

In questi giorni, forieri di ogni sorpresa imprevedibile, molti sguardi si rivolgono verso il Bosforo.

L'Italia, gelosa custode dei suoi territori e del suo mare, non si distraga di troppo. Fra il Tirreno e l'Jonio essa ha il suo Bosforo. Scilla e Cariddi, nella storicità dei loro incrollabili presidi, garentiscono della nostra irriducibilità patriottica e civile. Il Governo risponda con altrettanta garanzia di propositi. (*Approvazioni — Congratulazioni*).

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno dell'onorevole Tosti, sottoscritto anche dall'onorevole Salvatore Orlando:

« La Camera confida che il Governo voglia sollecitamente provvedere al compimento delle opere di illuminazione e segnalazione delle nostre coste, indispensabili alla sicurezza della navigazione; confida altresì che sia data piena ed effettiva esecuzione alla legge 2 gennaio 1910, n. 2, per quanto riguarda il servizio dei fari e segnalamenti marittimi ».

Domando se quest'ordine del giorno sia appoggiato.

(È appoggiato).

Essendo appoggiato, l'onorevole Tosti ha facoltà di svolgerlo.

TOSTI. Onorevoli colleghi, non posso non rilevare a nome della classe marittima, come nè nel bilancio dei lavori pubblici, ora in esame, nè in quello precedente, nè infine in quello seguente, sia considerata la spesa necessaria al completamento della illuminazione e segnalazione delle coste.

Eppure per la incompleta applicazione della legge 2 gennaio 1910 è fatto obbligo al Ministero dei lavori pubblici di provvedere alla costruzione dei nuovi fari ed alle grandi riparazioni di quelli esistenti.

Il segnalamento delle nostre coste, è giusto il convenirlo, è effettivamente in via di notevolissimo progresso, da quando, per la provvida azione spiegata dai ministri Bettòlo e Cattolica, l'ultimo dei quali di tale passaggio fu, attraverso mille difficoltà, vero e convinto apostolo, tale servizio passò dal Dicastero dei lavori pubblici a quello della marina.

Basta una sola cifra a dimostrarlo. A prescindere dai segnalamenti galleggianti o fissi, che la marina ha in quattro anni più che triplicati, ed alla trasformazione degli esistenti, in relazione ai nuovi progressi tecnici ed alla sempre crescente ve-

locità delle navi, le luci accese sulle coste d'Italia nel gennaio 1910 erano trecentocinquanta, mentre circa cinquecento sono oggi.

E possiamo con compiacimento dire che, coi miglioramenti conseguiti, l'Italia si avvia a quel grado di perfezione nel segnalamento delle sue coste, che le nazioni più progredite hanno già raggiunto, come la Svezia, gli Stati Uniti, la Danimarca, la Francia, ecc.

E tali ottimi risultati, messi in luce da una importante pubblicazione (« L'opera della Regia marina nel servizio del segnalamento delle coste, nel triennio 1911 14 ») compilata a cura del Ministero della marina, sono, con nobilissime frasi, magnificati sugli « Annali della Società degli ingegneri ed architetti italiani », in una breve per quanto importante recensione dell'illustre commendatore Luiggi, vera ed indiscutibile competenza in materia.

Dunque, molto si è fatto, ma molto ancora resta a fare; e taluni segnalamenti sulle nostre coste, ripetutamente chiesti dai naviganti, sono di tale imprescindibile necessità ed urgenza che io non posso esimermi dal richiamare su di essi la benevola attenzione del Governo e del Parlamento, nella speranza che, almeno per i più importanti di essi, non si ritardi più oltre a provvedere.

Citerò fra gli altri: un segnalamento galleggiante sulle Secche di Punta di Maestra presso le foci del Delta Padano, segnalamento che dovrebbe essere luminoso e sonoro, di grande portata, per segnalare in una regione, ove frequentissime sono le nebbie ed ove i bassi fondi rendono pericolosa la navigazione, gli approcci della Laguna veneta. Le navi che si recano a Venezia, sono spesso, per la mancanza di tale segnalamento, obbligate ad incrociare nell'Alto Adriatico una nottata intera (od anche delle giornate, se vi è nebbia), non potendo precisare la posizione del pericolo, che da uno *ship-light* sarebbe sicuramente individuato.

Citerò anche un segnalamento nella parte sud dell'isola di Pantelleria, isola che si trova sulla rotta delle grandi comunicazioni trasversali del Mediterraneo, e più esattamente, sulla rotta che dalla Libia reca ai porti italiani del Tirreno.

Tale faro, oltre a rendere facile il transito delle navi su queste grandi linee di comunicazione, avvantaggerà molto la sicurezza delle numerosissime navi da pesca,