

A questo articolo l'onorevole Leone propone di sostituire:

« È autorizzata la esecuzione delle nuove opere marittime e di difesa delle spiagge comprese nella tabella A annessa alla presente legge, nonchè le altre spese comprese nella stessa tabella per un ammontare complessivo di lire 150,043,000.

« Le opere da eseguirsi in tutti i porti ed in tutte le spiagge sono dichiarate di pubblica utilità, e quelle da eseguirsi nei porti amministrati dallo Stato sono dichiarate obbligatorie agli effetti dell'articolo 13, capoverso 1°, del testo unico della legge 16 luglio 1884, n. 2518, approvato con regio decreto 2 aprile 1885, n. 3095.

(N. B. *La tabella di cui sopra è quella pubblicata a pag. 116-125 dello stampato numero 543-A* »).

LEONE. Lo ritiro.

PRESIDENTE. L'onorevole Astengo propone di sostituire all'articolo 1° il seguente:

« Sono autorizzate tutte le spese per l'esecuzione delle nuove opere marittime e di difesa delle spiagge e per altre causali; per l'ammontare di lire 132,543,000; distinte ed enumerate nella tabella annessa alla presente legge.

Le opere da eseguirsi in tutti i porti ed in tutte le spiagge sono dichiarate di pubblica utilità e quelle da eseguirsi nei porti amministrati dallo Stato sono dichiarate obbligatorie agli effetti dell'articolo 13 capoverso 1° del testo unico della legge 16 luglio 1884, n. 2518, approvato con regio decreto 2 aprile 1885, n. 3095 ».

ASTENGO. Lo ritiro.

PRESIDENTE. L'onorevole Vallone propone una modificazione alla tabella che fa parte integrante di questo articolo.

« Dopo il numero 19 della tabella inserire la seguente aggiunta:

19-bis. Seno d'Otranto.

Costruzione di opere interessanti il rifugio.

Passato in prima categoria con decreto reale del 9 maggio 1907, lire 315,000 ».

L'onorevole Vallone ha facoltà di parlare.

VALLONE. Onorevoli colleghi, poche parole per richiamare la vostra attenzione su una lieve modificazione che io propongo alla tabella, ma che potrebbe essere appropinquata di grandi servizi sia alla marina militare che alla marina mercantile.

Il ministro della guerra e quello della marina hanno reso giustizia al porto di

Otranto dichiarandolo di prima categoria; io invoco tutta la benevolenza dell'onorevole Gianturco perchè questo porto sia subito sistemato nell'interesse della navigazione e nell'interesse stesso dell'umanità. Ognuno sa quanto tempestoso sia l'Adriatico nella stagione invernale, è il più tempestoso dei nostri mari; tempestosissimo è poi nel canale d'Otranto per la vicinanza delle due rive. Il vento del primo quadrante, che è quello di traversia, vi predomina costantemente, di guisa che le navi, colte da fortunale nel lungo passaggio del canale di Otranto, son condannate fatalmente a subire disastri molte volte spaventevoli. Quanti capitali, quanti dolori fino ad ora non sarebbero stati risparmiati all'economia ed alla navigazione se ad Otranto vi fosse stato un comodo porto di rifugio! Ho qui una dettagliata statistica dei sinistri marittimi avvenuti nel litorale della delegazione marittima d'Otranto in un ventennio. Lungo, spaventevole è l'elenco di tali disastri nei quali, non poche volte, si è perduta nave, carico, equipaggio.

Mi rendo conto del momento presente della Camera e tralascio di leggere tale doloroso elenco. Constato soltanto che nel ventennio ben ventimila tonnellate di naviglio sono andate perdute! I disastri nel canale d'Otranto colgono le piccole e le grandi navi, come ne fanno fede l'investimento sullo scoglio Misipezza del piroscafo *Wellington*, di tonnellate 1,200, del piroscafo *Tresilian*, entrambi di nazione inglese, del piroscafo *Trent* di nazione austriaca e del *Travancore*, grande piroscafo della Penisola, portante pochi anni fa la Valigia delle Indie a Brindisi. (*Impressione*).

Nelle recenti manovre navali ugual sorte fu minacciata, il 13 settembre, alle nostre torpediniere che attraversavano il canale.

L'importanza dei porti, o signori, deriva da fattori vari che singolarmente o complessivamente concorrono a formarne la grandezza. Il traffico, la posizione geografica, la topografia portuale sono i principali fattori di loro grandezza. Da questi tre punti di vista guardando i porti della provincia di Lecce a prima giunta si vede che sono fra i più importanti d'Italia. Il sorriso benevolo di madre natura ha fatto di Brindisi il più bel porto dell'Adriatico. Lo stesso dicasi di Taranto che l'ingiustizia umana farà rimanere eternamente nella ridicola condizione di possedere un arsenale marittimo mancato, senza maestranza e senza navi.