

## XLV.

## TORNATA DELL' 11 LUGLIO 1889

## Presidenza del Presidente FARINI.

**Sommario.** — *Omaggi* — *Discussione del progetto di legge: Autorizzazione di spese straordinarie per la costruzione di nuove opere marittime e lacuali nel dodicennio 1890-91-1901-1902* — *Osservazioni dei senatori Cavallini, Pecile e Saracco e risposte del ministro dei lavori pubblici e del senatore Majorana-Calatabiano, relatore* — *Domanda di schiarimenti del senatore Serafini sull'art. 1, che il ministro gli fornisce ed approvazione dell'articolo stesso colla tabella annessa e di tutti gli altri articoli del progetto* — *Votazione a scrutinio segreto e risultato di approvazione del progetto di legge* — *Aggiornamento delle sedute a nuovo avviso a domicilio.*

La seduta è aperta alle ore 2 e 40 pom.

Sono presenti i ministri dei lavori pubblici, dell'interno e della marina: più tardi intervengono i ministri della guerra, di agricoltura e commercio e delle poste e telegrafi.

Il senatore, segretario, CELESIA dà lettura del processo verbale della tornata precedente, il quale viene approvato.

*Omaggi.*

Lo stesso senatore segretario legge:

Fanno omaggio al Senato:

Il senatore Alessandro Rossi, di un suo opuscolo intitolato: *La legislazione internazionale del lavoro*;

Il senatore Majorana-Calatabiano, di un suo libro contenente *Lezioni di scienza della finanza*;

Il sovrintendente al regio istituto di studi superiori pratici e di perfezionamento in Firenze, di una pubblicazione di quel regio istituto col

titolo: *I primi momenti dello sviluppo dei mammiferi, studio del professore Alessandro Taffani*;

Il sindaco di Firenze, degli *Atti di quel Consiglio comunale per l'anno 1887*;

Il prefetto di Genova, degli *Atti di quel Consiglio provinciale per l'anno 1888*.

**Discussione del progetto di legge:** « *Autorizzazione di spese straordinarie per la costruzione di nuove opere marittime e lacuali nel dodicennio 1890-91 - 1901-1902* » (N. 77).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del progetto di legge: « *Autorizzazione di spese straordinarie per la costruzione di nuove opere marittime e lacuali nel dodicennio 1890-91 1901-1902* ».

Prego i signori senatori componenti l'Ufficio centrale a volersi recare al banco delle Commissioni.

Si dà lettura del progetto di legge:

Il senatore, segretario, CELESIA legge.

(V. stampato N. 77).

PRESIDENTE. Si dà ora lettura della tabella annessa al progetto di legge.

Il senatore, *segretario*, CELESIA legge:

(V. stampato N. 77).

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale su questo disegno di legge.

Senatore CAVALLINI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore CAVALLINI. In un progetto di legge di tanta importanza, quale è quello che ora è in discussione, a me pare pur conveniente che qualcheduno di noi prenda la parola, per dimostrare almeno che noi pure ce ne preoccupiamo.

L'antecessore dell'attuale ministro dei lavori pubblici aveva già proposto per opere marittime e lacuali un progetto che importava la spesa di L. 49 milioni e 500 mila.

La Commissione della Camera dei deputati che aveva impreso l'esame di quel progetto di legge, ve ne aggiungeva 7.

Il signor ministro dei lavori pubblici di oggi, ne aggiunge altri 8; e così ci si domanda l'autorizzazione per la spesa complessiva di 64 milioni e 416,000 lire, da ripartirsi in 12 anni, come sarebbe proposto all'articolo secondo, di maniera che la somma minima in L. 500,000 si iscriva nel bilancio del 1890-91 e le maggiori nei bilanci 1895-96-97 e 1898, poichè per que' quattro anni lo stanziamento sarebbe di 7 milioni o poco più.

I porti, ai quali si vuole provvedere, sono tassativamente menzionati nel progetto di legge ed ascendono, mi pare a 36.

Ora a me non sembra, che questo sistema sia economicamente e costituzionalmente il migliore, nè io potrei certo lodarlo.

Distribuendo ora 4, ora 5, ora 6 ed ora 7 milioni fra tanti porti, voi vedete subito, che ben poco toccherebbe a ciascuno di loro, mentre lo aggravio all'erario pubblico è ciò non pertanto notevole; ed io avrei preferito invece che la somma, che si stanzierebbe ogni anno, fosse ristretta a pochi porti, dando la preferenza a quelli di maggiore importanza, siccome a Venezia, Palermo, Napoli, od a quelle opere degli altri porti, che avessero il carattere di necessità e di urgenza maggiore.

Mettendo mano a molti porti contemporaneamente ne consegue, che parecchie opere, in-

cominciate nell'anno, rimarranno incomplete ed il ritardo al loro compimento non potrà a meno che recare loro nocimento e cagionare spese maggiori; ed ecco il perchè, economicamente parlando, io credo tutt'altro che consentaneo ad una buona amministrazione distribuire ed applicare nello stesso tempo, nello stesso anno, somme parziali ad opere parziali a tanti porti.

Nè è secondo lo spirito costituzionale a lodarsi questo metodo di affastellare insieme tanti porti marittimi o lacuali.

È il metodo degli *omnibus*.

Premetto, che l'inventore degli *omnibus* non è questo Gabinetto. La proposta è dovuta ad altro Ministero precedente e fu introdotto sino da quando il Parlamento sedeva a Firenze, e ben mi sovveggo, che allora ci si presentavano progetti di legge, i quali contenevano disposizioni su materie che nulla avevano di comune l'una con l'altra, di strade, per esempio, di scuole, di dogane e che so io ora; di maniera che coloro che dopo alcuni anni sono chiamati all'applicazione delle leggi, non sanno più a che santo votarsi, per conoscere quali sono quelle in vigore.

Che se le opere, delle quali oggi si tratta, hanno una tale quale attinenza fra loro, in quanto che si riferiscono tutte a porti, non è meno vero però, che le une nulla hanno a fare colle altre, che ne sono affatto disgiunte, e ciascuna delle quali sta da sè, indipendentemente dalle altre.

Ma l'agglomeramento di tante opere insieme in uno stesso progetto di legge presenta un inconveniente ben più grave ed inammissibile, ed è che vincola la libertà del Parlamento. Siamo tutti uomini fatti allo stesso modo e non possiamo non esser quelli che siamo; e vi ripeterò qui quanto v'ho già detto altra volta, cioè che quando noi, o direttamente o indirettamente ci troviamo implicati in un affare qualunque, siamo spinti a vedere e giudicare in un senso piuttosto che in un altro; nè si può pretendere che siamo tutti eroi:

E come si vorrebbe che io possa spingere la mia onestà sino a combattere qui un progetto di legge che mi faccia un porto nel mio comune o presso la mia casa ed i miei campi?

Ma il progetto invece potrà essere oppugnato da tutti gli altri, i quali non vi vedessero che

un interesse particolare o privato. Che se nella condizione, in cui mi trovassi io, voi, signori ministri, coi vostri progetti ne ponete molti altri, ne consegue necessariamente, che noi tutti interessati nel progetto per questa o per quella delle diverse opere, alle quali s'intende provvedere, vi ci troviamo necessariamente interessati tutti, e perchè sia ammessa l'opera che ci riguarda in modo particolare, siamo nostro malgrado, trascinati ad ammetterle tutte quante, e quindi anche quelle che forse non ammetteremmo, perchè se le respingiamo, rimane respinta anche quella che a noi appare proprio necessaria ed indispensabile.

Eccovi pertanto il perchè gli *omnibus* di tale fatta non sono consoni alle nostre istituzioni, perchè cioè, se non tolgono, certo scemano la libertà del nostro giudizio.

Nè varrebbe il dire che i Ministeri che vi precedettero avevano già iniziato questo sistema, poichè *adducere inconueniens non est solvere argumentum*, e perchè voi non dovevate seguire il mal'esempio, ma tenervi sulla retta via, ed il vostro peccato, se per ciò può dirsi minore, non cessa di essere tale.

Io pertanto desidererei che invece di progetti, che accumulino tante opere e tanti interessi insieme, ne presentaste tanti quanti mano mano occorrono per le diverse opere, a cui si abbia a porre mano. Così si esaminerebbero meglio da noi e si ovierebbe agli inconvenienti che vi ho esposti.

Per le eccedenze al limite massimo delle sovraimposte ai comuni, il ministro dell'interno quanti progetti di legge in questa stessa sessione non ci ha già presentati? E perchè non si farà lo stesso allora quando si tratta di approvare nuove spese? E sì che i progetti per approvare le eccedenze hanno un'importanza ben minore di quella degli altri che apportino spese al bilancio dello Stato.

Ciò premesso, ripeterò che si tratta qui di una nuova spesa complessiva di L. 64,416,000, ma per essere giusti sempre, non possiamo tacervi che si ridurrà a 51 milioni, perchè per la concorrente di 13 milioni dovranno concorrere i comuni interessati. Basteranno i 51 milioni? Lo sperarlo sarebbe un'illusione, ed io temo molto che saliranno oltre il doppio, sia perchè il signor ministro de' lavori pubblici nella sua relazione ci avverte che ha preso già

impegni per sei altre opere non contemplate nel progetto che discutiamo, sia perchè le previsioni sulle perizie sono sempre di gran lunga eccedute a tale che il nostro distinto relatore nel suo rapporto vi consacra uno speciale periodo per richiamare l'attenzione del signor ministro sulle cotanto lamentate inesattezze delle perizie, dicendo che quindi non sarà mai soverchia qualsiasi previdente ed illuminata cura nella scelta e vigilanza del personale di studio, di direzione e di esecuzione nella compilazione delle perizie, de' capitolati e nella garanzia per le loro osservanze; e forse non havvi niun paese come il nostro in cui le perizie lascino tanto a desiderare, e si gettino inutilmente tanti danari per le troppo precipitate e male redatte perizie.

Ho parlato nella discussione generale; perchè non intendo intrattenermi sugli articoli del progetto di legge, e nemmeno sulla convenienza, sulla necessità e sull'urgenza delle opere per le quali ci si chiede l'autorizzazione dei 64 milioni di spese, nè si potrà combatterle dopo l'apoteosi ed il panegirico, che ci ha intessuto l'egregio nostro relatore, e solo vi rammenterò ciò che ci rappresentava non ha guarì il senatore Cambray-Digny nella sua relazione sul bilancio dell'entrata, e poi in quel suo stupendo lavoro sul resoconto consuntivo generale del 1887-88; che se le entrate ordinarie superano ogni anno le spese ordinarie, le spese invece straordinarie, non solo sono maggiori degli introiti straordinari (che ormai si riducono a ben poco, dappoichè ormai abbiamo tutto consumato), non solo assorbono l'avanzo delle entrate ordinarie, ma ci lasciano un *deficit* nel bilancio, che nel 1888-89 era di 72 milioni e nel 1889-90 salirebbe a 100 milioni, se non si fossero diminuite di 50 milioni le spese straordinarie, e ridotte quindi a 48 milioni. E 72 milioni di *deficit* nell'ultimo esercizio, e 48 nell'esercizio corrente, ci fermano ed arrestano.

Ma voi, signori ministri, siete peccatori ostinati ed impenitenti, e *nulla dies* senza una domanda per nuove spese, milioni per i porti, milioni per i monumenti in Roma, milioni per il palazzo del Ministero d'agricoltura e commercio, ecc.

Ma il nostro *gutta cavat lapidem* a noi non serve. I nostri spilli, i nostri colpi, i nostri dardi non toccano la vostra cervice troppo dura. Man-

dateci a casa presto, chè almeno così saremo certi che spese nuove non ce ne domanderete più.

Queste sono le mie osservazioni nella discussione generale del progetto di legge sui porti.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il senatore Pecile.

Senatore PECILE. L'onor. Cavallini ha fatto delle osservazioni d'ordine generale.

Non è mia intenzione di contrapporre altre osservazioni alle sue...

PRESIDENTE. Prego di far silenzio.

Senatore PECILE. ...Dirò solamente che l'affare degli *omnibus* è pur troppo una necessità in tutte le assemblee.

Del resto se questa legge può essere stigmatizzata da questo punto di vista, faccio riflettere all'onor. Cavallini che alla fine dei conti trattasi di materia omogenea e di spesa relativamente mite, e della quale egli stesso ha ammesso la urgente necessità.

Io dunque darò il mio voto assai volentieri a questo disegno di legge che provvede a molti bisogni della navigazione in tante regioni d'Italia, e lo darò, sebbene la mia provincia, che pure è bagnata per l'estensione di forse trenta chilometri dal mare Adriatico, non sia punto chiamata a partecipare ai benefici di questa legge. Darò il mio voto, perchè considero che sia un grande interesse del paese quello di fare in modo che lo sviluppo della navigazione tenga dietro e si colleghi allo sviluppo delle ferrovie.

Lo sviluppo della navigazione è utile alle ferrovie; è utile per sè stesso ed è poi sommamente utile all'agricoltura che in molti casi trovasi nell'impossibilità di assoggettarsi alle gravose tariffe ferroviarie le quali, per quanto si strilli, restano sempre le stesse.

Però mi affretto a dichiarare che se, plaudendo a questa legge, ho notato che nei 36, anzi 39 porti che vi sono beneficiati, nessuno dei 7 porti di 4ª categoria della mia provincia, che figurano nell'elenco generale del 1889, sia contemplato, non ho inteso con questo nè di fare un lagno, nè di propugnare un interesse locale; intendo invece di attirar l'attenzione del signor ministro dei lavori pubblici ad uno solo di questi porti; e vivamente gli raccomando di voler rivolgere ad esso qualche studio e ciò in nome di un interesse generale e senza ba-

dare a chi la mia proposta posso piacere o spiacere.

I porti del Friuli non avevano prima d'ora nessuna importanza, ed una inconcludente navigazione; ma ora si è aperta la ferrovia Udine-Palmanova-Latisana, che vi corre più o meno in prossimità, e perciò la loro importanza sarà aumentata.

La legge, per mettere un porto in una od altra categoria, considera lo stato di fatto della navigazione, ma non considera l'eventualità di un fatto nuovo che possa cambiare affatto la base di questa classificazione. Colla costruzione della ferrovia Latisana-Palmanova-Udine lo sviluppo dei nostri porti non tarderà a manifestarsi.

Questa ferrovia che si congiunge a Udine colla ferrovia Pontebbana, offrirà alle merci pesanti, ferro, legname, che provengono dai nostri monti e dall'Austria, e di cui le provincie meridionali abbisognano, ed alle merci che provengono dal mezzogiorno d'Italia, vino, spiriti, agrumi, il minor percorso chilometrico possibile. Tutti sanno che i noli di navigazione non tengono gran conto di un percorso un po' maggiore, 100 chilometri più o meno non fanno una alterazione nel nolo; mentre il percorso chilometrico si misura esattamente a tonnellate e chilometri.

Ora i porti del Friuli sono nell'Adriatico i più entro terra per avvicinare l'Italia meridionale all'Europa orientale.

Io amerei che il signor ministro studiasse la questione, a quale dei nostri porti si dovrebbe dar la preferenza, a quale dare un giorno il maggior sussidio, in vista dell'importanza che vanno ad assumere in conseguenza della ferrovia Udine-Palmanova-Latisana che si è recentemente aperta.

Attualmente questa ferrovia si congiunge col porto fluviale di Nogaro; ma purtroppo il fiume canale Ausa-Corno è promiscuo con l'Austria e conduce tanto a Cervignano che a Nogaro. D'altra parte non ho trovato che al Ministero dei lavori pubblici siansi ancora presi provvedimenti per questo porto. D'altra parte il canale che conduce a Nogaro non sarà mai capace di portar navi di una certa considerazione.

Vi è invece il porto di Lignana, che è porto marittimo e con lavori di non molta spesa potrebbe acquistare una importanza rilevante, al

quale io pregò il signor ministro dei lavori pubblici di voler d'ora innanzi rivolgere la sua attenzione.

Io non esito a pronunciarmi che questo porto sarà il porto dell'avvenire nella mia finora estrema provincia d'Italia.

Ripeto, se faccio raccomandazione al ministro di volere studiare i nostri porti non è nell'interesse locale, ma nell'interesse generale e specialmente del mezzogiorno d'Italia.

Cito un esempio abbastanza eloquente.

Nella terra dove son nato, e che si trova ad un'ora di vettura sopra Udine, quest'anno si vendette ottimo vino siciliano a venticinque centesimi il litro. Non è certo un interesse per noi produttori di vino; ma è un interesse per i produttori del mezzogiorno ed è un interesse per i nostri consumatori. Le ferrovie, causa le elevate tariffe, non servono all'agricoltura come può servire la navigazione.

Faccio un'altra avvertenza.

L'effetto utile della ferrovia pontebbana, che costò pure dei sacrifici e delle lotte all'Italia venne finora paralizzata dai giuochi di tariffe della Südbahn la quale ha potuto sopprimere con tariffe, forse in perdita per conto suo, i 150 chilometri che si sono guadagnati colla ferrovia della Pontebba in ravvicinamento dell'Italia settentrionale a Vienna, dirò meglio di tutta l'Italia a Vienna.

Ma ho ragioni per ritenere che questo giuoco non durerà ancora molto tempo, ragioni che sono forse note anche all'onor. ministro dei lavori pubblici.

Spero che fra non molto il commercio del Mezzogiorno troverà vantaggiosa allo smercio de' suoi prodotti la ferrovia pontebbana, ed in tal caso la sua navigazione si gioverà dei porti del Friuli per ottenere un sensibile risparmio nel percorso chilometrico a tutte quelle mercanzie che hanno poca fretta e molto peso e che non possono sopportare esorbitanti tariffe ferroviarie.

Sarò lietissimo se il signor ministro dei lavori pubblici vorrà farmi sperare che dedicherà qualche piccola parte della somma assegnata per gli imprevidi al n. 38, per fare studiare i nostri porti in armonia colla nuova linea ferroviaria recentemente aperta e ritengo troverà di rivolgere la maggiore attenzione al porto di Lignano.

FINALI, *ministro dei lavori pubblici*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

FINALI, *ministro dei lavori pubblici*. L'onorevole Pecile, pur facendo alcune raccomandazioni, si è dichiarato favorevole al progetto di legge.

La opposizione fatta dall'onorevole Cavallini è stata così mite che quasi, me lo permetta, non lo chiamerei oppositore.

Egli ha notato che nei vari stadi percorsi da questo progetto di legge la spesa da 50 milioni, come era nel progetto dell'onorevole Saracco, fu portata a quasi 57 dalla Commissione della Camera dei deputati: ed ora da me si va oltre ai 64 milioni.

Non è mica il desiderio di aumento progressivo di spese che ha fatto crescere la primitiva somma; ma la causa è che si son andati perfezionando gli studi e si son potuti determinare esattamente i bisogni di varie località; e quindi si è potuto rendere più completo il progetto di legge.

Non solo nelle relazioni al Senato, ma anche in quella fatta alla Camera dei deputati e nella relativa discussione, fu dichiarato apertamente che questa legge non soddisfa a tutti i bisogni di opere marittime.

Accennando ad un punto solo, si avvertì, che per il completamento ed il perfezionamento del nostro sistema d'illuminazione marittima occorrono 8 milioni; e in questo progetto di legge se ne propongono due e mezzo. Vuol dire che occorreranno altre spese, per questo solo capo, all'incirca di cinque milioni e 500,000 lire.

Noi abbiamo avuto cura, pur ammettendo il totale della spesa di non aggravare le condizioni del bilancio, fintantochè si trova nelle disagiate condizioni, che ognuno conosce, colle spese straordinarie dei porti marittimi e lacuali.

Difatti, l'onor. Cavallini stesso ha potuto vedere in un prospetto che accompagnava il progetto presentato alla Camera dei deputati, come, non solo con questo progetto di legge la cui spesa è repartita in 12 anni non si aumenta la somma, che è stata erogata per lo stesso scopo negli ultimi esercizi; ma si sta molto al disotto. Non arriva mai a superare gli otto milioni, e scende fino a 4.

In questa mitezza di rate o quote si può tro-

vare il margine, senza aggravare eccessivamente il bilancio, per provvedere a spese e ad opere le quali non sono contemplate nel progetto di legge.

Ed a me poi piace ripetere un' espressione di fiducia, la quale veramente ho nell'animo: spero, cioè, che le condizioni attuali del bilancio disagiato e difficili, non siano permanenti.

Per la sicurezza del nostro avvenire dobbiamo confidare che sia condizione temporanea che durerà più o meno tempo; e quando le condizioni del bilancio saranno migliorate, di certo anche i più rigidi custodi della finanza saranno più generosi verso le opere portuali, le quali sono di supremo interesse nazionale.

Eppure si può affermare che hanno importato, da che il Regno d'Italia è costituito, una somma incomparabilmente minore di quella che hanno importato altre opere pubbliche, in specie le ferrovie.

L'onor. Cavallini ha detto che avrebbe preferito per queste opere tanti progetti di legge speciali ad un progetto generale.

Egli medesimo però attenuava la sua critica, dicendo che in altri tempi si sono presentati dei veri *omnibus* contenenti materie eterogenee. Avemmo *omnibus* che contenevano sette, otto e più allegati; v'erano insieme modificazioni a leggi d'entrata, modificazioni a leggi organiche, spese di vario genere.

Il mio onorevole amico, il presidente del Consiglio, mi fa notare che in uno di questi *omnibus* finanziari fu regolata anche la condizione delle parrocchie e delle fabbricerie.

Quelle leggi, nonchè *omnibus*, si potevano chiamare treni di materiale mobile di tipi diversi. (*ilarità*).

Questo progetto contiene tutte opere omogenee; non si tratta d'altro che di opere marittime e lacuali. In tutto sono 36 opere, le quali, tranne una sola che è lacuale, sono tutte marittime.

Consideri l'onor. Cavallini, se in una sessione parlamentare si potessero presentare 36 progetti di legge soltanto per opere portuali.

Non credo poi che l'onor. Cavallini abbia voluto censurare il progetto di legge, siccome ispirato ad un concetto di soddisfazione ad interessi locali, piuttosto che ad un interesse generale; imperocchè egli, che certamente ha osservato la tabella annessa al progetto, ha veduto che

il beneficio derivante da queste opere si estende a tutta Italia, da San Remo fino a Venezia.

Certo, trattandosi di opere di questo genere, l'interesse generale non può risultare che dalla somma degli interessi locali che vengono soddisfatti. Egli vede in questo progetto i maggiori porti d'Italia; vi vede Spezia, Livorno, Napoli, Palermo, Venezia, Cagliari, Catania, ecc. Vede che per l'Italia settentrionale si chiede l'autorizzazione a spendere una somma di oltre 9 milioni, per la centrale di 13 milioni circa, per la meridionale di 22 milioni, per la Sicilia di 9 milioni e per la Sardegna di circa 2 milioni.

Ciò dimostra ad evidenza, che con questo progetto si è mirato a provvedere ai bisogni più urgenti dei porti nelle varie provincie d'Italia.

Oltre alle opere portuali propriamente dette, vi sono due bacini di carenaggio, uno a Napoli, l'altro a Venezia, che sono di assoluta necessità. E se mi è lecito esprimere un rammarico, si è di non aver potuto comprendere un maggior numero di bacini, che sono di una necessità sempre più imperiosa coi mutati mezzi della navigazione.

Una Commissione di uomini tecnici competenti, esaminando quali erano i bacini di carenaggio che potevansi più utilmente costruirsi in Italia e che fossero reclamati dai bisogni della navigazione e del commercio, ne indicava 13. Fra quelli che si sono fatti e quelli che si propone di fare rimaniamo al disotto della metà.

Io mi auguro che le condizioni del bilancio e della finanza divengano in un non lungo volgere d'anni tali, da permettere di provvedere anche meglio che ora non si faccia a dotare di bacini di carenaggio altri porti dell'estesissimo nostro litorale.

I due bacini proposti furono considerati i più necessari; e credo che colla spesa che ora si propone, almeno alle altre opere di maggiore urgenza e di più grande utilità sia provveduto.

All'onor. Pecile il quale non ha criticato il progetto, ma anzi ha dichiarato di essere favorevole, e di questo suo favorevole suffragio lo ringrazio, risponderò anche più brevemente.

L'onor. Pecile sa quale sia la nostra legge sui porti; l'ultima legge ha permesso una classificazione diversa da quella della legge precedente; e questa diversità di classificazione è stata un disgravio degli enti locali, col corrispondente maggiore aggravio dello Stato.

Sette porti del suo Friuli sono tutti di quarta categoria. Può darsi benissimo che qualcuno di essi, egli ne ha nominati due (se non isbaglio, quelli di Nogarò e di Lignana), che per mutate condizioni in dipendenza: sopra tutto dell'apertura della linea ferroviaria Udine-Palmanova-Latisana, meriti di passare dalla quarta alla terza categoria. Su di ciò sarà fatto accurato studio; perchè, siccome la classe dei porti dipende anche da condizioni statistiche ed economiche variabili, mutando queste, può mutare la classificazione dei porti.

Per ora però non v'è alcun motivo, a me noto, non si è ancora verificata alcuna condizione per la quale il porto di Lignana possa passare dalla quarta alla terza categoria.

Finchè rimane in quarta classe, l'iniziativa dei lavori deve essere presa dal comune principalmente interessato e dagli altri che ne ricevono utilità.

Se il comune di Lignana e gli altri comuni interessati faranno la domanda, sarò ben lieto di poter contribuire nella massima misura che consente la legge attuale, vale a dire col concorso del trenta per cento della spesa, senza pregiudizio, lo ripeto, del riesame della classificazione di questo porto; il quale esame, forse per l'interesse dello stesso comune, sarà bene che sia ritardato alquanto, finchè siansi verificate cioè quelle condizioni presumibili per il fatto dell'apertura della linea ferroviaria.

Inquanto agli augurî che egli ha fatto; cioè che la guerra artificiosa e dispendiosa che una Società ferroviaria straniera ha fatto per paralizzare i vantaggi sperati dall'apertura del nuovo valico della Pontebba, io partecipo ai suoi voti ed alle sue speranze. Spero anch'io che più di altre ragioni varrà a ridurre la Società transalpina a migliori consigli, il fatto della perdita costante che essa certamente non può a lungo sostenere. Si ha un bel dire con un artificio di tariffe si sopprimono le distanze; ma quando, come ha ricordato l'onor. Pecile, si tratta con un artificio di tariffa di paralizzare il beneficio di una minore percorrenza di chilometri 150, lo sforzo può durare qualche tempo, ma non perennemente.

Date queste risposte agli onorevoli oratori, non ho altro da dire, se nonchè pregare il Senato di voler approvare questo disegno di legge:

Senatore PECILE. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore PECILE. Ringrazio l'onor. ministro della bontà colla quale ha accolto le mie raccomandazioni.

Devo però soggiungere poche parole per spiegare cosa che forse non è risultata abbastanza chiara dal mio discorso.

Non occorre che io ripeta, che per quanto noi siamo poveri, abbiamo però sempre un grande interesse di pensare ai nostri porti, ed è perciò che io mi sono dichiarato favorevole a questa legge.

Quanto al porto che io voleva particolarmente segnalare all'onor. signor ministro, dirò che è uno di quei porti che non è nè sarà mai promosso dagli interessi locali.

Il comune di Marano al quale mette capo il porto di Lignana mediante un canale, è un comune di pescatori, che non ha nè potenza finanziaria, nè interesse per promuovere la trasformazione del proprio porto. Vi sono poi altri interessi che lo contrasterebbero.

Raccomando perciò all'onor. signor ministro di volere studiare egli stesso quale sui sette porti in elenco meglio sia per corrispondere agli interessi generali del Regno, indipendentemente dagli interessi locali, affine di non disperdere danaro inutilmente; perchè, ripeto, l'avvicinamento alla Pontebba mediante il migliore porto ed il più addentro nell'Adriatico, non è un interesse friulano e tanto meno un interesse comunale, ma interesse di tutta l'Italia.

Voglia perciò l'onor. ministro a suo agio studiare la questione del possibile sviluppo della navigazione nei nostri porti in conseguenza della costruzione della ferrovia Udine-Palmanova-Latisana, perchè se questo studio lo si attendesse dall'iniziativa privata, non si farebbe mai. Ho detto fin da principio che non ho chiesto la parola per propugnare un interesse locale, ma un interesse generale del paese e specialmente del mezzogiorno d'Italia.

FINALI, ministro dei lavori pubblici. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

FINALI, ministro dei lavori pubblici. Anch'io debbo dichiarare il mio pensiero intorno a questo argomento.

Io ho detto che, fintantochè il porto di Lignana

resta di quarta categoria, l'iniziativa necessariamente è del comune principalmente interessato e degli altri comuni che partecipano a questo interesse.

Questo però non toglie che si debba con accuratezza studiare se quello od altro porto del litorale friulano meritino di passare dalla quarta alla terza categoria, per modo che l'ingerenza dello Stato nell'opera e nella spesa diventerebbe maggiore.

Questo credo che soddisfaccia al desiderio dell'onor. Pecile.

Senatore MAJORANA-CALATABIANO, *relatore*. Domando la parola.

PRÉSIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore MAJORANA-CALATABIANO, *relatore*. L'onorevole senatore Cavallini sostanzialmente ha appoggiato il progetto di legge. Nemmeno l'ha combattuto dal riguardo dell'indole sua propria; imperocchè egli riconosca, che lo Stato ed in parte le provincie ed i comuni, trattandosi di opere del genere di quelle che si propongono, se ne possano e se ne debbano occupare.

Scienza ed esperienza, infatti, escludono che l'industria privata, che il tornaconto di associazioni si surrogli all'iniziativa, all'azione dello Stato, delle provincie e dei comuni, sulla massima parte degli obbietti che a lavori marittimi, specie in Italia, si riferiscono.

Si può discutere l'azione dello Stato in ogni sua esplicazione in fatto di opere pubbliche, dalle strade ferrate e altre comunicazioni (navigazione inclusa), alle poste ed ai telegrafi. Ma, trattandosi di porti, non se ne contesta (*movimento del ministro Brin*) (l'onorevole ministro della marina, perchè vorrebbe indiscusso e questo ed altro ancora, pare non si accontenti che io ricordi solo i porti come quelli sui quali si deve spiegare l'azione dello Stato), trattandosi di porti dico, non si contesta tra noi, non che il diritto, il dovere dello Stato, e, quanto agli interessi subalterni, della provincia e dei comuni, di occuparsene.

Ciò posto, le spese, onorevole ed ottimo amico Cavallini, che devono provvedere al servizio dei porti in Italia, le quali non saranno mai, per propria indole, transitorie: solo perchè son temporanee rispetto a determinate opere, e perchè nel bilancio son dette straordinarie, saremmo noi di tanta buona fede da crederle intrinsecamente tali? Ma niente affatto. A bisogni che si

soddisfano, sottentrano sempre bisogni da soddisfare. Non per quello che, nei molti anni scorsi, si è speso, non per quello che, per molti anni ancora, si domanda autorizzazione di spendere; ma, per l'indole stessa del servizio dei porti, per la sua estensione, per la sua importanza, per gli accidenti ai quali va incontro, per le successioni e mutazioni nel bisogno, qualcuna delle quali è stata accennata testè dal collega Pecile: per tutto questo, e per altro, la spesa è perpetua, come perpetuo sarà il bisogno, e devon'essere e Stato e convivenza sociale.

Se la spesa dunque, non per le sue specialità, ma per l'indole, è perpetua; è chiaro che solo per un giuoco di bilancio si fa figurare tra le spese straordinarie la parte non indifferente, e che dovrebbe essere anche più grave, riguardante i porti. Un minimo di spesa, nè lieve, per i porti è, e deve sempre considerarsi, ordinario.

Ciò posto, io chiedo: forse il presente progetto di legge implica aumento sulla spesa media degli anni passati e sulle precedenti previsioni di spese future, intorno al genere di opere cui esso crede provvedere?

Il presente progetto di legge, me lo perdoni il mio amico l'onor. ministro dei lavori pubblici, dà il suo contributo, non soltanto al bisogno, ma anche al pregiudizio di fare e far comparire economie. Questa è la mia franca, come sempre, opinione.

Trasportiamoci con la fantasia al progetto del nostro collega Saracco; supponiamo che, quello fosse stato approvato l'anno scorso, come, per la sua indole, avrebbe potuto e dovuto essere approvato. Ebbene, nel bilancio 1889-90 noi avremmo avuto una spesa che di presente non abbiamo; una parte cioè non piccolissima delle L. 49 milioni con quel progetto chieste. Ora però si domandano L. 64 milioni: ma sapete che tra le L. 49 milioni del disegno Saracco non ci era il bacino di carenaggio del Veneto, la cui costruzione nessuno ha combattuto alla Camera dei deputati, nè veggo alcuno sorgere qui per combattere; e cotesta opera sola rappresenta 4 milioni?

Ma sapete che non c'era il fondo pel completamento del porto di Catania, costruito a spese del comune; il quale, nella sua povertà, ha regalato in tutto, con i patiti interessi, finora, oltre 8 milioni, allo Stato, per un'opera

essenzialmente nazionale? Il comune che aveva esaurito l'obbligo contrattuale dell'importante opera, ne domandava la continuazione, lo sviluppo, il completamento; ma non era stato esaudito fin qui, nei giusti suoi reclami. Ragioni meramente burocratiche, difficoltà, lentezze, forse, dei rappresentanti locali che non affrettarono gli studi, non misero il predecessore dell'onor. Finali in condizioni di comprendere la spesa pel compimento del porto di Catania tra quelle del suo progetto del 1888. Naturalmente l'impegno, il dovere, l'interesse dello Stato ad affrettare la spesa pel compimento di quell'opera, erano evidentissimi. Onde le L. 1,700,000 assegnate al porto di Catania, si possono considerare come già comprese nel precedente disegno.

Per altri porti l'iniziativa di comprenderli nel disegno Saracco, presa dalla Giunta della Camera dei deputati, fa credere che se ne avessero sufficienti dati di studio. Ebbene, se la spesa di cotesti porti si fosse aggiunta a quella designata dal progetto Saracco, ove questo fosse divenuto legge, ne sarebbe assommata la intera spesa a 56 o 57 milioni.

Senatore SARACCO. Sarebbe stato ritirato.

Senatore MAJORANA-GALATABIANO *relatore*. L'onorevole Saracco dice che sarebbe stato ritirato il suo progetto. In tal caso io torno alla prima ipotesi che il suo, nell'anno scorso, sarebbe rimasto progetto per sole L. 49 milioni.

Il successore dell'onor. Saracco però mantenne pressochè tutte le aggiunte che si proposero dalla Camera elettiva. E presumo che le abbia mantenute, e perchè non trovò infondata la proposta che si era fatta dalla Giunta della Camera, e perchè avrà avuto tempo di istruire sopra quella proposta e di raccogliere elementi bastevoli per comprenderla nel suo progetto. Da tutto ciò risulta che, in quest'anno, i maggiori fondi da chiedere, uniti a quelli chiesti dal ministro Saracco, in veruna ipotesi sarebbero stati minori dell'intero che oggi si domanda.

Ma, se la somma media già spesa e che sarebbe stata minore di quella che si sarebbe dovuta spendere, non è inferiore alla media spesa che si propone con questo progetto di legge: io credo che, contro tale progetto, si possano fare molte osservazioni, non mai però quella che esso implichi una spesa ingente.

E mi fermo, per illustrare ciò, ancora un minuto su questo.

La legge del 1884, raccolta nel testo unico che forma la legge del 1885, determinando i caratteri e le condizioni per classificare i porti, non era che legge di promessa di spese maggiori nelle opere marittime; perchè la classificazione precedente non era presumibile che si sarebbe rifatta *in pejus*, vale a dire che si sarebbero cancellati alcuni porti dalla prima categoria o dalla seconda, per essere trasportati alla seconda, alla terza, alla quarta, o per essere affatto abbandonati; ciò non era nelle vedute di alcuno.

L'interesse economico del paese, il progresso dei mezzi di comunicazione di terra, le esigenze del commercio marittimo nazionale e anche nelle relazioni al commercio marittimo internazionale, l'aumento incessante del tonneggio dei trasporti marittimi e del movimento dei nostri porti: tutto ciò richiedeva un miglioramento nelle opere e nel servizio dei porti.

Onde riusciva indiscutibile che la sola esecuzione della legge del 1885 avrebbe importato una ingente maggiore spesa.

Ebbene, dal 1885 in poi non venne alcuna legge di larga applicazione di cotesta promessa.

La prima legge è quella presentata dall'onorevole ministro Saracco.

Quella che discutiamo è la stessa dell'onorevole Saracco, con le aggiunte divenute opportune e necessarie. Essa non è attaccabile dal riguardo della somma che propone: ma lo sarà forse per gli aumenti di spesa che, perfino sulla opere proposte, si manifesteranno?

Io dico che lo potrà essere sotto un solo riguardo, sotto quello cioè che, da parte del Governo non si fosse curato abbastanza, o non si curasse in avvenire, la bontà degli studi, l'esercizio della vigilanza sulla direzione dei lavori; che non si prevedesse ogni cosa innanzi di sottoscrivere contratti; che si preparassero, insomma, delle sorprese.

Sotto questo aspetto, io credo che il Parlamento sia nel suo pieno diritto, anzi abbia il dovere, di richiamare incessantemente il Governo affinchè migliori tutta quella parte di servizio che riguarda l'azione e la garanzia dello Stato negli studi, nella direzione, nella esecuzione delle opere e dei contratti, cose tutte sulle quali è indiscutibile e urgente bisogno si

operi un qualche miglioramento d'indirizzo e di amministrazione. La legge che discutiamo provvede a qualche cosa; poichè accorda alcuni poteri che il Governo crede gli gioveranno.

Ma sotto un altro riguardo l'aumento di spesa è da considerare. Sotto quello dei nuovi bisogni e anche dei presenti, rispetto ai quali l'accertamento della misura della maggiore spesa non è seguito finora, mancano pure gli studi.

Ma questa parte di maggiore spesa non è altro che un dovere ritardato. Nessuno può dire in anticipazione che l'affrontarla più tardi sarà una sventura per la finanza italiana. Dappoichè, mettendo fuori discussione l'indole produttiva di cosiffatta maggiore spesa, non si può ritenere che i bilanci futuri saranno per risentirne un vero danno, quante volte gli stanziamenti in essi crescessero.

Le condizioni per l'applicazione di questa legge e delle altre che porteranno aumento alle spese ora proposte, sono tutte, e devono essere, nel senso di doversi, innanzi di proporle e di farle, accertare il fine cui devono tendere, e di raggiungerlo con assidua e zelante cura. Se questo fine fallisce, è da deplorare, non che la maggiore spesa, quella soltanto che con la presente legge si autorizza.

Io lamentai le condizioni dei comuni e delle provincie; non lasciai di preoccuparmi dello stato di cose che pesa su tutto quanto il paese. E particolarmente risponderò al senatore Cavallini che, se nella relazione fu raccomandato al Governo di evitare gli incoraggiamenti sotto forma di suo concorso o di sua iniziativa nelle spese dei comuni e delle provincie, lo feci perchè non infondatamente si deplorano le tristi sorti delle finanze locali.

E lo Stato soprattutto deve evitare ogni responsabilità di tenere comuni e provincie in condizioni sì gravi, e soprattutto di spingerle nella via del progressivo deterioramento.

La materia dei porti, per alcune città e provincie, non è stata ultima causa di loro rovina. E pure è dovere indiscutibile dello Stato, anche ove non si tratti di opere di carattere veramente nazionale, di tutelare gli interessi locali, dal più piccolo al più grosso comune, dalla provincia più negligente a quella che possa mostrarsi più zelante.

In tutte le opere marittime, chiamiamole consorziali, spesso la famosa maggioranza costitu-

zionale finisce per fare delle ingiustizie in danno delle minoranze.

Qualche volta avviene che la maggioranza, quando non sa farsi valere, diventa vittima della minoranza.

Ecco il primo riguardo dal quale nella relazione si rammentava al Governo il proprio dovere di non essere facile nell'accettare domande di miglioramento nelle classificazioni dei porti e di spese straordinarie per crearli, migliorarli, estenderli. Le istanze, non di rado, celano interessi locali, in antagonismo con altri interessi, i quali perciò si sacrificano, oltrechè si sottopongono a concorrere a spese che li offendono.

Nella legge sono specificati i porti e le opere da costruire: ma, siccome si ha da venire in sede di bilancio per lo stanziamento dei fondi, sarà quello il momento in cui il Governo si dovrà veramente assicurare della volontà degli enti interessati, della possibilità di concorrere alla spesa cui devono essere sottoposti, oltrechè dell'utilità per tutti e per ciascuno di loro, messa in rapporto col sacrificio ad essi chiesto.

Ma devo soggiungerè che, nell'interesse dei comuni e delle provincie, deve avere valore assoluto contro ogni loro nuovo e maggiore sacrificio, questo che vado ad osservare.

Fintantochè non sarà modificato il sistema tributario dei comuni e delle provincie, specie per la parte che si riferisce ai centesimi, io, personalmente almeno, rinunzierei ad ogni e qualsiasi genere di miglioramento che implichi obbligo in quegli enti di pesare ancor di più sui contribuenti. Imperciocchè, come ho avuto occasione altre volte di rilevare e sostenere in Senato, io credo che la manomissione della proprietà stabile, cui sempre più si procede dagli enti locali; sia un danno infinitamente maggiore di qualunque bene che possa promettersi, e sotto forma di servizio portuale, e sotto forma di servizio scolastico, e sotto forma di servizio di beneficenza, od altro qualsiasi somigliante.

Non aggiungo altro.

Quanto all'*omnibus* contenuto nel disegno di legge, nulla risponderò: l'onor. ministro ed il senatore Pecile l'hanno difeso quale è.

L'Ufficio centrale non prende nessuna parte alla raccomandazione dell'onor. Pecile, qualunque teoricamente ne riconosca l'importanza.

È una questione di fatto, intorno alla quale, e libertà, e responsabilità, devono restare al Governo.

Senatore SARACCO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

Senatore SARACCO. L'interruzione, che mi è sfuggita un momento fa, quando parlava l'onorevole relatore, della quale, gli domando scusa, mi chiama a spiegare il senso delle cose dette, perchè non vorrei che alle poche parole si assegnasse un significato che realmente non hanno.

Ho detto che in determinate evenienze avrei ritirato il disegno di legge sui porti presentato da me all'altra Camera per una spesa di circa 50 milioni, ed ora mi piace soggiungere che tale essendo il parer mio, che l'iniziativa delle spese, tranne casi eccezionali, debba appartenere esclusivamente al Governo, io avevo dichiarato alla Commissione dell'altra Camera che, quando essa avesse inteso persistere nel proposito di proporre alla Camera l'approvazione di nuove spese per i porti non contemplati nel progetto del Governo, avrei preferito di ritirare il progetto di legge.

Questo io dissi allora, e lo ripeterei anche oggi, se fossi al Governo, e se non si arriva ad infrenare le tendenze di nuove spese, che spesso si manifestano nelle Commissioni, o magari nella Camera dei deputati, non vi è più un bilancio possibile.

Del resto mentirei a me stesso ed alla verità, se non dicessi che almeno per un certo numero dei porti, che figurano in questa legge, era mia intenzione fin dallo scorso anno di presentar la domanda di credito al Parlamento.

In parte adunque, sebbene non in tutto, io mi riconosco solidale col mio successore, l'onorevole Finali.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Si procede alla discussione degli articoli.

Si legge l'art. 1.

Art. 1.

È autorizzata la spesa di L. 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 L. 40,000 a favore del municipio di Numana sulla spesa ad esso occorrente per la sistemazione e pel prolungamento della scogliera esistente in quel porto.

Le suddette opere sono dichiarate di pubblica utilità ed obbligatorie agli effetti dell'art. 13, capoverso primo, del testo unico della legge 16 luglio 1884, n. 2518, approvato col regio decreto 2 aprile 1885, n. 3095.

Senatore SERAFINI. Domanda di parlare.

PRESIDENTE. L'onorevole senatore Serafini ha facoltà di parlare.

Senatore SERAFINI. Nella tabella di cui è caso in questo articolo trovo quattro porti appartenenti alla regione marchigiana, quello di Numana, quello di Sinigaglia, quello di Fano e l'altro di Pesaro, per un importo complessivo di 590 mila lire, sopra 64 milioni.

La somma non è oltremodo forte, nè, stando al desiderio di una specie di perequazione che il nostro relatore si lusinga di vedere in questa legge, si potrebbe dire che perequazione non esiste, avuto riguardo alla lunga distesa delle spiagge marchigiane e alla popolazione.

Con tutto ciò quelle popolazioni sobrie, laboriose e di facile contentamento per loro natura sono bene soddisfatte; ed io credo di essere interprete dei loro sentimenti ringraziando l'onorevole signor ministro dei lavori pubblici per questo stanziamento.

E lo ringrazio tanto più in quanto che egli stesso nella seduta del 26 giugno dell'altro ramo del Parlamento ebbe occasione di dire, rispondendo ad un deputato delle Marche, che in caso di deficienza di fondi per alcuni di questi porti, avrebbe trovato modo di supplirvi col fondo delle impreviste, che è di circa sei milioni.

Ad ogni modo io debbo osservare alcune cose sulle quali prego l'onorevole ministro dei lavori pubblici a volermi dare spiegazione.

Nei due porti di Pesaro e di Fano è stato indicato che tra le spese vi debba essere quella del prolungamento del molo guardiano.

In quanto a quello di Fano al numero 21 è detto: « Ristauri urgenti al porto e prolungamento del molo guardiano », prolungamento previsto di 35 metri, come appunto è indicato

nella relazione del signor ministro all'altro ramo del Parlamento.

Quanto a quello di Pesaro, nella stessa relazione è indicato che deve essere compreso anche nelle 390,000 lire il prolungamento dei porti guardiani.

Nello specchio indicato al numero 22 relativamente al porto di Pesaro, è stata mantenuta la somma che l'Ufficio tecnico aveva indicato, cioè 390,000 lire.

Non così per quello di Fano, che invece di essere di 157,000 lire, giusta il progetto compilato da quel municipio venne ridotta a L. 80,000; quindi mi viene il dubbio che relativamente a Fano si voglia evitare il prolungamento del molo guardiano che appunto potrebbe importare qualche cosa, come una settantina di mila lire, somma non forte, tenuto conto che deve inoltrarsi in mare per metri 35.

Che si voglia sopprimere il prolungamento del molo guardiano lo deduco anche dal fatto che i lavori di riparazione già iniziati in quel porto in previsione che questa legge sia approvata, si occupano delle dighe laterali al porto stesso e non già del molo guardiano posto a 400 metri circa a sud-est del porto.

A mio credere, se non si eseguisce anche questo prolungamento accadrà quello che è già accaduto varie volte, cioè che i lavori eseguiti d'estate verranno resi inutili da una libecciate d'inverno.

Il volere entrare in merito delle funzioni del molo guardiano è cosa fuori luogo in questa aula.

L'utilità però ognuno può vederla osservando lo stabilimento bagni, che è una specie di seno a sinistra del porto, le di cui dighe funzionano appunto come moli guardiani, giacchè le ghiaie che le libecciate trasportano dalla foce del Metauro, posta tre chilometri a sud-est, vengono arrestate dalle stesse dighe del porto. E qui noterò che il porto di Fano non è, come quello di Sinigaglia e di Pesaro, una foce di fiume, ma bensì un canale derivato dal Metauro, lavoro assai ragguardevole, colla sua famosa Liscia, eseguito vari secoli or sono a spese di quel comune e ceduto poi per poco da Clemente XI, Albani, alla sua famiglia, per principio di nepotismo, con danno grave del municipio stesso.

Ora il Metauro, trasportando forti masse di

ghiaia nelle sue piene fino al mare, queste agglomerazioni, con le libecciate, vengono spinte fino all'imboccatura del porto, e lo riempiono.

È necessario pertanto di arrestare questa ghiaia alla distanza di qualche centinaio di metri mediante il molo guardiano, che gradatamente e con spesa relativamente piccola si fa inoltrare in mare.

In quanto al porto di Pesaro, essendo esso la foce del fiume Foglia, il suo pericolo sta nella potenza escavatrice delle piene.

Ad ogni modo i venti di sud-est vi trasportano sabbia in quantità, e quindi anche per esso è molto conveniente ripristinare i moli guardiani.

Ritengo che il signor ministro sia del mio parere in quanto alla convenienza della costruzione e mantenimento di tali moli; e confido che se la somma stanziata di L. 80,000 per il porto di Fano e di L. 390,000 per quello di Pesaro non siano bastanti al completamento dei lavori, egli ricorrerà alla somma di sei milioni fissata per gli imprevisti (n. 38).

Passando ad altro, prego il signor ministro a voler adottare per lo spurgo dei nostri porticanali le pirodraghe e non servirsi del vecchio sistema di estrazione colle cosiddette palate fatta a braccio, con lavoro faticosissimo, insalubre e poco efficace.

Una pirodraga può servire a diversi porti, e credo con vantaggio tecnico ed economico.

Detto ciò, sto in attesa della risposta del signor ministro.

FINALI, *ministro dei lavori pubblici*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

FINALI, *ministro dei lavori pubblici*. L'onorevole Serafini intende bene che se in questa tabella i porti delle Marche non figurano per somma molto considerevole, dipende dalle condizioni speciali di quella spiaggia sottile; dove vero porto degno del nome non è che quello d'Ancona, al quale furono, negli anni addietro, consacrati parecchi milioni per migliorarlo; e che forse ne aspetta degli altri per ulteriori perfezionamenti dei lavori.

Sono quattro i porti indicati da lui, che sono però porticanali; colla differenza che per due di questi è il fiume stesso che serve di canale; per altri due il canale è formato da una derivazione del fiume. Per il porto del quale spe-

cialmente si è interessato, è il fiume Metauro, famoso e memorabile nella storia delle vittorie italiane.

Per poter rispondere proprio esattamente alle varie osservazioni dell'onor. Serafini, bisognerebbe che avessi qui alla mano i progetti tecnici che riguardano il porto di Fano e il porto di Pesaro, progetti sui quali fu determinata la spesa. Ma credo di poter tuttavia rispondere abbastanza soddisfacentemente, richiamando alla memoria e mettendo innanzi al Senato le considerazioni di fatto che accompagnavano la presentazione del progetto di legge alla Camera dei deputati.

Nella presentazione del progetto alla Camera dei deputati, si parlava di due progetti per il porto di Fano. Uno, che importava 156,000 lire di spesa, l'altro 80,000 lire; e si diceva appunto che quello di maggiore costo era stato proposto dal comune, quando il porto era di 4<sup>a</sup> classe. Adesso, essendo diventato di 3<sup>a</sup> classe con maggiore partecipazione dello Stato nella spesa e con una ingerenza che prima non aveva lo Stato, questo ha fatto dal proprio ufficio del Genio civile esaminare il progetto comunale.

L'ufficio del Genio civile ha reputato che la spesa di 156,000 lire fosse eccessiva, ed ha opinato potersi provvedere alle esigenze del porto di Fano con la minore spesa di L. 80,000.

Ed è proprio dichiarato nella relazione ministeriale che innanzi tutto con questa spesa si deve provvedere al prolungamento dell'esistente molo guardiano per 35 metri, e poi alla continuazione di sponda murata per la lunghezza di m. 25 sulla fronte anteriore dell'ultimo prolungamento del molo, a riparazioni di palafitte e a costruzione di un tratto di sponda murata e a scavazione del tronco di canale a valle del ponte della ferrovia.

Mi pare quindi che l'onor. Serafini possa stare sicuro che il prolungamento del molo guardiano, parte forse la più importante dell'opera, non sarà trascurata; giacchè nel fabbisogno spiegato nella relazione ministeriale ha il primo posto. Se poi queste 80,000 lire non bastassero è naturale, ed io ripeto qui quello che dissi alla Camera dei deputati, che il fondo di 5 o 6 milioni per spese imprevedute servirà per provvedere appunto all'insufficienza che per qualcuna delle opere considerate nel progetto di legge si verificasse.

Inquanto al porto di Pesaro dovrei riferirmi ugualmente alla relazione ministeriale.

Il porto-canale a Pesaro per un grande disastro avvenuto 35 anni fa che il Governo pontificio non ha mai riparato, e che noi abbiamo da 30 anni studiato di riparare senza far mai nulla, ha fatto sì che quel porto divenne e restò inofficioso; e in luogo già saluberrimo si deplora la malaria.

Non serve neppure all'ingresso e al riparo di barche peschereccie; e quindi bisogna fare la doppia opera della sistemazione del vecchio canale per il quale si calcola una spesa di 150,000 lire e compire i lavori per il nuovo canale con una spesa di 240,000 lire.

Le opere che debbono farsi a Pesaro sono appunto indicate nella relazione ministeriale; consistono in sistemazione della sponda sinistra del canale, con rivestimento di muratura, escavazione generale del canale e prolungamento dei due moli guardiani.

Se io posso avere qualche dubbio che la somma delle 80,000 lire possa riuscire insufficiente per Fano; oso dire che non ho alcun dubbio che la somma di 390,000 lire prevista per le opere occorrenti per il porto di Pesaro sia per riuscire sufficiente.

Quanto ai mezzi materiali per eseguire gli spurghi e le escavazioni di questi porti che hanno bisogno di un'opera assidua, quasi annuale, perchè altrimenti si corre il rischio di renderli inutili alla navigazione e di avere a corti periodi delle forti spese straordinarie, riconosco che è utilissimo consiglio quello di sostituire le pirodraghe ai vietati mezzi di escavazione.

Però lo Stato non ne è molto provvisto.

Speravo di poterne utilizzare una che trovasi nel porto di Venezia; e un deputato delle Marche mi eccitava appunto a servirmene, indicandomi anche la Impresa appaltatrice dei lavori dell'estuario veneto che ne usava e che poteva cedermela; ma alla mia domanda furono messe tali condizioni che avrei speso meno comperandone una nuova.

E all'aumento del materiale che occorre per l'escavazione dei porti, si oppone un consiglio dato dal maggiore dei Corpi consultivi tecnici, ed è che il Governo non si debba impegnare a fornire il materiale occorrente per l'escava-

zione; poichè è meglio lasciare la scelta agli appaltatori dei lavori di manutenzione.

Non sono pochi gli esempi di Ditte appaltatrici che fondano pretese di maggiori compensi, di maggiori prezzi unitari delle opere assunte, appunto sulla imperfezione delle macchine che il Governo fornisce ad esse per l'escavazione. Lasciando in piena libertà ed arbitrio degli appaltatori l'adoperare il materiale che essi credono più adatto, il maggior prezzo che il Governo dovrà corrispondere per gli appalti, sarà spesa minore di quella che occorrerebbe per rinnovare il materiale deficiente, e per soddisfare alle eventuali pretese degli appaltatori.

Il sistema delle pirodraghe sostituito ai vecchi metodi, certamente è buono; ed il Governo cercherà, o coi mezzi propri o con quelli che possono procurarsi gli appaltatori, di fare sì, che le pirodraghe siano adoperate nella escavazione dei porti del litorale adriatico.

Senatore SERAFINI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore SERAFINI. Ringrazio l'onorevole ministro dei lavori pubblici della circostanziata e soddisfacente risposta che si è compiaciuto di dare alle mie osservazioni.

PRESIDENTE. Nessuno altro chiedendo la parola, pongo ai voti l'art. 1.

Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(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 . . . . .	»	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
Totale . . . . .	L.	<u>64,416,000</u>

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.

(Approvato).

#### Art. 3.

Sul fondo degli imprevisti di cui al n. 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 ed a Lipari, e di provvedere alle opere più urgenti del porto di Oneglia, fermo sempre il concorso degli enti locali a sensi di legge.

(Approvato).

#### Art. 4.

Nei bilanci dell'entrata corrispondenti agli esercizi nei quali saranno stanziate le spese, saranno iscritte sotto apposito capitolo le quote dovute a termini di legge dalle provincie e dai comuni interessati nelle opere dei singoli porti.

(Approvato).

#### Art. 5.

L'appalto delle opere dalla presente legge autorizzate potrà venir fatto a licitazione privata.

(Approvato).

#### Art. 6.

Il Governo del Re è autorizzato a stipulare col municipio di Palermo una convenzione in base al verbale 19 aprile 1885, alla presente legge allegato, portante gli accordi fra i rappresentanti le Amministrazioni interessate in ordine ai lavori di generale sistemazione di quel porto.

(Approvato).

## Art. 7.

È autorizzata la spesa di L. 500,000 a carico del bilancio del Ministero della marina per la costruzione del fabbricato dei passeggeri da erigersi sul ponte sporgente da costruirsi nel porto di Napoli a cura del Ministero dei lavori pubblici, indicato al n. 9 *ter* della annessa tabella. Detta somma verrà stanziata in due rate eguali negli anni 1892-93 e 1893-94.

(Approvato).

## Art. 8.

Qualora le provincie e i comuni interessati provvedano nelle forme di legge e con approvazione del ministro dei lavori pubblici, ai mezzi di anticipare la costruzione delle opere contemplate dalla presente legge, potrà loro essere assicurato il rimborso, senza interessi, delle quote spettanti allo Stato a carico degli esercizi indicati nei precedenti articoli.

(Approvato).

Passeremo ora alla votazione a scrutinio segreto del progetto di legge testè approvato per alzata e seduta.

Dopo di che essendo esaurito l'ordine del giorno, il Senato sarà riconvocato con avviso a domicilio.

**Votazione a scrutinio segreto e risultato.**

PRESIDENTE. Si procede all'appello nominale.

Il senatore, *segretario*, GUERRIERI-GONZAGA fa l'appello nominale.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la votazione.

Si procede alla numerazione dei voti.

(I senatori segretari procedono alla numerazione dei voti).

PRESIDENTE. Proclamo il risultato della votazione a scrutinio segreto del progetto di legge:

Autorizzazione di spese straordinarie per la costruzione di nuove opere marittime e locali nel dodicennio 1890-91 - 1901-1902:

Votanti . . . . .	78
Favorevoli . . . . .	65
Contrari . . . . .	13

(Il Senato approva).

La seduta è sciolta (ore 5 <sup>3</sup>/<sub>4</sub> pom.).