

Io esprimo infine questo concetto generale. Se lo Stato ha speso 74,000 lire non per altro che per fare qualche insignificante banchina ed un molo con semplice gettata di calcestruzzo, questa spesa, secondo il ministro, deve andare perduta.

Io non raccomando altro che di fare quello che si può, secondo che presenta la natura dell'interimento del porto; ed almeno di cominciare a spendere quella sia pur minima somma che il ministro crederà possibile. Non si tratta di una rada deserta, nè d'un porto nuovo.

Io non voglio più lungamente abusare della cortesia della Camera in quest'ora così avanzata; ma in ogni modo confido che il ministro si deciderà alla fin fine di fare onore alle solenni promesse del suo predecessore.

**DI SAINT-BON**, ministro per la marina. Per soddisfare al desiderio dell'onorevole Angeloni, dirò alcune parole sul porto di Manfredonia.

La posizione di Manfredonia è sommamente importante in quanto che è uno dei pochi luoghi delle coste d'Italia, in cui, quando imperversa la bora, una squadra si possa ricoverare e stare con sicurezza. Sarebbe quindi grandemente a desiderare, sotto il punto di vista che riflette la marina militare, che nella rada di Manfredonia una squadra potesse imbarcare carbone, rifornirsi di viveri e fare acqua. Disgraziatamente questo risultamento desiderabilissimo non si può ottenere che colla spesa d'ingenti somme.

Infatti il golfo, il vertice del quale si trova collocato a Manfredonia, ha il fondo in un piano che è pochissimo inclinato all'orizzonte, si distende molto lontano in mare ed è completamente aperto ai venti di scirocco.

Da ciò risulta che qualunque scavo si faccia a Manfredonia, che si trova in fondo al golfo, viene colmato dalla prima mareggiata, ed ogni qual volta viene il mare da scirocco, spinge il fango verso la punta del golfo, in guisa che questa va costantemente riempiendosi. Quindi per avere a Manfredonia un luogo di sbarco e d'approdo, occorrerebbe fare una diga lunghissima che si sporgesse in mare, ed alla quale, quando il tempo fosse bello, i bastimenti si potrebbero accostare, ma anche questa diga andrebbe sempre interrandosi, e verrebbe la necessità di prolungarla ogni anno di qualche poco.

Penso che queste spiegazioni saranno sufficienti per l'onorevole Angeloni, e che contenteranno anche l'onorevole mio collega dei lavori pubblici che ha richiesto la mia testimonianza.

**ANGELONI.** Come ho detto, i miei desiderii sono più modesti...

**PRESIDENTE.** Non possiamo entrare in questa discussione, onorevole Angeloni.

**ANGELONI.** Mi permetta, signor presidente; io non posso lasciar pregiudicare una questione che tanto interessa, non solo un porto che è molto importante anche sotto l'aspetto commerciale, ma anche la vita e la prosperità di quelle egregie e pur derelitte popolazioni.

L'onorevole ministro della marina, con quella grande autorità che tutti gli riconoscono, ha trattato la questione sotto l'aspetto puramente militare. Senza discutere di tutto ciò, dirò soltanto che le mie domande riflettevano un argomento ben più modesto; imperocchè io non chiedevo che in Manfredonia si facesse un gran porto il quale potesse ricoverare una flotta, ma solo che si migliorasse per quanto più fosse possibile la rada attuale, acciocchè i bastimenti si potessero più facilmente avvicinare al porto. Questo era il mio modesto desiderio, e per questo insisto.

Quindi, ringraziando l'onorevole ministro della marina delle cortesi spiegazioni che mi ha date, non posso che confermare le osservazioni che ho esposte alla Camera, e ripetere le più ampie riserve intorno alle dichiarazioni esclusive espresse dall'onorevole ministro dei lavori pubblici circa il porto e la rada di Manfredonia.

**PRESIDENTE.** Allora il capitolo 17 rimane approvato nella somma di lire 1,067,200.

(È approvato.)

Sono pure approvati i capitoli seguenti:

Capitolo 18. Personale subalterno pel servizio dei porti, lire 95,000.

Capitolo 19. Pigionii pel servizio dei porti, lire 2200.

Capitolo 20. Manutenzione ed illuminazione dei fari, lire 418,000.

Capitolo 21. Personale pel servizio dei fari, lire 157,000.

Capitolo 22. Sussidi per opere ai porti di 4<sup>a</sup> classe (articolo 198 della legge 20 marzo 1865, n° 2248, allegato F), lire 60,000.

*Strade ferrate.* — Capitolo 23. Sorveglianza all'esercizio delle strade ferrate di società private (Spese fisse), lire 356,500.

L'onorevole De Amezaga ha facoltà di parlare.

**DE AMEZAGA.** Sarò molto breve.

Nel porto di Genova, come è noto, la sola località in cui la nave possa operare direttamente colla ferrovia, porsi cioè a contatto col vagone, è lo scalo così detto del *passo nuovo* o scalo di San Benigno, ove si hanno circa 700 metri di calate disponibili.

Or bene, in questo ristrettissimo spazio si muovono annualmente, se non erro, 500 mila tonnellate