

## Svolgimento d'interpellanze.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento delle interpellanze.

La prima è quella dell'onorevole Salvia, al ministro dei lavori pubblici, « per sapere quali provvedimenti intenda prendere affine di accelerare l'assetto portuale di Napoli, indispensabile alla vita delle industrie sorgenti di quella città, e per rimuovere le difficoltà che si oppongono al completamento del grande bacino ed alla consegna del piccolo bacino e degli scali da costruzione, compiuti da anni e non ancora in esercizio, con grave detrimento degli interessi marittimi napoletani ».

L'onorevole Salvia ha facoltà di svolgere la sua interpellanza.

SALVIA. Onorevoli colleghi, la discussione che noi solleviamo con l'interpellanza di cui vi è stato letto il testo, non ha una importanza limitata semplicemente al porto di Napoli: poichè lo scopo principale della legge votata con tanto slancio dal Parlamento per l'incremento industriale di Napoli fu quello di riordinare i servizi portuali indispensabili a qualsiasi sviluppo di industrie.

Il porto di Napoli, come gli onorevoli colleghi sanno, ha una funzione molto limitata per quanto concerne il transito delle merci, poichè la zona d'influenza, l'*hinterland*, del porto di Napoli, è molto ristretta, per cause che non giova oggi ricordare. Ma il porto di Napoli ha una importanza, assai superiore alla prima, come punto di scalo, servendo come porto di rifornimento delle linee di navigazione che dal Nord di Europa si dirigono verso l'Oriente. E ciò è tanto vero che, nonostante lo stato di abbandono nel quale si è trovato questo porto durante una lunga serie di anni, il movimento è così straordinariamente cresciuto, di fronte alla insufficienza dei mezzi, che reca proprio meraviglia vedere come senza banchine, senza gru, senza arredamenti, ben 63 linee di navigazione abbiano l'approdo nel porto di Napoli e come salga continuamente il movimento del traffico.

Qualche cifra potrà dare agli onorevoli colleghi la giusta misura dell'importanza di questo porto.

Sono statistiche che io desumo dalla relazione della Commissione reale di inchiesta per il miglioramento industriale di Napoli.

Nel 1901 approdarono nel porto di Na-

poli 6101 navi e ne partirono 6021, con un movimento di merce sbarcata di 895 mila tonnellate e di merce imbarcata di 255 mila tonnellate. Ora, se si considera che in rapporto a circa un milione e 200 mila tonnellate di merci delle quali si fa un movimento di imbarco e di sbarco nel porto, noi abbiamo solamente 1550 metri di banchina, si è indotti a concludere che ogni metro lineare di banchina debba fare un movimento di 755 tonnellate di mercanzia, in 12 mesi, mentre non può farne, normalmente, che 400. È la mano d'opera che, a furia di prodigi, supplisce alla mancanza assoluta degli arredamenti portuali e alla deficienza di banchina.

Ma dal 1901 al 1906 le cose hanno proceduto anche con maggiore rapidità, poichè dalle relazioni statistiche risulta che il traffico è aumentato del 20 per cento ogni anno; di guisa che dopo un quinquennio noi siamo ad una cifra di movimento mercantile del porto di Napoli doppia di quella del 1901. Si tratta di cifre ufficiali. E poichè, senza avere aumentate le banchine, siamo giunti nel 1906 ad un movimento di oltre 2,000,000 di tonnellate di mercanzia, la insufficienza lamentata ha prodotto e produce una sproporzione fra i bisogni del traffico ed i mezzi per esercitarlo, la quale costituisce un pericolo vero e proprio per le industrie che la legge benefica del 1904 ha fatto sorgere.

Ed il pericolo è che, nel difetto dei mezzi adatti al trasporto dei prodotti fabbricati ed allo sbarco delle materie prime, quelle industrie siano ridotte a non potersi esplicare. E di qui la minaccia di una soffocazione della desiderata vita industriale.

Questo è il pericolo che un acutissimo uomo, il Witting, che cito a cagion d'onore, ha fatto recentemente palese in una saggissima e ben ragionata comunicazione fatta all'Istituto d'incoraggiamento di Napoli.

Di fronte a questi bisogni, la lentezza onde si provvede ai lavori portuali diretti a riparare alla constatata condizione di fatto ci impone di invocare dal Governo la massima energia. La deficienza di banchine e di aree di deposito è tale che si è stati indotti ad imitare i cinesi i quali — si dice — per risparmiare terreno e per utilizzare le aree edificabili costruiscono edifici sui canali fondandole sulle palafitte. Infatti a Napoli si fa uso dei galleggianti allo scopo di caricarvi quelle merci che non possono essere depositate sulle banchine, ed il prezzo