

Il deputato Valerio invece pone il porto di San Remo a confronto con quello di Savona, e dice: io stimo che l'importanza del porto di Savona non sia, relativamente alla generalità del commercio dello Stato, maggiore di quella del porto di San Remo; ma Savona è nella prima classe della prima categoria, dunque anche San Remo deve ottenere identica classificazione.

Veramente la Commissione non si è occupata di dimostrare l'importanza del porto di Savona, in quanto che aveva presente che l'anno scorso la Camera votò una somma cospicua per quel porto, ed in tale occasione ebbe a riconoscere tutta l'importanza del porto medesimo, per cui credette superfluo di entrare in una discussione di tal natura. Ma dacchè l'onorevole deputato Valerio ha stabilito questo confronto, io mi trovo felice di avere sott'occhio un lavoro fatto dal relatore della Commissione del progetto di legge per lo stanziamento della somma di sussidio per il porto di Savona, nel quale trovo registrate le seguenti cifre.

L'annuo provento della dogana dall'anno 1841 al 1845 in media risulta per Savona di lire 467,698 annue, mentre invece durante lo stesso periodo non è per San Remo che di 177,000.

Vede dunque la Camera che San Remo non rende che un terzo circa di quello che frutta il porto di Savona; e noti che ciò aveva luogo prima che si eseguissero quei lavori che hanno poi portato un grandissimo vantaggio per quel porto, in quanto che hanno rimosso in gran parte e termineranno col rimuovere del tutto quegli interrimenti che vietavano alle navi di grossa portata di approdare nel porto di Savona...

**VALERIO LORENZO.** (*Interrompendo*) Mi permette il signor relatore una breve interruzione? (*Il deputato Farina fa segno di sì*)

Le cifre che egli ha addotte non bastano a provare l'importanza relativa dei due porti. Il porto di San Remo è anzitutto un porto di esportazione, mentre il porto di Savona è porto di importazione. Bisognerebbe conoscere l'importanza dell'esportazione e dell'importazione di amendue i porti per giudicare esattamente del loro valore comparativo. Del resto l'importanza di Savona diminuirà quando la strada ferrata ed i docks saranno compiuti.

**FARINA PAOLO, relatore.** Mi perdoni l'onorevole preopinante; i porti che sono importanti per importazioni, lo sono naturalmente anche per l'esportazione, nulla maggiormente desiderando i capitani che di poter ricaricare il bastimento in quel porto medesimo nel quale lo scaricarono, e perchè le strade che partono dal porto per portare le merci importate nello Stato nelle provincie ove si consumano, servono viceversa per portare i prodotti indigeni nel porto dal quale devono essere esportati. Quello che costituisce una vera differenza fra la natura dei porti sono le circostanze che attribuiscono ai medesimi od un'importanza generale, che, cioè, si estende a tutto lo Stato, od un'importanza locale, vale a dire un'importanza che non si estende oltre i confini d'una o poche provincie o comuni.

Ora l'importanza di Savona non solo è stata constatata, come già dissi, l'anno scorso, ma è pure aumentata dalla nuova strada che da Acqui tende a Savona, per cui questo porto viene ad essere messo in comunicazione colle parti più interne del Piemonte, come Acqui, Mondovì, ecc. Vedono quindi gli onorevoli preopinanti che tal condizione essendo propria di Savona e non comune a San Remo, vi ha motivo a comprendere il porto di Savona nella prima classe, e di escludere il porto di San Remo.

Del resto, se noi vogliamo comprendere nella prima classe

tutti i porti che possono vantare un'importanza materiale locale, ne dovremo aggiungere almeno nove o dieci, ed aumenteremo le spese dello Stato assai considerevolmente.

Credo per conseguenza che si debba mantenere la categorizzazione quale dal Ministero e dalla Commissione venne proposta.

**PRESIDENTE.** Il deputato Valerio intende fare una proposizione particolare?

**VALERIO LORENZO.** È inutile, io mi unisco alla proposizione del deputato Zirio.

**PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici.** Aggiungerò due parole in risposta all'onorevole Valerio; gli osserverò cioè come si sono prese le osservazioni più precise da persone peritissime e dalle amministrazioni, e che si ebbe presente uno stato preciso dei movimenti. Mi rincresce di non averlo qui perchè gli farei vedere quanta superiorità abbiano i porti di Nizza e Savona sopra il movimento di tutti gli altri; ma l'accerto che questo prospetto dei movimenti fu non certo la sola, ma la principale base su cui si stabilirono le categorie.

**VALERIO LORENZO.** Aggiungo che sarebbe stato molto desiderabile che questo quadro fosse stato comunicato alla Commissione, e distribuito a tutti i deputati.

**PRESIDENTE.** Metto ai voti la proposta del deputato Zirio, che è di aggiungere alla prima categoria il porto di San Remo. (*La Camera rigetta.*)

La parola è al deputato Bonavera. (*Mormorio*)

**BONAVERA.** Signori, siccome io vedo che il vento è contrario per entrare nei porti (*Ilarità*), e che d'altronde vi è l'articolo 15 di questa legge medesima che dice che ai porti che sono in costruzione si lascerà il tempo di potersi ingrandire e perfezionare ad oggetto di presentare maggiori comodi ai bastimenti, e che in questo caso noi avremo la porta aperta per essere collocati nella categoria che, credo, ci spetterebbe, io, per conseguenza, a nome di Oneglia, per ora non faccio reclami o proposizione.

**PRESIDENTE.** Ha la parola il deputato Gandolfi.

**GANDOLFI.** Signori, chiedo alla Camera la permissione di presentare alcune brevi osservazioni sul particolare dei porti di rilascio.

Premetto che io non intendo di attaccare lo stabilimento dei porti indicati da quest'articolo, e se di qualcuno farò il paragone con quel di Sestri a Levante, non sarà certo per deprimere i già proposti, solamente voglio accennare all'ingiustizia di aver quello scartato.

In tutta la lunghissima riviera di Levante il Ministero e la Commissione non hanno stabilito che un sol porto di rilascio, quello cioè di Porto Fino; eppure questa è una vera mancanza, perchè la costa da Sestri a Spezia è quasi tutta a picco e senza alcun ricovero. Porto Fino è un eccellente ricovero ai naviganti che si trovano sorpresi dalle burrasche non rare nel golfo di Rapallo, e quando un legno vi ha trovato asilo, certamente vi si rimane in tutta sicurezza; ma l'appulso o signori, ne è assai difficile con certi venti, ed accade ben sovente che, invece di entrare colà, i bastimenti sono costretti di cercare asilo nel calo di Niasca, ben poco sicuro, e ciò per non correre il rischio di rompere sulla bocca assai ristretta, come più volte è accaduto. Oltre di che la sortita ne è egualmente difficile, e se non spirano i venti di maestro e di ponente, non si esce da quel luogo. Io me ne appello agli onorevoli colleghi pratici di quei paraggi; essi, spero, vi assicureranno che bene spesso accade, che per la continuazione dei venti contrari è forza ai bastimenti farvi un soggiorno assai lungo con perdita di tempo e forti spese.