

servazioni, per le quali si sostiene essere assai più conveniente che si abbia a mantenere il progetto originario per entrambi gli scali da costruzione. Ed anzi, conversando confidenzialmente in questi giorni con parecchi colleghi rappresentanti della città di Napoli, e fra gli altri con l'onorevole Gianturco, eravamo anche venuti nel proposito che, se fosse necessaria, se fosse almeno opportuna una visita sul luogo per parte mia, in concorso della rappresentanza del comune di Napoli e del Genio civile, niente mi sarebbe più gradevole che l'occasione di venire appunto ad accertarmi *de visu* delle esigenze di quel porto, allo scopo appunto di trovare quella soluzione, anche col ritornare puramente e semplicemente al progetto originario, quella soluzione, dico, che sembri più conveniente, più utile e più gradita nell'interesse dello sviluppo del porto napoletano. Queste le risposte che posso dare ai colleghi.

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto l'onorevole Salvia.

**SALVIA.** Ringrazio l'onorevole sottosegretario di Stato per i lavori pubblici delle assicurazioni che mi ha fornito. La proposta dei due scali navali partì dalla Commissione Reale per l'ordinamento industriale della città di Napoli e fu poi concretata nella tabella approvata con la legge 13 marzo 1904, per guisa che non è concepibile che non si debba eseguire un'opera deliberata dal Parlamento. Credo che effettivamente vi sia un equivoco nelle informazioni mandate al Ministero dei lavori pubblici, e l'equivoco consisterebbe nella erronea supposizione che sia disponibile una area inferiore a quella che è veramente disponibile; poichè da un rilievo dell'autorità comunale di Napoli risulta che per ciascuno scalo sarebbe utilizzabile in media un'area di oltre 20 mila metri quadrati, mentre a Palermo non vi è che un'area di 16,500 metri quadrati per ogni scalo di costruzione, a Castellammare di 16,800, ad Ancona di 15,000, a Livorno di 15,100.

In seguito poi alle confidenziali comunicazioni fattemi dall'onorevole sottosegretario di Stato, ho interpellato il sindaco di Napoli ed ho ricevuto da quel magistrato comunale la seguente dichiarazione: « Verificata pianta, confermo area complessiva disposizione per impianto due scali e relativi servizi superiore metri quadrati 40,000.

« Avverto bisogna comprendere in tale area superficie intiera banchina a levante darsena utilizzabile per detti impianti ».

Dunque lo spazio non fa difetto ed occorre quindi che, come ha promesso, l'onorevole sottosegretario di Stato, guardi la cosa con tutto l'amore, perchè la città ed il ceto mercantile di Napoli desiderano che sia eseguita la legge e siano mantenute le promesse fatte precedentemente. Sarebbe una causa di sconforto e di sfiducia se si insinuasse nell'animo della popolazione napoletana che tutte le promesse di ausilio e di opere fatte a pro della città di Napoli dovessero al momento della esecuzione sfumare. Riconosco le buone intenzioni del Governo, ma non è male che i fatti vengano a provare e a mostrare queste buone intenzioni. (*Bravo! Bene!*)

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Placido per dichiarare se sia soddisfatto.

**PLACIDO.** La forma gentile usata in risposta dall'onorevole sottosegretario di Stato diminuisce nell'animo mio alcune incresciose impressioni. Una Commissione reale, composta di uomini competenti, fra cui il capitano del porto di Napoli ed altri espertissimi di opere marinaresche, convenne sino dal settembre 1903 sulla necessità di una stazione di raddobbo e di due scali di alaggio per l'espansione dei lavori di costruzioni marittime. Vi fu una legge del marzo 1903, la quale stabilì che due dovessero essere gli scali di costruzione; ora invece, all'ultimo momento, quando la legge deve eseguirsi, si affacciano dubbii, difficoltà, incertezze. Ma allora domando: furono esaminati, discussi quei lavori quando furono progettati e fecero parte della legge votata dal Parlamento o invece i Corpi tecnici dello Stato nulla videro o discussero allora, e solo oggi vogliono compiere il loro dovere? Perchè tardivamente oggi, dopo parecchi mesi, si presentano difficoltà e dubbiezze tecniche che prima non furono trovate? La risposta sarebbe dolorosa per me vecchio deputato, perchè ricorderei, che l'esecuzione della legge sulla stazione di raddobbo a Napoli si ebbe 11 anni dopo la promulgazione. Ricorderei che per quattro anni si è dovuto lottare per avere un edificio postale sulle banchine del porto di Napoli, e solo n'è cominciata la costruzione ora che la corrispondenza australiana ad altri porti, ad altri lidi viene indirizzata. Creda a me, onorevole sottosegretario di Stato: queste difficoltà, questi *ma*, e questi *se* dell'ultima ora non sono fatti per rassicurare alcuno. Non è soltanto la Camera di commercio, non è soltanto