

Le rade e i porti di rifugio sono determinati dalla geografia e dalla natura dei luoghi.

Vi concorrono o no i naviganti, questo è un fatto che può dipendere da tante condizioni anche accidentali.

E molte volte dipende dalla mancanza di ripari e di opere di difesa opportune, in quei porti.

Ora se voi, per fare queste opere, aspettate il concorso dei naviganti, non le farete, mai perchè la navigazione non farà mai sosta in quei porti, sinchè essi non saranno resi comodi e adatti ai bisogni, che dalla posizione geografica e dal commercio dei luoghi son chiamati a soddisfare.

Potrei dilungarmi ancora in queste critiche e notare altri difetti che in quella legge si fecero palesi, dalla prima applicazione che se n'è fatta. Mi limiterò ad indicare, come, per esempio, sia vago e troppo generale il criterio stabilito, per determinare quali provincie e comuni debbano ritenersi interessati nelle spese di un porto; tutti quelli, cioè, che se ne valgono, per il commercio dei loro prodotti e per la importazione delle derrate che si consumano in paese.

A codesta stregua io domando se tutti gli ottomila comuni d'Italia non dovrebbero ritenersi interessati nella costruzione e manutenzione di qualche porto.

Una volta io ho udito dire dall'onorevole Giolitti che la provincia di Cuneo partecipava alla spesa del porto di Genova; ma, date le disposizioni della legge, io quasi mi meraviglio che non vi partecipi la stessa mia provincia di Lecce, dalla quale non è difficile che molti prodotti vadano sino a Genova in ferrovia e di là siano imbarcati per altre destinazioni, specialmente all'estero.

Sono criteri molto indeterminati, molto elastici, di difficile applicazione ed ingenerano sperequazioni e difficoltà nella pratica, per cui accade talvolta che chi dovrebbe pagare non paga e, viceversa, paga chi non dovrebbe. Oltre di che se ne risente tutta l'economia del servizio e gl'interessi del commercio e delle città marittime ne sono lesi e danneggiati. Molte opere che pur sarebbero necessarie si trascurano, perchè il Governo esige il concorso degli enti locali e questi, tante volte, vi si rifiutano, non sentendo di avere quell'interesse che pur la legge pretende di attribuire loro, nel servizio dei porti.

Io riconosco che il problema non sia di facile risoluzione. Esso offre difficoltà non lievi, perchè è vario nei suoi aspetti e racchiude questioni che non è agevole, nella pratica, risolvere e determinare con precisione. Ma confido che, dopo un primo esperimento da noi fatto di questa legge,

il ristudiarla e sottoporla a nuovo esame, facendo tesoro degli insegnamenti forniti dall'esperienza, dovrà condurci a migliorarla in molti punti. E perciò io invoco, su questo argomento, l'attenzione e gli studi del Governo.

Trattandosi d'un invito a studiare confido che il Governo vorrà accettarlo. Io divido in parte l'opinione espressa dal relatore, in ordine alla legge del 1884, e mi accordo, con lui, in questo senso, che quella legge abbia fatto un passo innanzi e segni un progresso, di fronte alle discipline precedenti. Ma siamo ancora ben lontani dalla perfezione ed io sono sicuro che lo studio rivelerà, in essa, delle menzole e persuaderà il Governo e la Camera della necessità di arrecarvi alcune modificazioni, che varranno a meglio tutelare i gravi interessi impegnati in questo importante ramo della nostra legislazione.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Della Valle, che ha presentato un ordine del giorno, sottoscritto anche dagli onorevoli Baglioni, Raffaele ed Auriti e così formulato:

“ La Camera, considerando che il lungo tratto di costa tra Manfredonia ed Ancona non offre alcun punto di rifugio ai naviganti, invita il Governo a fare eseguire gli studi perchè il porto di Ortona a Mare sia dichiarato porto di rifugio ed a far compiere le opere di necessaria riparazione al porto canale di Pescara. ”

Della Valle. Sarò brevissimo.

L'ordine del giorno, che io svolgo per volontà dei miei onorevoli colleghi che l'hanno con me firmato, è or ora stato letto dal nostro presidente.

Per quanto riguarda il porto di Pescara io non ho nulla da aggiungere a quanto ha detto e svolto egregiamente l'onorevole nostro collega De Riseis. Quindi, riportandomi interamente alle sue efficaci argomentazioni, non mi dilungo ulteriormente nello svolgimento di questa parte dell'ordine del giorno.

Per quanto poi riguarda il porto di Ortona a Mare, credo che non potrei trovare un più favorevole svolgimento di quello che è contenuto in alcune parole della relazione, che mi permetto di leggere:

“ Nell'Adriatico non vi sono porti di prima categoria all'infuori di Venezia e di Manfredonia. Eppure se vi ha mare tempestoso, coste pericolose e sprovviste di rade e di ancoraggi, sono certamente quelle dell'Adriatico. Da Ancona a Brindisi, i naviganti non trovano riparo che nella rada di Manfredonia. In questo disegno di legge si è opportunamente pensato alla rada di