

CLX.

TORNATA DEL 10 GENNAIO 1865.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE MANNO.

**Sommario.** — Omaggio — Relazione sui titoli a Senatore del Principe di Piombino Buoncompagni Ludovisi — Approvazione di due progetti di legge per maggiori spese — Istanza del Senatore Resel sul progetto di legge per l'impianto ed attuazione delle nuove imposte — Risposta del Ministro di Agricoltura e Commercio — Sospensione di questo progetto — Dichiarazione del Ministro di Agricoltura e Commercio sul progetto di legge per soccorsi all'emigrazione — Approvazione di questo e di tre altri progetti per maggiori spese — Schiarimenti del Senatore Menabrea sul progetto di legge per i fondi destinati al porto di Palermo — Giuramento del Senatore principe di Piombino — Risposta del Senatore Paleocapa alle osservazioni del Senatore Menabrea — Nuove dichiarazioni del Senatore Menabrea e nuove risposte del Senatore Paleocapa — Spiegazioni del Ministro dell'Istruzione Pubblica — Dichiarazione del Senatore Paleocapa in risposta al Ministro — Parole del Senatore Farina in appoggio alle osservazioni del Senatore Paleocapa — Nuove spiegazioni del Ministro e del Senatore Menabrea — Divisione della votazione di questa legge chiesta dal Senatore Martinengo — Considerazioni del Ministro di Agricoltura e Commercio — Aggiornamento della discussione a domani.

La seduta è aperta alle ore 3 1/4.

Sono presenti i Ministri di Agricoltura e Commercio e della Pubblica Istruzione.

Il Senatore, Segretario, Cibrario dà lettura del processo verbale della tornata antecedente, il quale è approvato.

Dà quindi pure lettura delle lettere dei Senatori Balbi-Piovera, Orso-Serra e Casati, i quali domandano un congedo che è loro dal Senato accordato.

**Presidente.** Comunico anche al Senato l'omaggio fattogli dal signor Ministro di Agricoltura e Commercio di 250 esemplari del primo e secondo volume delle *Relazioni dei Commissari speciali italiani all'esposizione internazionale del 1862.*

Accordo ora la parola al signor Senatore Mamiani relatore dell'Ufficio terzo per la relazione sui titoli di ammissione a Senatore del Principe di Piombino.

RELAZIONE SUI TITOLI A SENATORE  
DEL PRINCIPE DI PIOMBINO.

Senatore Mamiani, *Rel.* Essendosi nell'III Ufficio per comunicazione della Presidenza esaminato il Regio Decreto di nomina a Senatore del Regno di Don Antonio

Buoncompagni Ludovisi Principe di Piombino, l'Ufficio medesimo è venuto unanimemente nella deliberazione di approvarla; e quindi per suo mandato ho l'onore di proporre ai signori Senatori l'approvazione di essa nomina, dacché l'Ufficio III ha riconosciuto che nel signor Principe di Piombino si verifica l'età richiesta dallo Statuto per la dignità di Senatore; e similmente ha riconosciuto in questo caso per virtù di notorietà pubblica e informazione di tutto l'Ufficio che il Candidato adempie abbondantemente il prescritto dalla Categoria 21 dell'articolo 33 dello Statuto relativo al censo.

**Presidente.** Chi approva le conclusioni testè lette in favore dell'ammissione a Senatore del Principe di Piombino voglia alzarsi.

(Approvato.)

Mentre ho già disposto perchè sia chiamato il Principe di Piombino, che trovasi nelle sale del Senato per prestare giuramento, ho l'onore di invitare il Senato a voler dar principio all'esame degli otto progetti di legge che sono all'ordine del giorno e che sono tutti di egual natura, cioè per maggiori spese, e che ove non diano luogo a discussione possono comprendersi in una votazione sola a squittinio segreto. Il primo sarebbe quello che porta il numero 128 e che è così concepito. (*Vedi infra.*)

APPROVAZIONE DI PROGETTI DI LEGGE

(V. atti del Senato N. 128, 129, 139 e 158.)

**Presidente.** Dichiaro aperta la discussione generale e intanto ricorda il Senato che la Commissione nella sua relazione fa cenno della petizione del signor Cassito, antico impresario, il quale domanda siano fatte modifiche a questo progetto, petizione che la Commissione stessa propone di rinviare al Ministero della Guerra.

Non domandandosi la parola nella discussione generale, rileggo gli articoli.

« Art. 1. È autorizzata la maggiore spesa di lire 4, 350, 000 sul bilancio 1862 del Ministero della Guerra, per far fronte al pagamento di spese militari dell'anno 1860 e precedenti, relative alle provincie meridionali.

» Le somministrazioni fatte alle truppe borboniche non saranno ammesse a pagamento se non in quanto furono anteriori al 14 maggio 1860 per ciò che riguarda la Sicilia, e al 7 settembre 1860 per quelle che si effettuarono nelle provincie napoletane. »

(Approvato.)

« Art. 2. Per l'applicazione della spesa di cui all'articolo 1; è istituito apposito capitolo nel precitato bilancio sotto il numero 92 bis e colla denominazione: *Spese militari dell'anno 1860 e precedenti relative alle Provincie meridionali.* »

(Approvato.)

Ora pongo ai voti il rinvio della petizione Cassito al Ministro della Guerra.

Chi approva questo rinvio, voglia alzarsi.

(Approvato.)

Non essendovi stata fatta opposizione, questa legge sarà votata con altre di eguale natura, come ho avuto l'onore di annunziare, in un solo squittinio segreto.

Vengono ora in discussione, secondo l'ordine del giorno i progetti di legge segnati coi numeri 129 e 139 compresi in una sola relazione.

Leggerò quello col N. 129.

Articolo unico.

« Sono autorizzate maggiori spese e spese nuove in aggiunta a quelle stanziare nel bilancio 1861 per la complessiva somma di lire 1,336,314 06 ripartitamente fra il bilancio generale e quello delle provincie napoletane, nonchè fra le varie categorie o capitoli dei bilanci stessi in conformità dei quadri A e B annessi alla presente legge. »

(Pei quadri V. lo stampato negli Atti del Senato N. 129 citato.)

Dichiaro aperta la discussione generale.

Non chiedendosi la parola e trattandosi di un articolo unico, non occorre votazione per alzata e seduta e sarà votato a squittinio segreto cogli altri simili.

Leggo ora l'altro progetto N. 139.

Articolo unico.

« Sono autorizzate maggiori spese e spese nuove sui bilanci 1860 e 1861 del Ministero dell'Interno e sul bi-

lancio 1862 dei Ministeri dell'Istruzione Pubblica e dei Lavori Pubblici per la collettiva somma di lire 75,167 94 ripartibile fra le diverse categorie o capitoli indicati negli annessi quadri A, B, C. »

(Pei quadri V. lo stampato degli Atti del Senato N. 139 citato.)

Dichiaro aperta la discussione.

Non chiedendosi la parola, sarà pur di questo articolo unico riservata la votazione a squittinio segreto.

Viene ora in discussione il progetto N. 158 così concepito:

Articolo unico.

« È autorizzata la spesa straordinaria di L. 845,941 33 per la provvista della carta bollata, per la stampa dei nuovi registri e modelli dei lavori, per la stampa delle leggi ed istruzioni, nonchè per l'indennità dovute ad impiegati occorrenti per l'impianto e l'attivazione delle tasse di registro, bollo, ecc., stabilite dalle leggi 21 aprile e 6 maggio 1862.

» La predetta somma sarà aggiunta al bilancio 1862 sotto apposito capitolo fra le spese straordinarie in servizio del demanio e tasse colla denominazione: *Spesa straordinaria d'impianto per l'attivazione delle nuove leggi di registro, bollo, manimorte, ipoteche e società.* »

Senatore **Di Revel.** Domando la parola.

**Presidente.** Il Senatore Di Revel ha la parola.

Senatore **Di Revel.** Io avrei desiderato che fosse presente il signor Ministro delle Finanze, poichè vorrei domandargli qualche schiarimento in ordine alla questione che si agita in questa legge.

Si tratta in essa di autorizzare le spese occorse per l'impianto della legge sul registro e sul bollo.

Mi duole che la sua assenza renda impossibile il mio assunto, avvegnachè supponga che i signori Ministri presenti non saranno in grado di rispondere sopra una questione di fatto estranea ai loro dicasteri.

**Ministro di Agricoltura e Commercio.** Domando la parola.

**Presidente.** Ha la parola.

**Ministro d'Agricoltura e Commercio.** È assolutamente indisponibile che venga il Ministro delle Finanze, poichè si tratta di particolari intorno ad affari avvenuti in tempi addietro, relativamente ai quali non ci sentiamo di rispondere, nè io nè il mio collega presente dell'Istruzione Pubblica.

**Presidente.** In questo caso non resta che sospendere la discussione di questo progetto.

Senatore **Di Revel.** Credo che un Senatore sia in diritto, quando si presenti il caso di domandare uno schiarimento, di ciò fare. Capisco benissimo che i Ministri presenti, trattandosi di particolari relativi a tempi in cui essi non erano al Ministero, non possano somministrare questi schiarimenti. Parmi perciò che sia conveniente invitare il signor Ministro di Finanze di recarsi fra noi o di attendere a discutere questa legge, quando egli possa trovarsi presente.

**Presidente.** Non so se sarà possibile di aver qui ora presente il signor Ministro delle Finanze. Lo si farà domandare, e se non potrà venire, si rimanderà ad altro giorno questa discussione...

**Ministro d'Agricoltura e Commercio.** Io credo migliore quest'ultimo partito, poichè il Ministro di Finanze è in questo momento occupato alla Camera elettiva ove si discute una legge che lo riguarda, quella sull'affrancamento del Tavoliere delle Puglie.

**Senatore Di Revel.** Domando la parola.

**Presidente.** Ha la parola.

**Senatore Di Revel.** Io dichiaro che la mia mozione non tende a ritardare od impedire la votazione di questa legge, ma io prendo argomento da essa, per avere schiarimenti che credo opportuno di chiedere.

APPROVAZIONE E DISCUSSIONE  
DI QUATTRO PROGETTI DI LEGGE

(V. *Atti del Senato* N. 141, 142 162, e 163.)

**Presidente.** Mi pare di tanta gravità questa osservazione, che il Senato vorrà accondiscendere a che la domanda del signor Senatore Di Revel venga accolta, perciò passerò all'altro progetto di legge portante il numero 141.

Articolo unico.

« È approvata sul bilancio passivo del Ministero dell'Interno per l'esercizio 1862 la spesa di lire 33,000 per la costruzione di dodici vetture cellulari da servire al trasporto dei detenuti.

» La detta somma sarà iscritta in apposita categoria fra le spese straordinarie portante la denominazione: *Costruzione di vetture cellulari pel trasporto dei detenuti.* »

Lo squittinio si farà in ultimo.

Progetto N. 142.

Articolo unico.

« È approvata la spesa di lire 1,621,464 87, per sussidi ad emigrati politici ricoverati nel Regno, in aggiunta a quella di lire 1,430,000 inscritta al capitolo 81 del bilancio del Ministero dell'Interno per l'anno 1862. »

Qui devo notare che nella relazione della Commissione si raccomanda al Ministero dell'Interno di scemare il dispendio in questa legge contenuto, procurando mezzi di conveniente lavoro ai sussidiati.

Credo che forse i Ministri presenti potranno dare assicurazioni in proposito.

**Ministro di Agricoltura e Commercio.** Tale argomento fu trattato nel Consiglio dei Ministri. Come ha veduto il Senato il soccorso per l'emigrazione fu ridotto d'assai e si è raccomandato con circolari apposite ai singoli Prefetti che procurassero anche di spingere la gioventù che è ancora robusta a pigliare una qualche carriera, e darsi a qualche mestiere per alleviare le spese del bilancio, tanto più ora che colla legge sulla

ricchezza mobile essendo colpito chiunque abbia 250 lire di reddito, sarebbe poco conveniente che in fin di anno si vedesse dato un sussidio maggiore di ciò che pagano i cittadini per le imposte.

Spero d'altronde che il Senato farà calcolo anche sulla nota energia del Ministro Lanza, che si è proposto questo risparmio, perchè cercherà di ottenerlo usando tutti quei riguardi che sono compatibili colla posizione eccezionale in cui si trova l'emigrazione italiana.

**Presidente.** Con queste spiegazioni date dal Ministero alla Commissione non resta che a rimandare questo progetto allo squittinio segreto.

Progetto N. 162.

« Art. 1. È autorizzata una spesa nuova sul bilancio 1863 del Ministero d'Agricoltura, Industria e Commercio, per la somma di lire 15,000, da formare un nuovo capitolo N. 47 bis, col titolo: *Spese per epizootie.* »

(Approvato.)

« Art. 2. Viene annullato sul bilancio stesso il credito di lire 15,000 da togliersi dal capitolo N. 5 *Agricoltura, acque, foreste, caccia e pesca (spese diverse.)* »

(Approvato.)

Previa la dichiarazione più volte fatta, passo al progetto N. 163.

Articolo unico.

« Sono approvate le maggiori spese in L. 170,509 07 e l'annullamento di crediti per lire 88,500 sui bilanci del Ministero degli Esteri per gli anni 1861, 1862, 1863 da ripartirsi sui diversi capitoli in conformità della annessa tabella. »

Si sottoporranno ad un solo squittinio, questi progetti di legge, come si sottoporranno ad un solo squittinio i due di cui vado a dar lettura.

Progetto N. 126. Vado a leggerlo, dichiarando però che sarà sottoposto a separata votazione.

« Art. 1. È convalidato il Regio Decreto 6 settembre 1863 con cui è autorizzata la diretta applicazione della somma di L. 3,200,000 ai lavori da eseguirsi nel porto di Palermo pel prolungamento del molo attuale e per la costruzione del bacino di carenaggio nel nuovo sito prescelto, comprese le opere all'uno ed all'altro lavoro necessarie. »

« Art. 2. Sono mantenuti gli stanziamenti rateati della mentovata somma nei termini stabiliti dagli art. 2 e 4 della legge 17 agosto 1862. »

Si chiedono spiegazioni al Ministro dei Lavori Pubblici per sapere se non si possa credere che si sia per la Sicilia già bastantemente provveduto col bacino di carenaggio di Messina ch'è già in corso di costruzione o con quello forse preferibile del porto di Trapani.

È pure pregato a spiegarsi sul concorso dei municipii di queste località.

**Senatore Monabrea.** Non essendo presente il Ministro dei Lavori Pubblici, io che ho avuto l'onore di

presentare il progetto di legge che è sottoposto alle deliberazioni del Senato, debbo rispondere alcune cose intorno alle questioni mosse dal relatore della Commissione di Finanza.

E prima dirò qualchecosa relativamente al bacino di carenaggio.

La Commissione domanda, se non sarebbe bastante per la Sicilia un solo bacino di carenaggio, quello del porto di Messina, ed in caso contrario se non sarebbe meglio invece del porto di Palermo, collocare il nuovo bacino nel porto di Trapani.

A questo riguardo, dirò che la somma di cui ora si tratta è già stata approvata dal Parlamento in favore di Palermo, quindi non si domanda lo stanziamento di nuovi fondi, ma bensì di applicare diversamente quelli che già furono autorizzati.

Convien qui osservare che pel porto di Palermo, la somma stanziata aveva un doppio scopo; coll'uno si cercava la continuazione del bacino di carenaggio nel nuovo sito prescelto nella così detta cala, e coll'altro si voleva la costruzione di un antemurale avanti alla cala medesima.

Dopo che fu votata questa legge, che era stata basata sopra progetti di massima mandati in quell'epoca al Ministero al quale il nostro succedette, dovendosi mettere ad esecuzione, credetti prima di ogni cosa di far attentamente esaminare la località, e di far eseguire nel luogo stesso tracciamenti per verificare se quell'antemurale che si trattava di costruire, avrebbe veramente adempiuto alla condizione di migliorare il porto di Palermo, e nello stesso tempo faceva scandagliare il luogo prescelto per la costruzione del bacino di carenaggio.

Da quest'esame risultò che l'antemurale che era proposto, anzichè migliorare il porto di Palermo, sarebbe stato di un gravissimo incaglio per i grossi bastimenti, e che se avrebbe giovato al piccolo cabotaggio che trova rifugio nella cala, sarebbe però stato d'ostacolo alla grande navigazione, epperchè si venne nel pensiero di vedere se non sarebbe stato migliore consiglio prolungare il molo esistente di Palermo, per avere un'area di porto maggiore dell'attuale.

Esaminando poscia la località prescelta per il bacino di carenaggio, si venne a riconoscere che alla profondità circa di 4 metri e 50 centimetri, si trovava un fondo roccioso, così che bisognava scavare la cala fino alla profondità di 7 metri circa per permettere ai bastimenti l'ingresso nel bacino di carenaggio che deve avere un fondo di 6 m. e 50 circa.

Per ciò fare poi, si sarebbe richiesta una spesa assai maggiore di quella stabilitasi nella legge.

Di più, la cala essendo ristrettissima, il movimento dei bastimenti per entrare nel bacino di carenaggio sarebbe stato molto difficile.

In seguito a tutte queste difficoltà che furono riconosciute, si venne a studiare un nuovo progetto, e questo indusse ad abbandonare l'idea di fare il bacino di ca-

renaggio nella cala, e di proporre anzi di trasportare questo bacino di carenaggio nel fondo del porto attuale dove si avrebbe avuto accesso facilmente mediante alcuni scavi di facile esecuzione, e si determinava di prolungare il molo stesso.

Questo è il progetto che è stato ultimamente accettato come il più conveniente in seguito a minuti studi ed attento esame.

Resta attualmente a vedere se sia opportuno di conservare a Palermo il divisato bacino di carenaggio oppure se sia conveniente il trasportarlo altrove, a Trapani p. e. come lo propongono la Commissione. Io faccio osservare, che Palermo è la prima città della Sicilia; non nego che Messina sia anche una città che abbia già maggior commercio di Palermo e sia per conseguenza necessario stabilirvi un bacino di carenaggio, ma Palermo è anche città di molta importanza, e colla annessione ha perduto i vantaggi che godeva come sede del Governo centrale dell'isola. Bisogna dunque trovare qualche compenso per quella città.

Si vede che Palermo tende a trasformarsi, a diventare città industriale, come lo prova l'esser divenuta il centro di un servizio attivissimo di piroscafi diretti dal nostro collega Florio.

Di più anche in Palermo sono industrie stabilite, ed altre che tendono ad impiantarsi per cui se noi vogliamo mantenere a Palermo il posto che ha fra le città Italiane, credo necessario di favorire quelle tendenze e migliorare per quanto è possibile tutte le condizioni industriali e commerciali, e fra i mezzi più acconci a questo fine, è quello certamente dello stabilimento di un bacino di carenaggio affinché i bastimenti che faranno approdo a Palermo, possano trovare mezzi di riparazione.

In quanto poi all'idea di trasportare il bacino di carenaggio a Trapani, converrebbe prima crearvi un porto adattato; ora non credo che il porto di Trapani comporti bastimenti che peschino più di cinque metri, mentre il bacino di carenaggio deve comportare bastimenti che peschino da sei metri a sei metri e mezzo, per cui la profondità del porto dovrebbe essere da 7 m. a 7 met. 50.

In conseguenza, credo che valga meglio fare un bacino di carenaggio a Palermo che poi non è molto distante da Trapani, e che è una grande città, dove sono risorse industriali, mentre a Trapani presentemente le condizioni del porto e delle industrie sono assai inferiori.

Mi lusingo di avere dato al Senato ragguagli sufficienti per dimostrare che la diversa applicazione dei fondi per il porto di Palermo è giustificata da fatti riconosciuti, e spero, che il Senato vorrà persuadersi che la costruzione di un bacino di carenaggio a Palermo non solo non è cosa inutile, ma anzi utilissima.

Dirò di più, che la moltiplicazione dei bacini di carenaggio è un bisogno che è attualmente riconosciuto imperiosamente dal nuovo sistema di navigazione.

Il Senato non ignora, che il naviglio di commercio, come quello della guerra tende a trasformarsi, e che specialmente per i vapori, gli scafi si fanno di ferro i quali dopo pochi mesi sono talmente coperti dai depositi marini che si fanno sui medesimi, da dover essere introdotti nei bacini di carenaggio per le occorrenti riparazioni e puliture.

La costruzione dei bacini di carenaggio è adunque cosa indispensabile per il mantenimento di una buona navigazione.

Ora noi tutti sappiamo che l'avvenire d'Italia sta principalmente nella navigazione, per cui credo, che la moltiplicazione dei bacini di carenaggio sia una cosa essenzialissima per la prosperità del nostro commercio.

Non sarebbe poi nemmeno il caso di voler togliere la somma che è attualmente destinata a questo bacino di Palermo, perchè si verrebbe a destare un malcontento in quella città, un malcontento che sarebbe giustificato e che certamente il Senato non vorrebbe suscitare, massime in questi momenti.

**Presidente.** Prima di accordare la parola al Senatore Paleocapa che l'ha chiesta, prego il Senato di permettermi, che informato come il Principe di Piombino, sui titoli del quale il Senato ha sentito la relazione, si trovi nelle nostre sale, per prestare giuramento, io lo faccia invitare a tale scopo a presentarsi nell'aula.

Prego i signori Senatori Regis e Quaranta a volerlo introdurre.

(Il Principe di Piombino introdotto nell'aula presta giuramento nella consueta formola.)

Do atto al Principe di Piombino del prestato giuramento, lo proclamo Senatore del Regno, ed entrato nel pieno esercizio delle sue funzioni.

Prima di accordare la parola al Senatore Paleocapa, debbo ancora pregare il Ministero a dare risposta all'altra parte delle osservazioni della Commissione contenuta nella relazione, vale a dire se nelle spese occorrenti non sia conveniente richiedere il concorso della provincia e della città in cui si apre il porto.

**Senatore Menabrea.** Risponderò ora anche a questo riguardo, avendo prima dimenticato di rispondere all'ultima osservazione fatta relativamente al concorso che la città di Palermo e la provincia dovrebbero prestare per l'esecuzione dei lavori.

Ma debbo anzitutto notare al Senato, che la somma stanziata per i lavori del porto di Palermo fu votata in epoca in cui non esisteva ancora legge, come non esiste neppur oggi, per il riparto di spese de'porti tra la Provincia ed i Comuni. In conseguenza poichè questa legge fu già votata nel mese di luglio 1860, non credo che sarebbe il caso di darle un effetto retroattivo, e di introdurre il sistema che venne già applicato per i porti d'Ortona, di Manfredonia o di Girgenti.

Relativamente poi all'eccitamento che è stato fatto dalla Commissione di stabilire la quota che i Comuni

e le provincie debbono sopportare per il loro concorso nella costruzione di porti, non ho che a rinnovare la dichiarazione che già feci nel Senato in altra occasione, che cioè la legge la quale stabilisce una norma uniforme per il riparto della spesa dei porti tra il Governo, le provincie ed i Comuni fu già presentata al Parlamento ed è fra quelle di cui il Ministero domanda l'applicazione immediata per tutto lo Stato.

Di questa legge l'applicazione fu già fatta per Girgenti, Manfredonia, Ortona. Ma nel caso attuale non credo che convenga ritornare sopra una votazione che già ha avuto luogo tre anni fa, e che dà una somma di tre milioni e duecento mila lire per il porto di Palermo, senza chiedere il concorso nè della città, nè della provincia.

**Presidente.** La parola è al Senatore Paleocapa.

**Senatore Paleocapa.** Quanto alla prima parte delle osservazioni che sono state fatte per mio mezzo dalla Commissione permanente di finanze, noterò che le cose dette dall'onorevole Senatore Menabrea concordano pienamente con ciò che ha osservato la detta Commissione, cioè concordano per ciò che riguarda il tramutamento fatto della prima idea di stabilire un antemurale davanti alla cala nell'altra idea di sostituirvi la prolungazione del molo esistente; idea che è già stata messa in attuazione e va compendosi. Su questo punto, nessuna osservazione in contrario ha fatto la Commissione, se non fosse che le difficoltà grandi che si incontrano per stabilire i lavori necessari per la regolazione di un porto qualsiasi, e principalmente de'porti che sono nelle condizioni di quello di Palermo, ed il contrasto delle opinioni controverse che suscitano sempre le proposizioni relative a questi lavori, fanno desiderare che si metta in ciò una grande maturità, prima di decidersi a proporre una legge colla quale si dimandano gli assegni necessari per eseguire le opere divisate. E mi pare che nel caso del porto di Palermo, la giustezza di quest'osservazione si faccia molto evidente; perchè è pur vero che il progetto primitivo che portava la spesa di 2 milioni per lo stabilimento dell'antemurale, e di un milione e duecento mila lire per la costruzione di un bacino di carenaggio, si è trovato affatto inconveniente dopo che era già stato appaltato il lavoro; ma per buona ventura, e per circostanze indipendenti dalla natura del lavoro stesso non vi si era ancora dato mano: che se vi fosse stato dato mano, si sarebbe gettata una spesa superflua, perchè l'antemurale è stato riconosciuto anche dal signor Ministro cogli studi che ha fatto praticare che sarebbe caduto in profondità enormi ed avrebbe importato una somma esorbitante e di gran lunga superiore alla prevedibile.

Benissimo adunque si è fatto prolungando il molo. Ma, lo ripeto, la necessità è fatta più che mai evidente in questo caso, di maturare bene le condizioni di un porto e le opere necessarie per regolarlo, prima di darvi corso.

Quanto al bacino di carenaggio noterò, che appunto le osservazioni ripetute adesso dal signor Ministro, e notate anche nella relazione della Commissione fanno vedere che il bacino di carenaggio non si può collocare più in quella posizione medesima nella quale divisava di collocarlo il primo progetto, e ciò per gli ostacoli che vi si opponevano e che avrebbero fatto aumentare grandemente la spesa, la quale si era limitata a 1,200,000 lire, che si può ritenere affatto insufficiente per un gran bacino di carenaggio necessario appunto nelle condizioni attuali della navigazione, i cui bastimenti vanno crescendo continuamente in tonnellaggio; questa spesa, dico, si può credere assolutamente insufficiente se non intervengono alcune delle condizioni di sito che si sarebbero verificate quando fosse stato fatto l'antemurale prima, e si avesse quindi potuto occupare una parte della cala e quando non vi fosse stato il fondo di roccia a così poca profondità che conveniva cominciare a scavare; nel resto le condizioni erano opportunissime.

Adesso queste condizioni opportune mancano, gli ostacoli fanno vedere che non si può più mettere il bacino di carenaggio in quel sito; quindi la Commissione è stata ben lungi dal dire che non era disposta di accordare la sua approvazione al decreto che assegnava a questo bacino lire 1,200,000, ha detto solo che si poteva accordare, perchè, ammesso che un bacino di carenaggio, come si riconosce necessario, debba farsi, certamente importerà di più; ma intanto vi sarà fatto l'assegno di lire 1,200,000, e quando sarà fatto il progetto definitivo, del quale parlava già il Ministro nella sua relazione, allora si vedrà se, e quale somma maggiore convenga assegnargli.

Dunque ripeto qui non è forse stato ben inteso quanto diceva la relazione della Commissione, che era lungi assai dal negare la somma; domandava anzi che fosse confermata, ma col fine che ho detto, cioè perchè intanto si assegnava una parte principale, ed il resto sarebbe domandato come addizionale.

Quanto poi all'idea che aveva messa avanti la Commissione di finanza di vedere se veramente fosse opportuno collocare il bacino di carenaggio nella cala del porto di Palermo, ciò derivava appunto dal tener per certo che 1,200,000 lire non bastassero al primo intento.

Dunque, essa diceva, si esaminino due cose; la prima se veramente un bacino di carenaggio sia necessario in Palermo.

È giustissimo quanto dice il signor Ministro, che va bene spendere quanto si può in bacini di carenaggio, ma i bacini di carenaggio sono opere costosissime; moltissime altre cose abbiamo a fare in Italia, ma grandissimo anche è il bisogno che ha la pubblica finanza di restringere per ora per quanto sia possibile le spese.

Parmi dunque che sia cosa opportuna nelle speciali condizioni nostre, il maturare bene se una spesa sia necessaria, e quindi esaminando se questo bacino di carenaggio è necessario, la Commissione ha espressa

l'idea che si vedesse, se non si potesse per avventura supplirvi con quello di Messina, e se in caso che se ne dovesse proprio costruire un altro, non convenisse meglio stabilirlo nel porto di Trapani.

La difficoltà messa innanzi che il bacino di carenaggio non si trovi immediatamente nel porto di Palermo, non parmi così grave, come la lascierebbero credere le parole del signor Senatore Menabrea.

Io comprendo benissimo che un bacino di carenaggio in un porto di molta importanza sia cosa molto opportuna, ma non credo che siavi questa necessità assoluta ed immediata per tutti i porti, perchè altrimenti sarebbe enorme la spesa a cui ci esporremmo.

Credo bensì necessario che il bacino di carenaggio sia vicino ad un gran porto, ma non credo assolutamente necessario che vi sia proprio dentro.

Nel caso nostro per esempio, io credo che Trapani non disti di più di 30 o 40 chilometri da Palermo; quando dunque il bacino di carenaggio fosse a Trapani potrebbe egregiamente servire per i bastimenti che sono nella cala o nel porto di Palermo, perchè non è a credersi che si lascino i bastimenti cadere in uno stato tale di deiezione e di avaria da non poter sopportare una così piccola traversata di mare.

La difficoltà maggiore del signor Senatore Menabrea sta in ciò che a Trapani non siavi sufficiente profondità.

Questa sarebbe una cosa di fatto, alla quale certamente io non potrei subito rispondere dirò solamente che quando ho messo avanti, coll'assenso della Commissione, quell'idea se convenisse meglio far il bacino a Trapani, si è perchè a me erano state dette altre cose sulle condizioni di quel porto, il quale era, mi si diceva, creduto dagli uomini di mare come uno dei migliori dello Stato sia per la sua sicurezza interna, che per la sua profondità.

Se dunque non è vero il fatto della buona sua profondità, se questo porto non ha invece che 4 o 5 metri di acqua, certamente non è sito opportuno per un bacino di carenaggio; ma, ripeto, intanto la Commissione non ha fatto che pregare il Ministero a studiare la questione e vedere se non convenisse meglio portarlo a Trapani, appunto perchè, tolte quelle circostanze favorevoli, che prima si credeva esistessero nel sito scelto pel bacino nella cala del Porto di Palermo, è certo che un milione e duecento mila lire non basteranno per fare colà un bacino quale lo esigono le condizioni attuali della navigazione, e se questa somma non è sufficiente e conviene fare nuovi studi, non veggo perchè non si potesse anche meglio studiare se non convenisse di più tramutarlo addirittura nel porto di Trapani.

Questo quanto alla prima parte, sulla quale mi riassumo dicendo che in sostanza la Commissione non ha fatto altro che pregare il Ministero di fare studi più accurati e precisi.

Quanto all'altra parte il Senatore Menabrea, allora Ministro dei Lavori Pubblici, dice adesso che non si po-

trebbe pensare a sollevare in parte l'erario di una quota di spesa necessaria per la regolazione del porto di Palermo, onde applicarla ad altre località vicine che vi hanno interesse, perchè il fondo è già stato assegnato. Io dubito di questo.

Se ci viene presentata una legge per domandare che sia convalidato un Decreto Reale col quale si mantiene la spesa di 3,200,000 lire; se ci viene tal legge presentata vuol dire che la somma non è definitivamente assegnata....

Senatore **Menabrea**. Domando la parola.

Senatore **Paleocapa**..... perchè se fosse impreteribilmente assegnata a carico dello Stato, e non fosse quindi possibile che si esaminasse se convenga mettere una parte a carico dell'amministrazione provinciale allora direi che non so perchè si sia presentata questa legge all'approvazione del Senato.

Aggiungerò di più che, appunto come diceva il Senatore **Menabrea**, recentemente è stata approvata una legge in cui parlando della regolazione dei tre porti di Ortona, Manfredonia e Girgenti, egli stesso allora Ministro dei Lavori Pubblici, aveva con molta convenienza per l'economia dello Stato assegnato delle quote a ciascuna delle località dove si aprivano questi tre porti, e le aveva assegnate dicendo che questo era già un sistema osservato, benchè non con principii sicuri e determinati, anche dal caduto Governo.

Egli ha assegnato dunque (se la memoria non mi fallisce) una somma di 200 mila lire alla provincia di Ortona; ne ha assegnata una di 37,000, se non erro, a quella di Manfredonia, e ne ha assegnata una di 700 e più mila a quella di Girgenti; io domando dunque perchè non si poteva assegnarne una anche a Palermo? Si dice: ma la legge è già presentata. Ma essa non è ancora approvata; e se si è fatto ciò che ho detto per altri porti; se anzi in occasione di quei porti si è detto che pel porto di Santa Venere, e per qualche altro porto di cui non ricordo il nome, è già stato ritenuto, anche sotto il Governo passato, che le località dovevano intervenire, perchè non fare intervenire anche Palermo ed anche Napoli nelle spese relative alle opere di regolazione dei rispettivi porti?

Oltre che questo desiderio che adesso ripete la Commissione, è stato già replicatamente espresso in altre circostanze, e se intanto si van mettendo avanti tutte le opere principali per i porti e si dice: verrà presto una legge che regolerà le quote di spesa fra la amministrazione dello Stato e le amministrazioni delle provincie, finiremo a ciò che la legge verrà dopo che le spese le avrà già sopportate intieramente lo Stato.

Io non credevo dunque e non credo in fatti che si possano riguardare queste spese assegnate al porto di Palermo così definitivamente assegnate a tutto carico dello Stato, che l'Amministrazione non possa e non debba vedere se non convenga portarne a carico delle provincie qualche porzione.

Ecco quali furono le osservazioni, ed i motivi per i quali la Commissione di Finanze ha desiderato che il signor Ministro dei Lavori Pubblici esamini la questione relativa, e veda se non ci sia qualche cosa da fare per una collocazione migliore o per la soppressione per ora del bacino di carenaggio nel porto di Palermo, o se non si possa sgravare alquanto l'erario dalla totalità della spesa che è già grave e sarà, non ne dubito, di molto accresciuta.

Senatore **Menabrea**. Mi permetta il Senato di dare ancora alcune spiegazioni intorno alla questione presente.

Io credo che vi sia stato un equivoco tra la Commissione e i sostenitori della legge.

L'onorevole Senatore **Paleocapa** dice: ma voi domandate un fondo di due milioni per un antemurale a Palermo, e quello di un milione e duecento mila lire per un bacino di carenaggio. Questa è una spesa nuova e in conseguenza voi dovete applicare a questa spesa lo stesso principio che avete applicato per i porti di Girgenti, di Ortona e di Manfredonia, porti per i quali una parte della spesa era carico dei comuni e delle provincie interessate.

Ma qui appunto sta l'errore. I fondi assegnati per il porto di Palermo lo furono con una legge del 1862 nel mese di luglio. Dunque questi fondi furono votati, e tutta la spesa fu messa a carico dello Stato; soltanto in questa legge era stabilito che la somma fissata pel porto di Palermo doveva impiegarsi, primo, per un antemurale avanti la cala, ed in secondo luogo per un bacino di carenaggio da effettuarsi nella cala inedita.

Ora, fatti i progetti definitivi, si è riconosciuta la difficoltà, se non l'impossibilità di eseguire i lavori come erano prescritti dalla legge; ed è in vista di queste difficoltà che, essendovi un'impresa la quale domandava da lavorare, il Ministro ha preso sopra la sua responsabilità di fare emanare un Decreto Regio, col quale i fondi stanziati per quei lavori erano destinati ad altri lavori analoghi da farsi nel porto di Palermo, ma non identici a quelli che erano prescritti dalla legge.

Dunque qui non si tratta di fondi nuovi che si debbano votare, ma si tratta di una diversa applicazione dei fondi già votati. Ora, io ripeto, questi fondi furono votati nel 1862, cioè ad un'epoca in cui non si parlava ancora di uniformare le varie leggi che ripartivano le spese dei porti a carico dei comuni e delle provincie.

Debbo poi qui prendere la difesa del mio predecessore, dell'onorevole **Depretis**, e credo questo tanto più opportuno che in generale i Ministri sono per così dire solidali gli uni degli altri; giacchè un Ministro accettando l'eredità del suo predecessore, deve, non demeritare ciò che questo ha fatto, ma anzi aggiungere una nuova pietra all'edificio sociale. Ora qui dunque io prendo le difese del mio predecessore, il quale venne indiret-

tamente accusato nel rapporto della Commissione di essere andato un poco incautamente nel fare assegnare dei fondi per lavori che non erano eseguibili.

Convien che il Senato si riporti all'epoca in cui furono votati questi fondi. Bisogna notare che in quell'epoca diverse città della Sicilia, fra le quali Palermo, fecero molte istanze affinché si facessero lavori riconosciuti urgenti nell'interesse di quelle località, e fra questi vi erano quelli del porto di Palermo.

Esisteva un progetto stato fatto da ingegneri locali, i quali accennavano fra i più urgenti quelli appunto della costruzione di un antemurale avanti alla cala, e di un bacino di carenaggio; e siccome vi era urgenza di provvedere a quei paesi, visto lo stato degli spiriti non che le condizioni politiche, il Ministero in quella circostanza credo abbia fatto bene di domandare al Parlamento l'assegnamento di fondi per questi lavori.

Ora certamente non si può accagionare il Ministero che allora reggeva la cosa pubblica di non aver potuto studiare a fondo tutti questi progetti.

Il Senato sa con quali istanze furono da ogni parte richieste opere pubbliche, e come sia stato assolutamente impossibile al Governo di fare allestire progetti particolareggiati per tutte le opere richieste; per ciò necessariamente si è dovuto provvedere alla determinazione di queste opere con progetti incompleti, salvo poi a migliorarli quando si avrebbe avuto tempo di venire a studi definitivi, e ciò è quanto si è fatto.

Dunque credo che, viste le circostanze, non sia giusto di accagionare il Ministero, che ha preceduto il nostro, di aver operato in ciò con leggerezza, in quanto che provvedeva a bisogni che erano istantemente segnalati dalle popolazioni.

D'altronde io ricordo all'onorevole Senatore Paleocapa, che egli si è trovato anche in condizione analoga

Quando la Sardegna giustamente domandava che fosse creata una rete di strade di cui mancava quasi compiutamente, l'onorevole Paleocapa ebbe la gloria di presentare al Parlamento una legge, la quale dotava la Sardegna di una rete stradale; ma a quell'epoca i progetti non erano fatti, ed io credo che se si fosse dovuto aspettare che tutti fossero allestiti, la Sardegna ancora oggi aspetterebbe la sua rete. In quella circostanza, vista l'urgenza, l'onorevole Paleocapa che allora reggeva così egregiamente il Ministero dei Lavori Pubblici, ha preso sotto la sua responsabilità di fare assegnare i fondi per quella rete di strade, salvo a studiare con più maturo esame e maggiore tranquillità i progetti.

La stessa cosa si è pure fatta per il porto di Palermo. V'era urgenza, necessità di provvedere, e non credo che si possa rimproverare all'antico Ministro Depretis ciò che l'onorevole Paleocapa ha fatto e benissimo fatto, per la Sardegna.

Relativamente al bacino di carenaggio, debbo ancora entrare in alcuni particolari. La spesa fu valutata in L. 1,200,000, perchè stabilendo questo bacino di carenaggio nella cala di Palermo, si aveva speranza di

poterlo fare, come si dice, all'asciutto ed in conseguenza senza molta spesa, per le costruzioni subacquee; ma come dissi, una volta fatto il bacino restava poi a vedere il modo di entrare in questo bacino. Ora per entrarvi era probabile occorresse la spesa non di molto inferiore a quella del bacino stesso, e per questo motivo si è creduto di dover trasportare la costruzione di esso dalla cala nel porto medesimo di Palermo. Non devesi poi credere che la questione non sia stata studiata ed esaminata maturamente; vi sono varii progetti per questo bacino di carenaggio, e questi portano un modo di costruzione analogo a quello che si sarebbe seguito per il bacino da farsi nella cala di Palermo. Vi è possibilità di costruire il bacino di carenaggio all'asciutto con grandissimo risparmio di spesa; io credo che questo sistema possa essere seguito, ed allora c'è molta probabilità che la somma di lire 1,200,000 richiesta per questo bacino sia sufficiente pella sua esecuzione; tanto più che per avere accesso al medesimo non sarà necessario di eseguire molti scavi, ma basteranno i mezzi ordinari di cui il Governo dispone per tutti i porti dello Stato.

Non credo di dover entrare in maggiori dilucidazioni a questo riguardo nè ritornare sulla questione di Trapani, perchè quanto ho detto sulla necessità di questo bacino di carenaggio è abbastanza evidente, acciò il Senato sia persuaso della convenienza di lasciare la somma assegnata per esso e di eseguirlo nel porto di Palermo.

Senatore **Paleocapa**. Domando la parola.

**Presidente**. Ha la parola.

Senatore **Paleocapa**. Dirò due parole semplicemente sul confronto che ha fatto l'onorevole Menabrea tra quanto si è verificato pel porto di Palermo e quanto fu fatto da me per ottenere dal Parlamento una somma vistosa con cui potessi far eseguire una rete di strade nell'isola di Sardegna.

È verissimo che io quando mi presentai alla Camera elettiva colla domanda di otto milioni per eseguire una prima parte della rete generale delle strade dell'isola di Sardegna, non aveva ancora progetti concreti; ma io intendeva di distribuire questa somma assegnandola alle varie linee, e di fare gli appalti soltanto quando avessi avuto i progetti definitivi, e così infatti fu. Ma così non si procedette nel caso del porto di Palermo. Il Senatore Menabrea dice che era urgente per soddisfare ai vivi reclami di quella gran città chiedere le somme necessarie per la regolazione del porto. Ma le si ottennero in base di progetti che si dichiaravano già definitivi e sicuri e che erano invece fallaci, come fu poi dimostrato; e in base di questi progetti stessi si fece l'appalto; e se per buona ventura non se ne avviò la esecuzione, ciò fu solo per l'indugio recato nell'approvazione del contratto per parte del Consiglio di Stato. Io, anche dopo averne ottenuti gli assegni sopra progetti che dichiarava io stesso soltanto presuntivi, non ho mai appaltato lavoro alcuno nell'isola di Sardegna.



senza aver prima avuti i relativi piani esecutivi concreti e senza quindi aver poi bisogno di mutarli in appresso.

Detto ciò, lascio al Senato giudicare se il confronto istituito dall'onorevole Senatore Menabrea sia giusto, e se non regga meglio che in ogni altro caso l'osservazione della Commissione sulla necessità che vi è, prima di passare agli appalti, di maturar bene i progetti, come appunto fece l'onorevole Menabrea, quando, riconosciuta la inopportunità dei progetti fatti approvare dal suo antecessore, li fece radicalmente mutare.

In quanto al bacino di carenaggio, io non ho che ad esprimere un desiderio, ed è che le L. 1,200,000 sieno sufficienti per eseguirlo nel porto di Palermo nel sito in cui converrà meglio, mentre il sito da prima divisato, e sul quale era formato l'economico progetto, è stato riconosciuto inammissibile.

**Presidente.** Ha la parola il signor Ministro dell'Istruzione pubblica.

**Ministro dell'Istruzione Pubblica.** Dirò poche parole intorno a siffatta questione, nella quale credo che precisandosi bene i fatti, ogni maniera di dubbio dovrà cadere.

Una legge stabiliva la costruzione di un bacino di carenaggio in Palermo e ne precisava la spesa. Cominciati i lavori o al punto di cominciarli si vide che l'esecuzione sarebbe stata assai difficile e che per essi la somma stanziata non sarebbe stata sufficiente. Allora si venne nel divisamento di elevare l'opera nello stesso porto bensì di Palermo, ma in punti diversi da quelli fissati in principio, ed all'uopo furono fatti gli studi e le perizie convenienti. Queste disposizioni furono ordinate per Decreto Reale.

Non era innovazione che succedeva nella legge, non si faceva che mutare il sito dell'esecuzione.

Non pertanto il Ministero che emanava siffatta disposizione comprese altresì che bisognava render ragione di ciò che egli stava per operare al Parlamento, perocchè innanzi al Parlamento erasi stabilito la località del bacino e di tutte le opere necessario per esso.

Ecco adunque quale è il fatto che si presenta in questo momento innanzi al Senato.

Or questo mutamento di località fu necessario o non lo fu? Che fu necessario nessuno lo mette in dubbio, avvegnachè dalle perizie che si eseguirono risultò come sarebbe stato impassibile o almeno difficilissimo di eseguire i lavori nella località prima indicata, e come all'inverso sarebbe facile attuarli laddove quella prima località fosse abbandonata e se ne scegliesse un'altra.

Dunque, o Signori, non è una nuova legge che vi si presenta; essa non accenna che alla modificazione di una legge già fatta, e questa modificazione cade soltanto intorno alla località in cui dovevasi eseguire una parte dei lavori.

Ciò posto, ove non si voglia ricorrere ad una questione di fatto, quella cioè di sapere se la nuova località indicata, sia tale da poter sostenere i lavori

di cui si discorre, ogni dissertazione mi sembra superflua.

L'onorevole Senatore Paleocapa diceva: vediamo se il porto di Trapani fosse per avventura più adatto per un bacino di carenaggio.

Questa disamina potrebbe farsi laddove noi stessi qui discutendo se un bacino di carenaggio dovesse farsi sì o no, ed in qual punto della Sicilia; ma noi non facciamo in questo momento queste ricerche.

Il porto di Palermo fu designato per un bacino di carenaggio, questo estremo è cosa decisa. Superfluo, anzi inutile l'indagare se Trapani o altri porti in Sicilia presentino condizioni e comodi migliori di Palermo.

Tali esami sarebbero stati utili a farsi laddove si discutesse una legge nuova e si cercasse quale il punto più adatto per costruire un bacino di carenaggio in Sicilia.

Se non che non potrei lasciare quest'argomento senza fare osservare che laddove si tratta di costruire bacini di carenaggio non si deve solo esaminare la topografia de' luoghi, ma devesi eziandio disaminare quel complesso di circostanze che rendono davvero importante un porto. Ora tra un porto, quantunque non molto grande, ma che appartiene a grandiosa città ricca di commercio e d'industria, promettenti se aiutati diligentemente, larghi sviluppi; ed un porto, se pur vuolsi più spazioso dell'altro, ma che appartiene a città minore ed assai inferiore a quella accennata, la scelta per elevarsi un bacino di carenaggio non potrebbe essere dubbia. Trapani è bella e prestante città, vorrei pur vedere in essa un bacino, ma potrebbesi mai paragonare alla splendida Palermo che è fra le più grandi e cospicue città d'Italia?

Per la somma dunque di queste considerazioni io prego il Senato perchè si degni approvare il progetto di legge che gli si è presentato.

**Presidente.** La parola è al Senatore Farina.

**Senatore Paleocapa.** Se il Senato mi permette.... non ho che poche cose a dire.

**Senatore Farina.** Se vuole parlare io parlerò dopo.

**Senatore Paleocapa.** Voleva solamente osservare su quello che disse il Senatore Natoli, che io non ho mai inteso di disapprovare la proposta; ho detto solamente che la Commissione aveva fatto una raccomandazione, perchè prima di determinare o di approvare spese così gravi, così ingenti e che non resteranno nei limiti della somma domandata, si dovesse procedere con più maturità.

E ciò è anche comprovato da quanto disse l'onorevole Natoli. Egli riconobbe infatti che erasi pur fatto un progetto definitivo per i lavori del porto di Palermo e che si stava per metterlo ad esecuzione; ma che trovato inopportuno convenne mutarlo. Ma credo che ei non sia nel vero quando soggiunge che non si fece altro che modificare o mutare in parte il primitivo progetto.

Il prolungamento del molo non ha assolutamente nulla a che fare coll'antemurale, ed il nuovo bacino di carenaggio, dovunque lo si voglia collocare, non ha altra relazione col primo se non che per ciò che si tratta sempre di un bacino di carenaggio.

Ma questo non basta per dire che è la stessa opera o solo alquanto modificata.

È certo che il nuovo bacino, di cui non vi è ancora progetto, sarà tutto affatto diverso da quello prima proposto; ed io non posso persuadermi che non abbia anche a costar molto di più.

Osservo poi quanto alla località del porto di Trapani che non si può dire che il bacino di carenaggio nel porto di Trapani non possa servire che al commercio più o meno esteso che si fa ora nel porto stesso; servirebbe, e l'ho osservato anche prima, egualmente ai bastimenti che navigano per il porto di Palermo, e che si trovano in condizione di aver bisogno di riparazioni, e di essere mandati al bacino di carenaggio.

Il metterli in un bacino esistente nel porto in cui trovansi, od in altro discosto di un breve braccio di mare, non fa differenza pei navigli; è cosa dall'esperienza provata anche sulle coste dei paesi più commerciali d'Europa.

Senatore **Farina**. La questione mi pare molto chiara. Io credo che allo stato delle cose sia impossibile sostenere che la spesa attuale, è quella dell'antico progetto. L'antico progetto proponeva un'opera avanzata, un antemurale nel mare che non si è potuto eseguire. Non potendosi eseguire quest'antemurale, si è invece pensato a prolungare i moli, e si è dovuto altresì combinare la località del bacino; dunque è fuor di dubbio che lo staccamento di fondi non è più per la stessa opera già votata; che si tratta di una spesa nuova, e come tale deve essere corredata di tutti i dati necessari che ne giustifichino la convenienza e l'importanza.

Per tale effetto mi pare che non troppo a proposito si venga combattendo quello che ha detto la Commissione, che si applichi in ciò quello che si suole applicare in tutti gli altri casi, cioè si giustifichi la spesa di cui si propone l'adozione.

Si dice: questa è sempre una spesa per un bacino di carenaggio.

Ma, Signori, vi sono bacini di carenaggio che costano un milione, e ve ne sono di quelli, che appunto per la località nella quale si costruirono, costano tre o quattro milioni, come quello di Genova; epperò altro è il costruire un bacino di carenaggio in una località, altro il costruirlo in un'altra.

Peggio ancora, si va dicendo, questo è un lavoro che si deve fare nel porto di Palermo.

Sia pure che sia votata tal somma per un bacino di carenaggio per Palermo; ma quando si riconosce che non può più farsi nella località designata, egli è chiaro che il bacino che si deve costruire è un'opera nuova, epperò deve essere giustificata come tutte le altre.

Con questo, Signori, io non intendo dire che non si abbia a votare siffatta spesa.

Io dirò solo che le osservazioni della Commissione erano molto sensate, e che le accuse mosse alla relazione non mi paiono basate sul giusto.

Non potrei poi nemmeno ammettere che non si possa andare alquanto distante dal porto per costruire un bacino di carenaggio; questo è ciò che succede in quasi tutti i migliori porti d'Europa.

Se andiamo a Marsiglia che è il porto più grande frequentato nel Mediterraneo, troveremo alla *Seyne* dei bacini di carenaggio dove si mandano i bastimenti a riparare fuori del porto.

I bastimenti vanno nei bacini non per il commercio ma per farsi riparare, epperò che questi siano riparati nel porto dove vanno a scaricare, o debbano fare un breve tragitto per farsi riparare in un sito poco distante dal porto medesimo, io non vedo difficoltà nell'eseguimento di queste riparazioni.

Ciò che importa si è, che i bacini di carenaggio siano in una località in cui la costruzione loro non riesca di gran costo, e che sia agevole l'accedervi, ed il partirne; questo, ripeto, è ciò che importa perchè i bacini possano servire allo scopo per cui sono fatti; ma che siano nel porto medesimo od a 20 o 30 chilometri di distanza non vi ha sensibile differenza, perchè quando i bastimenti sono nel porto, se hanno da trasferirsi nel bacino di carenaggio conviene far spee per passare frammezzo agli altri bastimenti ancorati ed evitare gl'inconvenienti che s'incontrano nei movimenti che succedono nei porti; e queste spese pareggiano quelle del viaggio dal sito dove scarica il bastimento a quello in cui deve essere riparato.

Per conseguenza, in vista anche di quello che si pratica da nazioni, che hanno un commercio molto più esteso, e specialmente in Marsiglia, io non troverei nessuna difficoltà che il bacino di carenaggio che può servire per il porto di Palermo possa essere posto a Trapani.

Mi pare dunque, che le osservazioni della Commissione siano state molto sensate; le accuse invece non mi paiono fondate.

Ripeto, che io non sostengo, che non si abbia da votare la spesa, ma dico che è spesa nuova, perchè si è cambiata l'opera; perchè se quello che deve spendere nel costruire un antemurale, lo spendete invece nel prolungare il molo esistente, la spesa non è la stessa; perchè se un bacino che dovrebbe farsi in una località è trasportato in un'altra si cambia l'oggetto della spesa stessa; perciò prima di votare questa spesa io trovo conveniente vi siano in appoggio i necessari documenti, e si facciano tutte le considerazioni che valgano a farla ammettere o rigettare.

**Ministro dell'Istruzione Pubblica**. Io non nego quanto dice l'onorevole Senatore Farina, cioè, che per raddoppiare i bastimenti, si può passare da un porto di commercio ad un bacino di carenaggio, più o meno

distante; che anzi fra i suoi argomenti avrebbe potuto pur ricordare quanto attualmente succede in Sicilia, nei cui porti non vi è alcun bacino, ed i bastimenti che vi approdano quando hanno bisogno di raddoppi devono correre fino a Malta. Si sa, che quando non puoi fare diversamente, si è costretti di ricorrere al meno tristo partito. Ma la questione sta nel vedere se conviene costruire i bacini di carenaggio a preferenza in quei porti commerciali che appartengono a città in cui l'industria e il commercio hanno già vita e svolgimento, ovvero convenga costruirli in quei porti le cui città da quelle altre diversificano.

Ora nessuno potrà dubitare, che tra Palermo e Trapani havvi tanta differenza e diversità che il paragone non è nemmeno possibile. Questa è la mia proposizione, contro la quale l'onorevole Senatore Farina non ha detto cosa alcuna che valga a convincermi, almeno per quanto ho potuto comprendere.

Bene poi si appose il Ministero per le ragioni che già dissi di ripresentarsi al Parlamento per fare approvare la località nuovamente indicata; ma ciò non vuol dire che per il mutamento della località dove si deve fare la spesa possano venir meno tutte le ragioni di quella spesa. Ed in vero qual si fu lo scopo della prima legge?

Che Palermo avesse un bacino di carenaggio.

Questo principio fu stabilito, e sopra di esso non si potrebbe più rinvenire senza gravi e dimostrale ragioni; e tali non possono dirsi i vaghi ed incerti dubbi che finora si sono fatti baleuare.

La questione che attualmente sta innanzi al Senato si aggira solo intorno all'esecuzione; implicarvi la massima sarebbe lo stesso che ricominciare una questione già decisa, revocare una legge già nota al paese, offendere un principio già giudicato, e mutare senza necessità una disposizione dalla quale un gran centro di popolazione aspetta ansiosamente una sorgente cospicua di nuovi commerci.

Senatore Menabrea. Stimò necessario di aggiungere alcune cose a quelle già dette per togliere un dubbio che potrebbe nascere dalle parole dette dal Senatore Farina. Sembra che egli creda che i lavori che fanno l'oggetto della legge attuale non siano stati studiati ancora, che non sieno ancora stati oggetto di progetti particolareggiati. È questo un errore. È anzi in seguito a questi studi che il Ministero sentì la necessità di variare le primitive opere che erano state votate dal Parlamento. Ed in vero quando vennero riconosciute le difficoltà che si incontravano nell'esecuzione della legge del luglio 1862, il Municipio di Palermo fece fare un progetto da un distinto ingegnere francese. Fu quindi mandato a quell'epoca in Sicilia ad uso dei nostri più abili ingegneri marittimi perchè lo esaminasse e studiasse egli stesso un progetto definitivo. Inoltre una Commissione composta dei nostri più valenti ingegneri venne poscia incaricata di elaborare progetti per i vari porti dello Stato compreso quello di Palermo.

Questi progetti furono ancora esaminati da una Commissione composta di ingegneri e di ufficiali di marina presieduta dal collega nostro l'ammiraglio Serra. È dopo tutti questi lavori ed indagini che si venne a stabilire definitivamente il progetto di esecuzione dei lavori da farsi nel porto di Palermo; cosicchè è un grandissimo errore il credere che la questione non sia stata attentamente studiata.

Di più aggiungo che il prolungamento del molo proposto costerà assai meno, forse 400 mila lire di meno che non l'antemurale, così che colle 400 mila lire che si avranno di risparmio si potrà migliorare la cala secondo il progetto che si avrà ancora da studiare.

Quanto al bacino di carenaggio furono studiate varie località molto accessibili ai bastimenti, ed i calcoli fatti dimostrano che la costruzione di questo bacino non costerà di più di ciò che avrebbe costato quello proposto primitivamente nella cala senza essere costretti a fare, come per questa, costosissimi lavori di scavo.

Dopo tali spiegazioni credo che il Senato vorrà persuadersi che la questione è stata maturamente studiata, e che certamente non è all'impensata che il Ministero è venuto a proporvi il presente progetto.

Presidente. La parola è al Senatore Farina.

Senatore Farina. Io non ho detto che i progetti non siano stati studiati, ho detto bensì che il secondo progetto non era il primo, e credo che in questo non vi sia contestazione possibile, che l'opera sia diversa indubbiamente e non più quella che era stata precedentemente votata.

Se il nuovo progetto è stato studiato, tanto meglio; ciò non toglie che sia diverso da quello di prima.

Dunque non si può dire che la legge di prima sia la stessa che la legge attuale, perchè la legge primitiva rifletteva un'opera diversa da quella che contempla la legge che discutiamo.

Ecco in che sta la diversità, non nell'aver o non studiato il progetto; il progetto di prima non è più il progetto attuale; dunque la legge che autorizza l'effettuazione di questo progetto non è più la stessa, perchè le opere sono cambiate.

Quanto poi all'osservazione che fosse già determinato che ci dovesse essere un bacino di carenaggio pel porto di Palermo, ciò non ha nulla a che fare colla presente discussione, ed è una petizione di principio: giacchè quando si votò la legge, si è votata in vista di quel tale antemurale, e di quel tale bacino che era contemplato nel progetto d'allora, e non per il prolungamento del molo, e per il bacino che è contemplato nel progetto attuale.

Ora se in ordine a questo progetto si può asserire con fondamento (e io non lo so perchè è questione di fatto) che vi possa essere una posizione vicina la quale presenti maggiori vantaggi per costruire tale bacino, non so perchè questa osservazione non possa meritare considerazione.

Non importa poi che questa località non sia precisamente nel porto di Palermo, giacchè, ripeto, nulla si è ancora votato su ciò; la questione è nuova, e come tale un bacino anche fuori del porto può servire al porto, perchè quando vi è facile accesso serve egualmente ai bastimenti che accedono a quel porto per farsi facilmente riparare. Ho citato l'esempio del porto più frequentato del Mediterraneo che è Marsiglia, e conseguentemente credo che si possa adottare pel porto di Palermo, nel quale non avviene nemmeno la decima parte del movimento che ha luogo nel porto di Marsiglia. Dopo ciò non ho per ora più niente a dire.

Senatore **Martinengo G.** Io pregherei l'onorevole Presidente di voler proporre al Senato la divisione nella votazione della presente legge e di quelle altre già state discusse.

**Presidente.** È divisa. Era mio divisamento di fare votare prima di questa le altre sette leggi a parte.

**Ministro d'Agricoltura e Commercio.** Domando la parola.

**Presidente.** Il signor Ministro ha la parola.

**Ministro d'Agricoltura e Commercio.** Se il Senato me lo permette dirò anch'io alcune brevi parole intorno a questo disegno di legge. Le conclusioni della maggior parte degli onorevoli oratori che han preso parte alla discussione sono in ultimo termine che si approvi la spesa. Io come Ministro del Commercio devo far presente al Senato che non vi ha forse spesa più utile e più urgente di quella dei bacini di carenaggio, io ho l'onore di dire che fra tutti gli sviluppi della ricchezza nazionale quello che sta primo in lista, che primo risponde alle speranze generali, è quello relativo alla costruzione delle navi; è lo sviluppo della nostra marina mercantile, e così fossero gli altri rami.

Testè ne venne pubblicato anche il resoconto particolareggiato; io non ben ricordo al momento le cifre, ma posso accertare che sono soddisfacentissime; e lo sono anche in paragone con altre nazioni.

Però di tutti i difetti quello dei bacini di carenaggio è il più sentito in tutta Italia; noi non ne abbiamo che tre, e ne abbiamo due in costruzione; credo che se invece di tre ne avessimo dieci o dodici non sarebbe ancora di troppo; e tant'è che nei bacini francesi nel Mediterraneo vi è sempre una lista di navi italiane iscritte per andarsi a riparare, così che il danno che ne risente il commercio è gravissimo.

Per queste considerazioni io credo che il dire: vediamo se convenga mettere un bacino di carenaggio piuttosto in questa che in quella località, sia quasi il dire che a noi non ne occorre tutt'al più che uno ancora.

Ora io credo che in questo si vada errati. Forse non volgeranno sei od otto anni che noi ne avremo il triplo di quello che ne abbiamo oggi giorno. Ma venendo alla questione noi abbiamo un progetto che è stato studiato, un progetto il quale stabilisce un bacino di carenaggio in una città cospicua alla quale si diede un affidamento; lo stabilimento fu dato in massima, fu decretato. Or perchè vorremo noi cambiare tal decisione?

Convengo pienamente con quanto diceva l'onorevole Senatore Farina che il bacino di carenaggio si mette anche fuori del porto; ciò non vuol dire che sia meglio per sè stesso.

Noi vediamo che nei principali porti dell'Inghilterra ve n'ha in gran numero eziandio.

Si dice: voi spenderete più di un milione e 200 mila lire; ma Dio buono! se si dovessero sospendere sempre le votazioni di progetti unicamente perchè possono importare maggiori somme io non so per verità a quale si avrebbe il coraggio di dare il voto se si dovesse esser certi che non costerà assolutamente nulla di più.

Io che ebbi l'onore di passare qualche mese in Palermo, conosco quelle località, ed essendomele poi anche fatte spiegare in modo ben preciso dal nostro collega Senatore Menabrea, credo realimente che la somma non debba essere molto maggiore, perchè si evita tutta la spesa anteriore, che era quella di scavare il porto per potere accedere al bacino di carenaggio.

Per tali ragioni dunque io prego e scongiuro il Senato a voler approvare questo progetto di legge onde si proceda alla formazione di un bacino di carenaggio di più, del quale per verità abbiamo un grandissimo bisogno.

**Presidente.** Durante la discussione molti Senatori si sono allontanati dall'aula, e non è più possibile continuarla; per conseguenza debbo differire a domani il seguito della medesima.

Domani alle ore due precise.

La seduta è sciolta (ore 5).