresso:

“ Nel bilancio per l'esercizio

1890 91 . . .	L.	500,000
1891 92 . . .	”	1,789,500
1892-93 . . .	”	5,850,000
1893-94 . . .	”	6,350,000
1894 95 . . .	”	7,350,000

1895-96 . . .	L.	7,726,500
1896-97 . . .	”	7,000,000
1897-98 . . .	”	7,000,000
1898-99 . . .	”	6,850,000
1899-1900. . .	”	6,000,000
1900-1901. . .	”	4,000,000
1901-1902. . .	”	4,000,000
<b>Totale . . .</b>	<b>L.</b>	<b>64,416,000</b>

“ Tali annui stanziamenti saranno poi ripartiti nei rispettivi bilanci in tanti separati capitoli, quante sono le opere nella summentovata tabella indicate; e questa ripartizione verrà fatta a seconda che sarà per richiedere il progressivo sviluppo delle opere stesse, senza però eccedere mai la somma per ciascuna di esse autorizzata. ”

Se niuno chiede di parlare metto a partito l'articolo 32.

(È approvato).

Ora trova il suo posto l'articolo aggiuntivo proposto dall'onorevole De Zerbi ed altri deputati come anche quello proposto dall'onorevole Grossi ed altri.

Gli onorevoli De Zerbi, Di Sant'Onofrio, Berio, Massabò, Carrozzini, Bertana, Grassi, De Blasio Vincenzo propongono il seguente articolo aggiuntivo:

“ Il Governo del Re è autorizzato a prelevare dal fondo di lire 6,077,000 stanziato al n. 38 della tabella, la cifra di lire 500,000 per costruire rifugi ai naviganti a Scilla ed a Lipari, o in altro punto dove i naufragi sieno più frequenti, purchè la costruzione del rifugio non oltrepassi, a carico dello Stato, la spesa di lire 200,000.

“ È autorizzato altresì a prelevare lire 500,000 dallo stesso fondo, per quei lavori che sieno riconosciuti più urgenti nei due porti di Oneglia e di Gallipoli non contemplati nella presente legge. ”

Poi gli onorevoli Grossi, Visocchi, Rosano, Testa e Buonomo hanno presentato quest'altro articolo aggiuntivo:

“ Il Governo del Re è autorizzato a prelevare dalle imprevidenze del presente disegno di legge la somma di lire quattrocentomila per provvedere alla costruzione del porto di Formia già classificato, e per cui le ultime pratiche amministrative non sono compite. ”

L'onorevole Nasi ed altri otto deputati hanno proposto quest'altra aggiunta alla seconda parte

dell'articolo aggiuntivo dell'onorevole De Zerbi ed altri. “ I sottoscritti propongono di completare l'articolo aggiuntivo firmato dagli onorevoli De Zerbi ed altri colleghi, includendovi il progetto per la nuova banchina nel porto di Trapani. ”

Dunque la proposta aggiuntiva consta di due parti. Con la prima parte si propone di prelevare sui fondi stanziati, lire 200,000 per opere portuali a Lipari ed a Scilla. Con la seconda parte si propone di prelevare lire 500,000 per i porti di Oneglia e di Gallipoli. A questa seconda parte ci sarebbe da aggiungere la proposta dall'onorevole Grossi per il porto di Formia, e poi quella dell'onorevole Nasi per il porto di Trapani.

La Commissione manda ora questa proposta:

“ Sul fondo degli imprevidi di cui al numero 38 della tabella annessa alla presente legge, il Governo del Re è autorizzato di prelevare fino alla somma di un milione di lire allo scopo di costruire un rifugio pei naviganti a Scilla, e di provvedere a quelle opere più urgenti che si presentassero in altri porti; fermo sempre il concorso degli enti locali a senso di legge. ”

**Crispi, presidente del Consiglio.** Chiedo di parlare.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare.

**Crispi, presidente del Consiglio.** Il Ministero, in genere, non è contrario alla proposta della Commissione, la Camera però capisce benissimo che non si può accettarla, senza averla studiata.

Il Ministero quindi prega la Camera di rimandarla a domani perchè vuol vedere quali siano le conseguenze di quest'articolo.

Presi così all'improvviso, non si può dare un giudizio così esatto, come desideriamo di dare, quando si tratta di nuova spesa. È un favore che il Ministero chiede alla Camera.

**Presidente.** L'onorevole presidente del Consiglio propone, come è giusto, che si differisca questa discussione a domani perchè il Governo possa prendere cognizione della nuova proposta della Commissione, come di quelle degli altri nostri colleghi.

Quindi il seguito di questa discussione è rimandato a domani.

### Proclamazione del risultamento delle votazioni.

**Presidente.** Devo comunicare alla Camera il risultamento delle votazioni a scrutinio segreto, testè fatte sui seguenti disegni di legge:

Approvazione delle eccedenze d'impegni veri-

ficatesi nel l'esercizio 1887-88 sulle assegnazioni del Ministero dell'interno:

Presenti e votanti . . . . .	197
Maggioranza . . . . .	99
Voti favorevoli . . . . .	168
Voti contrari . . . . .	29

(La Camera approva).

Approvazione delle eccedenze d'impegni sulle assegnazioni di competenza dell'esercizio finanziario 1887-88 e di variazioni sui fondi residui degli esercizi precedenti pel bilancio del Ministero degli affari esteri.

Presenti e votanti . . . . .	196
Maggioranza . . . . .	99
Voti favorevoli . . . . .	166
Voti contrari . . . . .	30

(La Camera approva).

Approvazione di eccedenze d'impegni sulle assegnazioni di competenza dell'esercizio finanziario 1887-88 e di variazioni sui fondi residui degli esercizi precedenti pel bilancio del Ministero dei lavori pubblici.

Presenti e votanti . . . . .	196
Maggioranza . . . . .	99
Voti favorevoli . . . . .	170
Voti contrari . . . . .	26

(La Camera approva).

### Comunicazione di una domanda d'interpellanza.

**Presidente.** Do comunicazione alla Camera di una domanda d'interpellanza dell'onorevole Pais ed altri deputati.

“ I sottoscritti chiedono d'interpellare il presidente del Consiglio, il ministro di agricoltura e commercio e il ministro dei lavori pubblici sulle condizioni economiche, agrarie e di viabilità della Sardegna.

“ Pais, Garavetti, Giordano Apostoli, Solinas Apostoli. ”

Prego l'onorevole presidente del Consiglio di dichiarare se e quando intenda rispondere a questa interpellanza.

**Crispi, presidente del Consiglio.** Siccome questa interpellanza riguarda anche dei colleghi che non sono presenti, dirò domani se e quando potrò rispondere.

**Presidente.** Avverto la Camera che fu distribuita la relazione sulle modificazioni relative alla

legge comunale e provinciale e così pure quella sul disegno di legge relativo all'applicazione della legge cosiddetta dei prefetti.

Propongo che siano discusse venerdì in seduta mattutina.

Domani poi in principio di seduta porremo all'ordine del giorno prima: Approvazione di maggiore spesa sul bilancio del Ministero delle finanze 1888-89 per restituzione di tasse di fabbricazione; e poi: Trasporti di fondi e maggiore spesa sul bilancio del Ministero delle poste e dei telegrafi per l'esercizio finanziario 1889-90.

Così potremo votarli insieme con la legge sui porti, che è ora in discussione.

Se non vi sono obiezioni così rimarrà stabilito.

### Presentazione della relazione sopra un disegno di legge.

**Presidente.** Invito l'onorevole Passerini a recarsi alla tribuna per presentare una relazione.

**Passerini.** Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge per costituzione di consorzi per la costruzione, sistemazione e conservazione delle strade provinciali.

**Presidente.** Questa relazione sarà stampata e distribuita.

La seduta termina alle 7,5.

### Ordine del giorno per la tornata di domani.

1. Interpellanze dei deputati Bertollo e L. Farina, e del deputato Zeppa al ministro dei lavori pubblici.

#### Discussione dei disegni di legge:

2. Approvazione di maggiore spesa sul bilancio del Ministero delle finanze 1888-89 per restituzione di tasse di fabbricazione. (110)

3. Trasporti di fondi e maggiore spesa sul bilancio del Ministero delle poste e dei telegrafi per l'esercizio finanziario 1889-90. (109)

4. Seguito della discussione del disegno di legge: Autorizzazione di spese straordinarie per la costruzione di nuove opere marittime e lacuali nel dodicennio 1890-91, 1901-1902. (107)

#### Discussione dei disegni di legge:

5. Revisione delle tasse sugli spiriti e conversione in legge del regio decreto 5 maggio 1889;

n. 6052, serie 3ª, che sopprime la concessione dello sgravio sulla tassa dello spirito a favore delle industrie delle vernici. (87-96)

6. Convalidazione del regio decreto 7 settembre 1887, n. 4920, riguardante l'applicazione della tassa sugli spiriti delle fabbriche di seconda categoria. (58)

7. Sul personale di pubblica sicurezza. (5)

8. Cessione dei regi teatri di Napoli a quel municipio. (17)

9. Modificazioni alla circoscrizione giudiziaria e miglioramento degli stipendi della magistratura. (95)

10. Sul servizio telefonico. (10)

11. Sulle istituzioni pubbliche di beneficenza. (65)

12. Applicazione agli agenti diplomatici e consolari delle leggi 11 ottobre 1863 n. 1500 e 14 luglio 1887 n. 4711, (serie 3ª). (98)

13. Conversione in legge del decreto reale 24 gennaio 1886, n. 3637, (serie 3ª) costitutivo del Consiglio delle tariffe delle strade ferrate. (75)

14. Modificazioni agli articoli 235 e 269 della legge comunale e provinciale 1º febbraio 1889. (117)

---

PROF. AVV. LUIGI RAVANI  
*Capo dell'ufficio di revisione.*

---

Roma, 1889. — Tip. della Camera dei Deputati  
(Stabilimenti del Fibreno).

---