

374

CAMERA DEI DEPUTATI

Sessione 1861.

*Proposta di Legge presentata nella tornata del 29.embre 1862.
dal Ministro dei Lavori Pubblici*

OGGETTO

Porto in Sta. Venera

Commissione nominata dagli Uffici per l'esame della medesima

Ufficio 1° Assanti

» 2° De Franchis

» 3° Doria

» 4° Plinio

» 5° Lacaita

» 6° Lovito

» 7° De Vincenzi

» 8° De Luca

» 9° Depretis

Relatore De Luca

Adottata nella tornata del 28. Aprile 1863.

181

« rifugio, che possa col valgar del tempo di-
« versare un nuovo centro di popolazione
« e ad anche un buon Porto di Commer-
« cio ».

- 3 - Nel rapporto del discovery del Saverio pub-
blici al Principe di Casignano, veniva
constatato, che per oltre le 300 miglia
« da Napoli aNapoli non vi ~~era~~ ^{era un}
« porto, ~~che~~ quando si legni che ~~non~~ ^{devero}
« da Maestro o da Ponente ~~fossero~~ ^{fossero} colti dai
« burraschi venti del S. quadrante, si
« ~~trovarebbero~~ ^{trovarebbero} ~~nessuna~~ ^{nessuna} più critica situazione
« ed, poiché spinti dal Corale di inf-
« linea non ~~avrebbero~~ ^{avrebbero} bontà a destra
« o a sinistra e ~~comparire~~ ^{comparire} a rompi-
« in contro alle dette spiagge delle
« Calabria ».

4. Il tenore del premesso rapporto era
conseguenza del parere della Com-
missione Consultiva de' Porti, la
quale ~~non~~ ^{aveva improprio} a scorrere dall'un
Cape all'altro la Carta idrografica
della costa, per indagare i punti
che più ~~averebbero~~ ^{averebbero meritato} la costruzione
di un porto, ed ~~proponeva~~ ^{aveva pretesa} quello di
S. Venero, salvo a provvedere per
porti intermedi tra S. Venero e
Salerno, tra S. Venero e Reggio.

5. La Commissione ~~ha~~ ^{ha} Consultata
dal de' Porti ha opinato, ed il Principe
ha voluto per analogia del de-

creto del 20 Nov. 1859, la ricostruzione
di quel Porto. Dovrà essere per
metà di spesa a carico dello Stato,
e metà a carico dello stesso
di Calabria — Il Consiglio Provinciale
della Calabria Ultra. n. 2.° nel
trasmettere una deliberazione per
la sollecita ricostruz. del Porto di S.
Venero, riferendosi in conformi-
tà della Legge del 23 Ott. 1859.
Nessuna deliberazione del Consiglio
Provinciale della Provincia Calabria
Ultra. è stata negli incastamenti
che il Ministero pose a disposi-
zione della Vostra Commis.ione.

Dalle quali cose fin ora esposte più
rilevanti, che la ricostruzione del Porto
di S. Venero era cosa decisa dal prece-
dente governo: che la necessità ur-
gente di codesta ricostruzione fu
riconosciuta e quasi sancita dall'
attuale governo: che il bisogno della
navigazione e l'interesse dell'uma-
nità esigono un porto di rifugio sulla
costa calabro bagnata dal Tirreno,
ove sia il pericolo di ~~permanente~~ ^{continuata}
e molteplici difficoltà: che infine, il
concorso della provincia erompe dalla
distribuzione data al porto di S. Ve-
nero.

Il bisogno di un porto sulla costa tir-
rena della Calabria, particolarmente
nel vicino Viterbo, fu sentita som-
ma da tempi più remoti, a più
recenti, agli attuali. Ma era
caduta ancor più sotto i piedi, quando
Agatocle, Tiranno di Siracusa, che
signoreggiava sopra buona parte del
continente bagnato del Tirreno, fa-
ceva costruire il Porto di Orto di
Joniano, di cui fino ^{allo scorcio} ~~all'epoca~~ dell'
scorso secolo godevasi, la maestosa
rovinata nella vicinanza del Castello
di Santa Barbara: ma nel medi-
evo fu quel porto distrutto, per im-
pedire un sicuro ricovero a capi-
vi di Africa, che infestavano quella
costa. Nel secolo XV, attesa i conti-
nui ed immensi naufragi che
~~si facevano~~ tante fortune e
vite di stragoromena, Alfonso d'Ara-
gona il magnanimo, ebbe il per-
sico di restaurare quel porto, ma
quel pensiero del Principe Arago-
no non fu tradotto in atto, e questa
che giustamente fu esclamata, il
bisogno di un porto vicino Marone
non venne sciolto. In tutti, non so
disporsi da alcuno,

Nel secolo XVII, quando la navigazione
non mercantile veniva sempre
più sviluppando, fu di nuovo
e più altamente reclamata la
necessità di quel porto, ~~di rifugio~~
e insieme dopo che uno sbarco
co romano soppiantò da una forte
nostra verso le coste siberi, si au-
to della Seca e della Scogliera na-
turale che nella Cala di S. Venero
e quindi, ~~fu da quel tempo~~ fin d'
allora, fu ragheggiato il pensiero
di ~~nuova~~ campara in un Molo
quella Diga naturale subacquea,
e formare un sicuro e vastissimo
porto. Carlo 3.^o visitando la Calabria
conferì quel porto, e promise per
tale l'apertura di un Canale na-
vigabile dal Golfo di S. Venero
a quello di Squillace, congiungon-
do così il mare tirreno al Ionio.
La dominazione francese del
decennio promosse la medesima
cosa, ma la riconda di guerra ne
dissolse l'attuazione. Nel 1837
una Compagnia inglese concepì
non per l'apertura d. s. Canale,
ma ^{invidotto} ~~la S. Venero~~ il golfo di S. Venero
~~per un porto di Squillace, che~~
~~non sarebbe stato più tempo di~~
~~terminare~~ ^{per} la navigazione
nel del Porto di S. Venero.

Apartato il governo della
Sicilia dal Clarendon di tutta il

Commissione. e delle parolazioni
Calabr., nel 1839, cominciò lo studio
~~già fatto~~ lo studio delle condizioni
di quel porto, ma non dispose la go-
vernazione ed il progetto, il quale ven-
ne poi ripresentato ed appro-
vato dal Consiglio di ammini-
strazione. Dopo le risultanze del
1860, una nuova Commissione
fu tenuta presente i progetti
del 1839, ~~già~~ ed i posteriori,
nonché le variazioni del Con-
siglio di amministrazione, ~~che~~
riconoscendo la debole necessità,
ed avendo alla ripara di quel
porto, rettificava alcuni capi di
porto, e finalmente aumentava
la spesa.
Laonde più concludendo che il
bisogno di quel porto fu sem-
pre sempre sempre sentito
e riconosciuto, e che si deb-
be aver conto di tempo e delle
attuazioni.

È tutto ciò — non per atto di fede
nei documenti esaminati, o per
tribute alle tradizioni storiche, ma
~~per convincenti dimostrazioni~~
~~che~~, per sollievo dei naviganti, per
la massima utilità nello sviluppo
commerciale, che le felici e naturali
condizioni del Porto di S. Venero pienamente
mentre giustificano.

Ma la condizione della strada di
 ... nel Golfo di ...
 con tali ...
 a ...

Le condizioni della ...
 nel Golfo di ...

La rada di S. Niccolò, ~~sega~~ al luogo
 dell'ancoraggio, nel mar Tirreno, da
 Suda al Golfo di S. Eufemia o nella
 latitudine ~~44~~ $39^{\circ} 37'$ Nord, Long.
 $10^{\circ} 31'$ Est meridiano di Parigi - Il
 Golfo di S. Eufemia o tra il Capo Mito-
 ro e il Capo Zambreno, e la costa
 interposta tra l'una e l'altra, è di
 miglia geografiche ~~16~~ ^{italiane} ~~16~~ ¹⁶
 e ~~16~~ ²⁰, e di quasi la metà
 è il coste riculante - Dopo viene
 il Capo Vaticano, più Morgante
 nel mare, il quale segue al per-
 tino del Golfo di Gioia, e più con-
 siderarsi come il limite di Libeccio
 del Golfo di S. Eufemia -
 Dal Capo Vaticano al Capo Gioia
 nella costa è tutta scoscesa, tagliata
 quasi a picco, ricoperta qui e là
 di grossi macigni di granito, e tra
 quei due Capri è sopra la Città di
 Trapani, sul ciglio di una rupe poco
 sporgente, vi è ^{dopo} un piccolo corso
 arie rettangolo di barche che tra-
 me in secco e nel quale secondo

grossi tronchi, i quali liberamente
al mare, quando che nella piena
della loro torbida e maelgosa d'alta
spuma vicino a gli scandagli
pubblicati in quel loco non deter-
minato un fondo arenoso ed
una ripida scarpata, con molte
banchi d'acqua sopra il lido.

Dal Capo fare il loro approdando
sopra il lido scoglioso ueloso
Briatico, e poi si scorge la costa
e si cala per terra, in mezzo alla
quale sorge il diritto Castello
di Viterbo inalzato come gran
d'ardell' antico stile, di mura
spumicose, poco distante da
Spina, cui i Locresi dicono
il nome di Metaponto, oggi Men-
teleone, città bella e vasta posta
sul ciglio del monte, e per l'alta
metà d'ora distante dal lido.

A levante della punta di Sa-
ro, poco lungi dal lido, cui
un grosso banco di sabbia, la
circonverrà si mette oppo-
sto sul pelo della spiaggia. La
parte più sporgente forma il
principio della rada di S. Vene-
re, la quale in d'alto in fonda-
mente va a molto capo nella
marina del Pige.

Questa rada, la quale dalla par-
te del mare è soggetta a venti
del 4.° quadrante, dalla parte
di terra è cinta da ammassi

La carta sul mare che riunisce
in Vauclotte di Châtillon con la punta
estrema del Pizzo ^{10 miglia} ~~prospice~~
internico a 5 miglia, ~~si~~
di J. Châtillon il suo diavolante, e proprio
che il quarto ~~è~~ il letto del ma-
re è sparpato di una naturale scu-
glionea spaziosa, che cominciando
dalla spiaggia di Marignone, e
segue una linea del. ~~spesso~~ viene
preziosa di latore di un po' più
lasciando un campo vuoto
di ordine compreso dal letto di
una parte, e dalla scogliera dell'
altra, ove le onde tempestose
del mare soprinte di secoli
maestrali si frangono e si an-
nunciano - e la parte ovale
sa sarebbe del tutto solvata, ga-
rantita di flutti incompenti del
mare se natura non avesse
lasciato imperfetta un opera
così stupenda, e sparsi che in
certi luoghi per comodo isolato
tratti gli scogli restano sempre
in un modo che le onde, come
que indebolite possono turbare
la calma nel luogo ~~ancora~~ dell'
ancoraggio.

Dopo il Pizzo la costa continua
sempre pubblica ripiegando verso
Gracia Gramontana fino alla fine
dell'angolo - del Samelo, e

199
6
poi verso maestro e granovola
fino al lemulo di Bayma, e verso
Pancula e maestro fino al Capo
S. Vito, che è l'ultima termica
del Golfo di S. Venerio. Da dopo
fatti continui degli irregolari corren-
ti tra sopra la lunga pianura
paludosa di S. Venerio, la quale
poco a poco si è sensibilmente
avanzata sul mare.

Determinati questi caratteri natu-
rali del Golfo di S. Venerio, comincio
parlar del luogo dell'ancoraggio.
La corrente littorale dominante è
quella che procede da Capo Zambio-
ne verso Pizzo, e quindi tutti i
materiali tonfi, pietre, lianchi
d'alberi che i torrenti della
destra del Golfo trasportano, sono
almentrati dal seno di S. Venerio
per forza della corrente mode-
stissima. E comunque non sia
lo stesso per i torrenti di sinistra
sopra corrente, pure il seno di
S. Venerio è presidiato dagli inter-
vienti, giunti per l'aspetto che
ne frappono il Banco sabbioso
oltre la punta del Picoraro.
Quanto al moto delle onde, an-
nesso la più sfavorevole ipotesi
che il movimento traslativo di
esse cospiri colla corrente litte-
rale a trasportar le torbide
degli indicati torrenti, sempre-
più preservata la rada di S.
Venerio, perciocchè, i venti

di Ponente e di Levante. Libonis,
i soli che potrebbero portare un
tale effetto, derivano dal propin-
quo lido, che la principale garanzia
di quelli ancoraggi. E sopprimendo
tre venti soltanto per effetto della
corrente littorale, gli elementi
~~littorali che galleggiano~~ residua-
li che galleggiano in quella por-
zione di acqua che di poco si ele-
va sopra quel banco, sono i so-
li che potrebbero penetrar nel-
la rada, ma diminuiti per
ragione degli spazi percorsi e
della loro gravità, ed arrestati
nella massima parte ~~dalla~~ dalla
scogliera naturale
che chiude il seno di S.^a Neve-
re, alla quale rimarrebbero a-
drento per naturale opposizione
gli elementi torrefatti, le onde
non potrebbero giungere che
deparate e quasi calate nelle
parti arenose dell'ancorag-
gio. Né potrebbero turbare
i venti maggiori, i quali, oltre
che incidono direttamente sulle
spiagge di Vibona, sono ar-
restati dalla naturale scogliera,
e sono anche in certo mo-
do neutralizzati dalla corrente
littorale che si dirige verso

190
Greco. Di vantaggio spendo il
punto centrale dell'ancoraggi-
ta la punta di Savò presso la
Rochetta di Bristico ed il Capo
Savero, il lido intermedio garan-
tisce l'ancoraggi medesimo
da venti del 1.^o 2.^o 3.^o quadrante,
cioè la parte destra dei venti
del 1.^o quadrante, e la sinistra
dei venti del 2.^o del 3.^o, che son
i venti più impetuosì, cagio-
ne delle più durevoli e ter-
ribili tempeste. Il porto
dunque resterebbe indifeso
da venti del 4.^o quadrante,
ma contro d'essi elevasi
la vasta scogliera naturale
dove frangono le onde più
tormentose.
Porto che ^{quasi} ~~potrebbe~~ concludere
che la Vada di S. Venere è difesa
da venti più impetuosì, che po-
trebbero turbare la calma
delle acque; ~~che il porto rimar-~~
~~rebbe insensibile~~; che lascia il
porto insensibile da qualunque
rischio ad un gran numero
di Navi di ogni portata, ri-
nunciando nel tempo stesso il
comune preggio di mante-
re alle acque un'attiva
circolazione, e di evitare gli
intormentimenti; che la Vada
di S. Venere non è soggetta
~~non è~~ che a cinque sor-
ti di venti, tutti inferiori al

al Maestlo, i quali raramente
impedivano sulle coste tirre-
ne della Calabria, e spesso irra-
ciano i densi vapori accumu-
lati da venti meridionali. Se che
non per divenissero impetiosi
andrebbe frauli su quella
Diga che Natura pose alla pre-
cennata Vada. Propri con-
chiuderò in oltre, che la capa-
cità di quel porto ^{ed in ordine}
alla profondità delle acque, ed
in ordine all'ampiezza del pe-
rimetro accessibile, è oltre ~~il~~
~~bisogno~~ i limiti del bisogno
pel naviglio Commerciale e
militare, e fino per le più gran-
di navi di fila, che l'entrata
del porto è di circa tre gomeni
o poco più, che l'aja è oltre
il quintuplo dell'ampiezza
del porto di Napoli; che i basti-
menti potranno entrare ed
uscire sotto ogni vento, an-
che bordeggiando nel Porto,
e potranno essere ormeggiati
nel miglior modo che piace-
rà, e che infra la spesa
richiesta a fronte di quanto
^{semplice} ~~è~~ necessario per un porto di
minore importanza, e di
quanta utilità sarà per den-
tro

Te rendono l'aria pura
e serena;

Ed in quanto alla tenuta,

197
Quindi di che copid porto di rifugio
~~questo di S. Venera~~

Determinati capi i caratteri
e le condizioni del Porto di S.
Venera, non vi ha chi possa
mettere in dubbio la sua utili-
tà considerandola come Porto
di ~~refugio~~ rifugio - Conside-
rata come oggi la Vada di
S. Venera, un ancoraggio na-
turale, pare non dovesse al-
trimenti tener in abba-

done, ed evitare da uno,
dei naviganti perigli de-
naviganti e del Commercio,
Per le cose a volo conuate,
e per quanto si dichiara
nel parere della Commissione
de' Porti, meno facile,
più dispendiosa e più lun-
ga sarebbe l'opera della
costruzione di un Porto a
Tropea.

Ne' altro sito più atto, meno
dispendioso, e più utile vi
sarebbe lungo la costa, col-
to da merita preferenza
sulla Vada di S. Venera.
Non vi ha dubbio esservi
anche un rifugio naturale
~~profondo marino di S. Lupo~~
non più da presso a Capo
Saverio, nella marina pro-
pria mente detta di S. Lupo
nuova, che meriterebbe di esser
accondata a porto di rifugio,

Non è superfluo inoltre a dirsi, come
il Pitt. S. S. non ha guastato ~~grande~~
mente, la per nuovi ~~strategie~~
militari in probabili contingen-
ze di guerra, o a scopi ~~quantitativi~~
~~una flotta a fare stazioni~~ fare
ancorare una flotta e tenerla
in relazione con ~~un facile~~ ^{l'armata}
l'armata di Terra: e come già
veniva in rapporto ~~col~~ ^{all'} stabilimento
metallurgico di Mongiana, anche
nel caso che questa venisse ceduta
all'industria privata.

Per le quali cose ^{confidenti} ~~profuse~~ nell'ispezione, e
nei singoli e peculiari punti di
vista, la V. Comisaria opina per
avergliasi benevolmente il quindi-
cato progetto di legge, ~~o~~
~~solamente modificare~~
~~al conio della provincia nella~~
~~spesa necessaria~~

della quale ammetta i due pri-
mi articoli, ed al 3.º ne sostitui-
sce altri per quanto riguarda
il modo e l'epoca del conio
della provincia nella spesa.

De Luca Relatore

Progetto di legge

Del Ministero

della Marina

Art. 1. È autorizzata la straordinaria spesa di lire 1,800,000 per la formazione di un porto nel seno di Santa Venera, Golfo di S. Lufernia.

Art. 2. Verrà stanziato nei bilanci del Ministero dei lavori pubblici in apposito capitolo, colla designazione: Formazione di un porto nel seno di Santa Venera, ripartitamente come segue:

Bilancio 1863 Capitolo 183 b. l. 170,000.

Dal 1864 al 1867 in forma annua

Lire 327,500 - - - 1,310,000

Totale - 1,800,000

Art. 3 - 30/100 di quella somma verranno annualmente a peso lo scopo per lo di tempo vogliate nella Cassa delle Reg. Finanze della Prov. di Cat. Ut. 7, e 20/100 di quella di Cat. Ut. 1.

Art. 3. La ripartizione della metà della spesa, che andrà a carico della Provincia di Cat. Ut. 7, sarà fatta per Decreto Reale del Governatore, uditi i rispettivi Consigli provinciali.

a causa de' naufraggi, che ~~per~~
malaugurata ~~è~~ ^è avvenuta
in quella costa; ~~Quel~~ ^{Quel} ~~al~~ ^{al} ~~confine~~
~~le~~ ^{le} ~~delle~~ ^{delle} ~~le~~ ^{le} ~~condizioni~~ ^{condizioni} ~~non~~ ^{non} ~~la~~ ^{la}
~~può~~ ^{può} ~~essere~~ ^{essere} ~~per~~ ^{per} ~~il~~ ^{il} ~~porto~~ ^{porto} ~~di~~ ^{di} ~~S. Venere~~ ^{S. Venere}
~~nessa~~ ^{nessa} ~~che~~ ^{che} ~~è~~ ^è ~~quasi~~ ^{quasi} ~~naturalmente~~ ^{naturalmente} ~~fatto~~ ^{fatto}
Non giova andar spigolando in
da Capo Sauer a Salorno per
altro sito più conveniente e pro-
ficuo per un grandioso Porto
~~perché~~ ^{perché} ~~in~~ ⁱⁿ ~~primo~~ ^{primo} ~~luogo~~ ^{luogo} ~~del~~ ^{del}
~~Capo~~ ^{Capo} ~~di~~ ^{di} ~~misura~~ ^{misura} ~~del~~ ^{del}
~~Capo~~ ^{Capo} ~~Sauer~~ ^{Sauer} ~~non~~ ^{non} ~~è~~ ^è
piccolo distanza da non tene-
re in considerazione per navi-
ganti in pericolo di naufrag-
gio; in secondo luogo ^{secondo} la Statisti-
ca de' Naufraggi dimostra il
massimo pericolo delle coste
tornare dalle labbra, e con-
guentamente ~~di~~ ^{di} ~~ivi~~ ^{ivi} ~~il~~ ^{il} ~~bisogno~~ ^{bisogno}
di un porto di rifugio; in terzo
luogo perché la Commissione
~~del~~ ^{del} ~~Porto~~ ^{Porto}
non omissa di progettare per
agropoli la costruzione d'una
scogliera, un porto di risa sua
per ~~di~~ ^{di} ~~oracolo~~ ^{oracolo} ~~di~~ ^{di} ~~Porco~~ ^{Porco}, un
Porto Commerciale nel golfo di
Policastro, un piccolo ricovero
di labotaggio in Maratea, ma
in nessuno di questi siti indi-
cò il bisogno di un porto di
rifugio ~~al~~ ^{al} ~~Porto~~ ^{Porto} ~~che~~ ^{che} ~~può~~ ^{può} ~~anche~~ ^{anche}
~~essere~~ ^{essere}

X ma non rogo al confronto delle
condizioni generali e speciali, che
concorrono nel Porto di S. Venere, che
è dato da Natura, e che dall'arte
~~attende~~ ^{attende} il suo compimento, e
quell'assetto che il progetto delle
scienze e ~~delle~~ ^{delle} ~~opere~~ ^{opere} ~~viene~~ ^{viene} ~~conferisce~~ ^{conferisce} alle quali
viene conferiscono. Alle quali
cosa se aggiunger molti il van-
taggio di un'aria pura e ven-
tilata (specialmente dopo la col-
matura del non vicino laghetto
di Bivona); l'abbondanza ^{xe la bontà} dell'
acqua potabile che scende dalla
propria fontana di S. Venere
e da circostanti fonti minori;
~~l'innocenza~~ ^{l'innocenza} l'abbondanza, il faci-
le acquisto, ed il tenue prezzo di
viveri, si avrà che una posi-
zione migliore ~~potrà~~ ^{potrà} ~~essere~~ ^{essere}
un porto migliore, tenuto
conto dell'esposta contingenza
e condizioni, potrà ~~idearsi~~ ^{idearsi}, ma
non realmente averli!

I Anzi può soggiungersi che vi esiste
un progetto di legge che clasifica
~~anche per~~ ^{anche per} ~~per~~ ^{per} ~~un~~ ^{un} ~~porto~~ ^{porto} ~~di~~ ^{di} ~~rifugio~~ ^{rifugio}, quello
ad oracolo di Porco, migliorando
così lo stesso lavoro della prelo-
ta Commissione, porto di rifugio
che non può sostituirsi a quello di S.
Venere, né per ~~postura~~ ^{postura}, né
per necessità della navigazione,
né per bisogno del Commercio

Ma la Commissione del Porto, ed il
progetto ministeriale, vedendo
il Porto di S. Venero non solo man-
te come Porto di rifugio, ma benan-
co come Porto di Commercio, e
perciò si è richiesto il concorso del-
la Provincia Calabre. E per vero
il Porto di S. Venero non lontano
dal Capo di S. Venero, 34 di miglia, per
2 miglia di S. Venero, 71 mi-
glia da Cosenza, 40 da Catanzaro,
61 da Reggio che sono le tre
città Capitali della Calabria, per-
dipi nel centro della Costa tir-
rene della Calabria, e centro
però della economia commer-
ciale - ~~Il Commercio della~~
~~Costa Jonica d'altitudine ha cominciato a~~
~~gagliarsi terreno, per la diffi-~~
~~oltà della navigazione nel pas-~~
~~saggio del Faro, e per il fatto~~
~~che sempre aumentano l'im-~~
~~portanza del Porto di S. Venero.~~

Il Commercio però della costa Joni-
ca per ripiegandosi sulle Sira-
cu per le difficoltà e per pericoli
della navigazione verso Spartive-
to ed il passaggio del Faro, per
qual cosa contribuisce sempre
più all'importanza del Porto di
S. Venero.

Atteso quindi lo sviluppo Commer-
ciale che potranno avere quelle
provincie, e questo che concorre
nella spesa

Non è superfino incline a Dio, come
il P. S. S. non è giuocato ~~grande~~
mente, per movimenti ~~strategie~~
militari in probabili contingen-
ze di guerra, o forse ~~quantum~~
~~una flotta a far stanza~~ far
ancorare una flotta, e tenersi
in relazione con ~~una~~ ^{l'armata} ~~famiglia~~ e
l'armata di Terra; e come già
veniva in rapporto ~~col~~ ^{allo} stabilimento
metallurgico di Mongiana, anche
nel caso che questo venisse ceduto
all'industria privata.

Per le quali cose ^{essendo} ~~più~~ nell'interesse,
nei singoli e peculiari punti di
vista, la V. Comisaria opinava per
avanzarsi benevolmente al quin-
dici progetto di legge, ~~con~~
~~la~~ ~~modifica~~ ~~proponendo~~ ~~stato~~
~~al~~ ~~concepito~~ ~~della~~ ~~provincia~~ ~~relativa~~
~~spese~~ ~~relativa~~

della quale ammette i due pri-
mi articoli, ed al 3° ne sopprime
se altri per quanto riguarda
il modo e l'ordine del corso
della provincia nelle spese.

De Luca Relatore

10
199
Progetto di legge

Del Ministero

della Pubblica Istruzione

Art. 1. È autorizzata la straordinaria
spesa di lire 1,800,000 per la
formazione di un porto nel
seno di Santa Venera, Golfo
di S. Luferrina.

1.^a Parte.

Art. 2. Verrà stanziato nei bilanci
del Ministero dei lavori pubblici
in appositi capitoli, colla defi-
nizione: Formazione di un
porto nel seno di Santa Ve-
nera, ripartitamente come
segue:

2.^a Parte.

Forcizio 1863 Capitolo 183 6/2. 170,000

Dal 1864 al 1867 indifferente annuo

Lire 307,500

1,310,000

Totale 1,800,000

Art. 3. 30/100 di quella somma verranno
annualmente a per lo scopo pre-
sente di cui sempre pagata nella Cassa
del Reg.^o Finanze, dalla Prov.^a
di Cat. Alt. 2., e 20/100 di quella
di Cat. Alt. 1.^a

Art. 4. La ripartizione delle metà
della spesa, che andrà a carico
della Provincia Catolara, sarà
fatta per Decreto Reale del Go-
verno, uditi i rispettivi Con-
sigli provinciali.

Porto di Santo Venere

CAMERA DEI DEPUTATI

PROGETTO DI LEGGE

presentato dal ministro dei lavori pubblici

(DEPRETIS)

nella tornata del 29 novembre 1862

Costruzione di un porto in Santa Venere nel golfo di Santa Eufemia — Spesa straordinaria sui bilanci dal 1863 al 1867 dei lavori pubblici.

SIGNORI! — Le coste delle Calabrie per tutta la estensione di più che 200 miglia, quanta ne corre fra Napoli e Messina, ad eccezione di pochi seni naturali e mal sicuri, quali sono i ridossi di Palinuro, Infreschi, San Nicola d'Arcello, ed altri simili capaci appena di ricevere barche di cabotaggio e dare ad esse incerto asilo, non hanno un solo porto che possa accogliere e dare sicuro ricovero ai legni che, sbattuti dalle tempeste, vadano tentando di porre in salvo la loro esistenza, e dove trovi altresì un centro il commercio dei prodotti di quelle fertili provincie.

Le navi veleggianti da maestro o ponente per lo stretto di Messina, se colte in cammino da furiosi venti del terzo quadrante o da mezzogiorno, corrono pericolo di rompere contro le coste delle Calabrie o di rifar cammino fino al golfo di Napoli ed alle sue isole per trovar colà un rifugio.

Il ricco commercio degli olii, sete, agrumi, cereali, vini ed ogni maniera di altri prodotti dei quali quelle provincie abbondano si fa pel caricatore di Gioia e pella marina del Pizzo trasportando la merce con molto rilevanti spese e col mezzo di piccoli battelli di sussidio dalla spiaggia alle navi che lo esercitano, le quali, con pericolo permanente, sono costrette ad ancorare in mare aperto.

La necessità pertanto di avere un porto in quelle coste il quale serva di asilo alle navi in tempesta e sia centro al commercio delle Calabrie è un bisogno estremamente sentito.

Per ottenerlo soddisfatto, già da più lustri hanno levato voce supplichevole quelle popolazioni per modo che lo stesso Governo borbonico si mostrò convinto della convenienza di eseguire quell'opera, e per disposizione da lui emanata già fino dal 1839 furono fatti studi accurati sulla località da prescegliersi a questo fine e consegnati in una elaborata memoria.

Alla sinistra del golfo di Santa Eufemia, chiuso dal capo Suvero da una parte e dal capo Zambrone dall'altra, giace il piccolo seno di Santa Venere a breve distanza da Pizzo, Monteleone e Gioia, in posizione centrale al territorio delle tre Calabrie.

In esso seno sorge dal fondo del mare, rimpetto alla riva ed a conveniente distanza, una secca declinante rapidamente dal lato verso la riva e con più dolce pendio protraendosi dalla parte del largo.

Fra quella secca e la riva resta interposto un ampio seno di mare abbastanza profondo nel quale le onde del largo, rotte dalla secca che sta di fronte, poca più azione vanno ad esercitare. Esso seno già fin d'ora, per naturale disposizione costituito in tal modo, presenta un principio di rifugio alle navi, che potrebbe essere utilizzato con molta convenienza ed economia quando ivi si volesse far luogo alla formazione di un porto.

Basterebbe in fatto completare quello che la natura ha predisposto elevando sulla secca, che già innalzasi fino a poca distanza sotto il livello del mare, una scogliera, ed una soprastruttura murale, quali opere chiudano completamente l'adito alle onde nel seno che sta a ridosso, per ottenere un porto abbastanza riparato.

Che l'opera eseguita in tal modo avrebbe a risultare di moderato dispendio, egli è cosa evidente quando si riflette che la parte inferiore del molo che ha da difendere il porto esiste già disposta dalla natura, ed è la stessa secca che elevasi dal fondo del mare, e sulla quale si avrebbe soltanto da formare artificialmente il complemento dell'opera.

Quel seno, denominato di *Santa Venere*, fu appunto ritenuto dalla Commissione del 1839 siccome il luogo più opportuno alla formazione di un porto, sia per la sua posizione favorevole come centro commerciale delle Calabrie, sia per i vantaggi che presenta la sua idrografica conformazione.

Già un progetto preventivo era stato compilato fin da quell'epoca dalla Commissione medesima per la formazione di un molo che proteggesse l'ancoraggio, progetto che presagiva la spesa nella cifra di lire 1,275,000.

Per quanto fondate sopra solidi argomenti ampiamente svolti fossero le proposte di quella Commissione, per quanto si agitassero le discussioni, i pareri, e quantunque incessanti

fossero le istanze di quelle provincie per la attuazione dell'opera, che venne anche in parte autorizzata con rescritto sovrano fino dal 22 settembre 1852, nondimeno, come in molte altre cose, accade in questa che il voto delle popolazioni restò insoddisfatto, ed il Governo nazionale trovò le cose nel loro stato naturale senza che alcuna innovazione fosse stata fatta nel seno di Santa Venere.

Da ciò le istanze rinnovate dalle provincie calabre, le quali, appena costituite a libero reggimento, col mezzo dei loro Consigli rappresentativi si rivolsero al Governo nazionale colla speranza che, quanto era stato un voto permanentemente deluso in addietro, trovasse finalmente nel nuovo ordine di cose politiche pieno compimento.

La Commissione consultiva, che per incarico del dicastero dei lavori pubblici di quelle provincie nel decorso 1861 ebbe ad esaminare la condizione dei porti napolitani, concorse pienamente nell'avviso di quella che l'avea preceduta fino dal 1859 sulla convenienza di formare il porto richiesto nella località di Santa Venere, e sul sistema delle opere che dovevano comporlo.

Essa portò avviso inoltre che, tenuto conto dell'interesse rispettivo che le due Calabrie 1^a ed Ulteriore 2^a aveano nella formazione di quel porto, la spesa occorrente a compierlo potesse giustamente ripartirsi per 50/00 a carico dello Stato, 50/00 a carico della 2^a Calabria Ulteriore e 20/00 a carico della 1^a Calabria.

Le cose essendo a tal punto arrivate parve al referente che non fosse ulteriormente a differirsi l'eseguimento di un'opera tanto lungamente desiderata, cui era serbato al Governo nazionale di compiere, avuto anche riguardo alla modicità della spesa che occorrerebbe per essa, la quale, per la natura dell'opera, dovrebbe anche essere erogata in vari anni, quanti occorreranno al suo eseguimento.

Fatto pertanto compilare un progetto d'arte particolarizzato, si venne a conoscere che la spesa necessaria ad eseguire il molo, che dovrà costituire il porto coi fari occorrenti a rischiararne l'accesso, dovrebbe ammontare alla somma di lire 1,477,259 80, che a più ampia cautela ritiensi nella giusta cifra di 1,500,000; e che il tempo necessario a compiere l'opera dovrebbe estendersi a cinque anni, di modo che il carico effettivo da sostenersi dallo Stato in quella spesa risulterebbe di lire 750,000, ossia di lire 150,000 annue pel lasso di cinque anni, avuto riguardo che l'altra parte, per una somma eguale, verrebbe nello stesso tempo versata nelle casse dell' regia finanza dalle due provincie di Calabria Ulteriore 2^a e 1^a.

In vista pertanto della tenuità della spesa, e dei notevoli vantaggi che si otterranno dall'opera cui è destinata, il referente non dubita di presentare alle vostre deliberazioni l'annesso progetto di legge che la sanziona, confidando che la Camera vorrà fargli favorevole accoglimento.

VITTORIO EMANUELE II

per grazia di Dio e per volontà della nazione

RE D'ITALIA**Art. 1.**

È autorizzata la straordinaria spesa di lire 4,500,000 per la formazione di un porto nel seno di Santa Venere, golfo di Sant'Eufemia.

Art. 2.

Verrà stanziata nei bilanci del Ministero dei lavori pubblici, in apposito capitolo, colla designazione: *Formazione di un porto nel seno di Santa Venere*, ripartitamente come segue:

Esercizio 1863, capitolo 153 bis	L. 190,000
Dal 1864 al 1867 inclusive annue lire 327,500	4,310,000
	<u>L. 4,500,000</u>

Art. 3.

I 30/00 di quella somma verranno annualmente e per lo stesso periodo di tempo versate nelle casse della regia finanza dalla provincia di Calabria Ulteriore 2^a ed i 20/00 da quella di Calabria Ulteriore 1^a.

Questa ~~proclamazione~~ da parte delle Province che potrebbero conve-
re, ingiustamente, ripartire la quota di onore, la Commissione
che costituirà all'art. 3.° del progetto ministeriale, l'altro seguente.

La ripartizione della metà della spesa che andrà a carico delle
ville ^{o del comune} sarà fatta per Decreto Reale, ^{o del comune} i rispettivi Consigli
Provinciali.

Relazione De Amore

1.º Off.º - Approuvé et resté à l'empire de la Providence et de sa
miséricorde.

2.^a Approvare la quale bene ha stabilito il pagamento delle piazze
3.^a Mandare a somministrare alla proporzione e in la Provvidenza somministrare

3. Approva ripartizione della somma di denaro del Presidente

L. J. Linn

g. - Apprene - Chiedi gli elementi della spesa di Maurizio Lobani della
Spituzione

6.° Apprendi che novell'che che fosse ritornato una volta prima
medesimo tra Napoli e Messina -

7.^a Approva un partito nelle vesti Calabro - sotto a vestire economo
ga meglio Profeta, o S. P. V. -

8.^o - Approvato. Vorrebbe farsi un corso a carico dello Stato - per cui
ha un carattere umanitario e militare. Si vorrebbe farne
il volontario a carico dello Stato -

9. - Approved

Il Presidente rimane incaricato di sottoporre al Ministero tutti gli elen-
chi relativi non solo al progetto in genere, ma anche alle profer-
enze secondo un A. rapporto tra le presentate in fatto di più elenchi

1.^o Lavori del 1839

2.^o Quelli del 1833

3.^o Le Delibrazioni del Consiglio Provinciale

4.^o Il parere della Commissione Consultiva del 1861

5.^o I piani e le finanze dell'opera

(576)

Relazione e progetto Si legge per
ottenere autorizzata la costruzione
di un porto in Sta Venere nel
golfo di S. Eufemia

Signori Deputati,

Le coste delle Calabrie per
tutta la estensione di finchè 200
miglia quanto in come fra Napoli
e Messina ad eccezione di pochi
seni naturali e mal sicuri quali
sono i ridotti di Palinuro, Infreschi,
San Nicola d'Arullo ed altri
simili capaci appena di ricevere barche
di cabottaggio, e dare ad esse incerto
asilo, non hanno un solo porto
che possa accogliere, e dare sicuro
ricovero ai legni che sbattuti
dalle tempeste vadano tentando di
porre in salvo la loro esistenza,
e dove trovi altresì un vasto il
commercio dei prodotti di quelle fertili
provincie.

Le navi velleggianti da maestro, o
ponente per lo stretto di Messina,
se colte in cammino da furiosi
venti del 3° quadrante, o da
mezzo-giorno, corrono pericolo di rompere
contro le coste delle Calabrie, o
di rifar cammino fino al golfo di
Napoli, ed alle sue isole, per
trovar così un rifugio.

Il vero commercio degli olii, sete,
agrumi, cereali, vini ed ogni maniera
di altri prodotti dei quali quelle
provincie abbondano si fa pel
caricatore di Gioja e pel marin
del Pizzo trasportando la merce
con molto rilevanti spese e col
mezzo di piccoli batelli di sussidio
dalla spiaggia alle navi che lo
esercitano le quali, con pericolo perma-
nente, sono costrette ad ancorare
in mare aperto.

La necessità pertanto di avere un
porto in quelle coste il quale serva
di asilo alle navi in tempesta e
sia centro al commercio delle calabrie
è un bisogno estremamente sentito.

Per ottenerlo soddisfatto già da
fin l'istm hanno levato voce sup-
plichevole quelle popolazioni per
modo che lo stesso Governo Borbonico
si mostrò convinto della convenienza
di eseguire quell'opera; E per
disposizione da lui emanata già
fino dal 1839 furono fatti
studi accurati sulla località da
prescriversi a questo fine e
consegnati in una elaborata
memoria.

Sulla sinistra del Golfo di
S. Eufemia chimo dal capo Inverso da

una parte, e dal capo Zambrone
dall'altra giunge il piccolo seno di
S. Venero a breve distanza da
Sizzo, Monteleone, e Gioja, in
posizione centrale al territorio delle
tre calabrie.

In esso seno sorge dal fondo
del mare rimpetto alla riva, ed
a conveniente distanza una secca
declinante rapidamente dal lato
verso la riva, e con più dolce
pendio protrandosi dalla parte
del largo.

Fra quella secca e la riva resta
interposto un ampio seno di mare
abbastanza profondo nel quale le
onde del largo rotte dalla
secca che sta di fronte poca
più azione vanno ad esercitare.
Esso seno già fin d'ora, per
naturale disposizione costituito in
tal modo, presenta un principio
di rifugio alle navi, che potrebbe
essere utilizzato con molta conve-
nienza ed economia quando ivi
si volesse far luogo alla formazione
di un porto.

Basterebbe in fatto completare
quello che la natura ha predisposto
elevando sulla secca che già
innalza^{fino} a poca distanza sotto

il livello del mare, una scogliera ed una soprastruttura murale quali opere dividano completamente l'adito alle onde nel seno che sta a ridosso, per ottenere un porto abbastanza riparato.

Che l'opera eseguita in tal modo avrebbe a risultare di moderato dispendio egli è cosa evidente quando si riflette che la parte inferiore del molo che ha da difendere il porto esiste già disposta dalla natura ed è la stessa scia che elevasi dal fondo del mare, e sulla quale si avrebbe soltanto da formare artificialmente il complemento dell'opera.

Quel seno denominato di S. Veneri fu appunto ritenuto dalla Commissione del 1839 siccome il luogo più opportuno alla formazione di un porto sia per la sua posizione favorevole come centro commerciale delle Calabrie sia per i vantaggi che presenta la sua idrografica conformazione.

Già un progetto preventivo era stato compilato fin da quell'epoca dalla Commissione medesima per la formazione di un molo che



protegesse l'ancoraggio, progetto che
frustrava la spesa nella cifra di
L. 1.275.000.

Per quanto fondate sopra solidi
argomenti ampiamente svolte fossero le
proposte di quella Commissione, per quanto
si agitassero le discussioni, i pareri,
e quantunque incessanti fossero le
istanze di quelle Province per la
attuazione dell'opera che venne anche
in parte autorizzata con rescritto
Sovrano fino dal 29 July 1859,
nondimeno, come in molte altre cose,
accade in questa che il voto delle
popolazioni restò insoddisfatto, ed
il Governo nazionale trovò le cose
nel loro stato naturale senza che
alcuna innovazione fosse stata fatta
nel seno di S. S. Venere.

Da ciò le istanze rimovate
dalle Province Calabre, le quali
appena costituite a libero reggimento,
col mezzo dei loro Consigli rappresen-
tativi si rivolsero al Governo Nazionale
con la speranza che, quanto
era stato un voto permanentemente
deluso in addietro, trovasse finalmente
nel nuovo ordine di cose politiche
pieno compimento.

La Commissione consultiva che
per incarico del Ministero dei Lavori



Sublimi di quelle Provincie nel Decreto
1861 ebbe ad esaminare la condizione
de' porti Napoletani concorse piena-
mente nell' avviso di quella che l'avea
preceduta fino dal 1839 sulla convenienza
di formare il porto richiesto nella località
di S. Venero e sul sistema delle
opere che doveano comporlo.

Essa porto avviso inoltre che
tenuto conto dell' interesse rispettivo che
la D^{ca} Calabria 1^a ed Ulteriore 2^a
aveano nella formazione di quel porto,
la spesa occorrente a compierlo potesse
giustamente ripartirsi per 50/100 a
carico dello Stato. 30/100 a carico
della 2^a Calabria Ulteriore e 20/100
a carico della 1^a Calabria.

Le cose essendo a tal punto
arrivate parve al Riferente che
non fosse ulteriormente a differirsi
l'esigimento di un' opera tanto
lungamente desiderata cui era
servato al Governo Nazionale di
compiere, avuto anche riguardo
alla modestia della spesa che
occorrerebbe per essa, la quale
per la natura dell' opera dovrebbe
anche essere erogata in vari
anni quanti occorressero al suo
esigimento.

Statto pertanto compilare un
progetto d' arte particolarizzato si
venne a conoscere che la

spesa necessaria ad eseguire il molo
che dovrà costituire il porto, coi
fari occorrenti a rischiare l'accesso
dovrebbe ammontare alla somma
di L. 1.177.298.80 che a fine
ampia cautela ritenuti nella giusta
cifra di L. 1.500.000; e che il
tempo necessario a compiere l'opera
dovrebbe estendersi a 5 anni, di modo
che il carico effettivo da sostenersi
dalla Stato in quella spesa
risulterebbe di L. 450.000 ossia di
L. 150.000 annue pel lasso di
5 anni avuto riguardo che l'altra
parte, per una somma eguale, verrebbe
nello stesso tempo versata nelle casse
della R.^a finanza dalle Due Provincie
di Calabria Ulteriore 2.^a e 1.^a.
In vista pertanto della tenuità
della spesa e dei notevoli vantaggi
che si otterranno dall'opera in
cui è destinata, il Referente non
dubita di presentare alle vostre
Deliberazioni l'ammesso progetto di
legge che la sanziona confidando
che la Camera vorrà fargli
favorevole accoglienza.

Vittorio Emanuele

art. 1°

È autorizzata la straordinaria

spesa di L. 1.500.000 per
la formazione di un porto nel
seno di S. Venere, golfo di
S. Eufemia.

Art. 2

Verrà stanziata nei bilanci del
Ministero dei Lavori Pubblici in
apposito capitolo colla designazione
formazione di un porto nel seno
di S. Venere ripartitamente come

segue:

Consiglio 1863 cap. 153 b/f	L. 190.000
Dal 1864 al 1884 inclusive annue	L. 327.500 „ 1.310.000
	L. 1.500.000

Art. 3

L. 30/100 di quella somma verranno
annualmente e per lo stesso periodo di
tempo versate nelle casse della R. Finanza
dalla Provincia di Calabria Ulteriore
1^a ed il 20/100 da quella di
Calabria Ulteriore 1^a

N° 374.

Progetto di legge presentato
dal Ministro dei Lavori Pubblici
(Deputato)

Portuogino d'un Porto in Santa Venera
nel Golfo di Santa Lucrezia. Spesa
ordinaria nei bilanci dal 1865 al 1867.
dei Lavori Pubblici

Tratta del 29. Novembre 1862.

Relazione

SESSIONE 1861-1862

N° 574-A

CAMERA DEI DEPUTATI

RELAZIONE DELLA COMMISSIONE

composta dei deputati

ASSANTI, DE FRANCHIS, DORIA, PLUTINO, LACAITA, LOVITO,
DEVINCENZI, DE LUCA, DEPRETIS

sul progetto di legge presentato dal ministro dei lavori pubblici

nella tornata del 29 novembre 1862

**Costruzione di un porto in Santa Venere nel golfo di Santa
Eufemia — Spesa straordinaria sui bilanci dal 1863
al 1867 dei lavori pubblici.**

Tornata del 27 marzo 1863

SIGNORI! — Il progetto di legge per il porto di Santa Venere, sottoposto all'esame dei vostri uffici, comunque non abbia incontrato ostile accoglienza, ha provocato qualche discussione, della quale è mestieri far parola. Da taluno chiedevasi se tra Salerno e Reggio altro luogo più mediano non fosse a prescegliere per un porto grandioso e di universale utilità; e da talun altro domandavasi se un porto a Tropea non fosse preferibile a quello di Santa Venere. In quasi tutti gli uffici volevasi poi sapere se la metà della spesa e la ripartizione di questa fra due delle provincie calabre fossero l'effetto di deliberazioni dei rispettivi Consigli, o se, trattandosi di spese obbligatorie, non dovessero queste preventivamente stanziarsi nei bilanci provinciali, onde a suo tempo non venisse meno il versamento. Ond'è che alla vostra Commissione è paruto indispensabile il ricordare primamente alcuni fra i provvedimenti governativi che sono precedenti all'attuale progetto di legge, e secondariamente il discorrere, comechè con massima brevità, consultati i documenti, pareri e pro-

(374-A)

2

getti d'arte, sulle condizioni dell'ancoraggio naturale di Santa Venere nel golfo di Sant'Eufemia, le quali verranno (almeno la vostra Commissione lo spera) a dileguare ogni dubbio, e daranno appoggio al progetto in esame.

§ 1.

1° Nel 1852, al 22 settembre, l'ex-re delle Due Sicilie, per sovrano rescritto, disponeva:

« Darsi mano alla formazione del porto di Santa Venere, secondo il progetto che era stato circostanzialmente redatto. »

2° Nel marzo 1861 il principe di Carignano, per decreto reale, diceva:

« L'ancoraggio naturale di Santa Venere nel golfo di Santa Eufemia sarà prontamente ridotto ad ampio e sicuro porto di rifugio, che possa col volger del tempo divenire un nuovo centro di popolazione ed anche un buon porto di commercio. »

3° Nel rapporto del dicastero dei lavori pubblici al principe di Carignano, veniva constatato:

« Che per oltre le 300 miglia da Napoli a Messina non vi era un porto, e che quando i legni che procedevano da maestro o da ponente fossero colti da burrascosi venti del terzo quadrante, si ritroverebbero nella più critica situazione, poichè, spinti dal canale di Messina, non avrebbero bordata a destra o a sinistra, e correrebbero a rompersi incontro alle deserte spiagge delle Calabrie. »

4° Il tenore del prenarrato rapporto era conseguenza del parere della Commissione consultiva dei porti, la quale avea impreso a scorrere dall'un capo all'altro la carta idrografica delle coste per indagare i punti che più avessero meritato la costruzione di un porto, ed avea prescelto quello di Santa Venere, salvo a provvedere per porti intermedi tra Santa Venere e Salerno, tra Santa Venere e Reggio.

5° La Commissione consultiva dei porti ha opinato, ed il Ministero ha ritenuto per analogia del decreto del 20 novembre 1859, la ricostruzione di quel porto dover cadere per metà di spesa a carico dello Stato, e metà a carico delle due Calabrie Ulteriori.

Il Consiglio provinciale della Calabria Ulteriore II, nel trasmettere una deliberazione per la sollecita ricostruzione del porto di Santa Venere, riferivasi in conformità della legge del 23 ottobre 1859.

Niuna deliberazione del Consiglio provinciale della Calabria Ulteriore I esiste negli incartamenti che il Ministero pose a disposizione della vostra Commissione.

Dalle quali cose finora esposte può rilevarsi che la ricostruzione del porto di Santa Venere era cosa decisa dal Governo precedente, che la necessità urgente di codesta ricostruzione fu riconosciuta e quasi sancita dall'attuale Governo, che il bisogno della navigazione e l'interesse dell'umanità esi-

8
gono un porto di rifugio sulle coste calabre bagnate dal Tirreno, ove cioè il pericolo è continuo e molteplici i disastri; che, infine, il concorso delle provincie emerge dalla classificazione data al porto di Santa Venere.

(374-A)

§ 2.

Il bisogno di un porto sulla costa tirrena delle Calabrie, e particolarmente nel seno Vibonese, fu sentito sempre dai tempi più remoti, ai più recenti, agli attuali. Non erano cadute ancora le città greche, quando Agatocle, tiranno di Siracusa, che signoreggiava sopra buona parte del continente bagnato dal Tirreno, faceva costruire il porto di Ercole Ipponacio, di cui fino allo scorcio dello scorso secolo vedevansi le maestose ruine nelle vicinanze del castello diruto di Vibona. Ma nel medio evo fu quel porto distrutto per impedire un sicuro ricovero ai corsari d'Africa che infestavano quelle coste. Nel secolo xv, attesi i continui ed innumeri naufragi che tante fortune e vite distruggevano, Alfonso d'Aragona il Magnanimo ebbe il pensiero di ristaurare quel porto; ma quel pensiero del principe aragonese non fu tradotto in atto, di guisa che giustamente fu esclamato: *Il bisogno di un porto nella marina vibonese sentirsi da tutti, non soddisfarsi da alcuno.*

Nel secolo xvii, quando la navigazione mercantile veniva sempre più sviluppando, fu di nuovo e più altamente reclamata la necessità di quel porto, e massime dopo che uno sciabecco romano sospinto da mar fortunoso verso le coste vibonesi, si accorse della secca e della scogliera naturale che è nella cala di Santa Venere. E quindi, fin d'allora, fu vagheggiato il pensiero di cangiare in un molo quella diga naturale subacquea, e formare un sicuro e vastissimo porto. Carlo III, visitando le Calabrie, consentì quel porto e promise inoltre l'apertura di un canale navigabile dal golfo di Sant'Eufemia a quello di Squillace, congiungendo così il mar Tirreno al Jonio. La dominazione francese del decennio promise le medesime cose, ma le vicende di guerra ne distolsero l'attuazione. Nel 1837 una compagnia chiese concessione per l'apertura del canale anzidetto, e per la riedificazione del porto di Santa Venere.

Assordato il governo delle Due Sicilie dal clamore di tutto il commercio e dalle popolazioni calabre, nel 1839 commise lo studio delle condizioni di quel porto, e ne dispose la perizia ed il progetto, il quale venne poi riesaminato ed approvato dal Consiglio di ammiragliato. Dopo le vicende del 1860, una nuova Commissione, tenuti presenti i progetti del 1839 ed i posteriori, non che le revisioni del Consiglio di ammiragliato, riconosceva la dedotta necessità, aderiva alla ristaurazione di quel porto, rettificava alcune cose di arte, e lievemente aumentava la spesa.

(374-A)

Laonde può concludersi che il bisogno di quel porto fu sempre, sempre, sempre sentito e riconosciuto, e che dovrebbe essere venuto il tempo dell'attuazione!

E tutto ciò, non per atto di fede nei documenti esaminati, o per tributo alle tradizioni storiche, ma pel sollievo dei naviganti, per la massima utilità nello sviluppo commerciale, che le felici e naturali condizioni del porto di Santa Venere pienamente garantiscono.

La rada di Santa Venere, al luogo dell'ancoraggio, nel mar Tirreno, in fondo al golfo di Sant'Eufemia, è nella latitudine $39^{\circ} 37'$ nord, e longitudine $13^{\circ} 31'$ est del meridiano di Parigi. Il golfo di Santa Eufemia è tra il Capo Suvero e il Capo Zambrone, e la corda interposta tra l'uno e l'altro è di miglia geografiche italiane 16 o circa chilometri 30, e di quasi la metà è il sesto rientrante. Dopo viene il Capo Vaticano, più sporgente nel mare, il quale segna il principio del golfo di Gioia, e può considerarsi come il limite di libeccio del golfo di Santa Eufemia.

Dal Capo Vaticano al Capo Zambrone la costa è tutta scoscesa, tagliata quasi a picco, ricoperta qui e là di grossi massi di granito, e tra quei due capi è posta la città di Tropea, sul ciglio di una rupe poco sporgente: vi è dappresso un piccolo seno arenoso, ricettacolo di barche che tirano in secco, e nel quale scendono grossi torrenti, i quali tributano al mare quello che nelle piene delle loro torbide divulgono dalle sponde vicine. Gli scandagli praticati in quel seno hanno determinato un fondo arenoso ed una ripida scarpa, con nove braccia di acqua presso al lido.

Dal capo Zambrone propendendo sempre sul lido scoglioso vedesi Briatico, e poi si scorge la vasta e ricca pianura, in mezzo alla quale sorge il diretto castello di Vibona innalzato come guardia dell'antico porto di Ercole Ipponacio, poco discosto da Ipponia, cui i Locresi diedero il nome di *Metaponto*; oggi Monteleone, città bella e vasta, posta sul ciglio del monte, e per chilometri $3 \frac{2}{3}$ distante dal lido.

A levante della punta di Savò, poco lungi dal lido evvi un grosso banco di sabbia, la cui sommità si mostra appena sul pelo dell'acqua. La parte più sporgente forma il principio della rada di Santa Venere, la quale con dolce insenamento va a mettere capo nella marina del Pizzo.

Questa rada, la quale dalla parte del mare è soggetta ai venti del 4° quadrante, dalla parte di terra è cinta da ameni colli.

La corda sul mare che unisce la Rocchetta di Briatico con la punta estrema del Pizzo si estende intorno a 3 miglia, o poco più di 9 chilometri, ed il suo rientrante è presso che il quarto. Ivi il letto del mare è sparso di una naturale scogliera spaziosa, che, cominciando dalla spiaggia di Marzano, ove sorge una torre dello stesso nome, progredisce dilatandosi verso greco, lasciando un ampio recinto di arena com-

preso dal lido da una parte, e dalla scogliera dall'altra, ove le onde tempestose del mare sospinte da venti maestrali si frangono e s'ammansiscono. E la parte arenosa sarebbe del tutto salva e garantita dai flutti irrompenti del mare se natura non avesse lasciato imperfetta un'opera così stupenda; essendo che in certi luoghi per considerevole tratto gli scogli restano sommersi per modo che le onde, comunque indebolite, possano turbare la calma nel luogo dell'ancoraggio.

Dopo il Pizzo la costa continua sabbiosa ripiegando verso greco, 1/4 tramontana sino alla fine dall'Angitola e del Samato, e poi verso maestro e tramontana fino al torrente dei Bagni, e verso ponente e maestro sino al Capo Suvero, che è l'ultimo termine del golfo di Santa Eufemia. Dai depositi continui degli anzidetti torrenti trae origine la lunga pianura paludosa di Sant'Eufemia, la quale poco a poco si è sensibilmente avanzata sul mare.

Determinati questi caratteri naturali del golfo di Sant'Eufemia, convien parlare del luogo dell'ancoraggio.

La corrente litorale dominante è quella che procede da Capo Zambrone verso Pizzo, e quindi tutti i materiali terrosi, pietre, tronchi di alberi che i torrenti della destra del golfo trascinano, sono allontanati dal seno di Santa Venere per forza della corrente medesima. E comunque non sia lo stesso per i torrenti di sinistra sopra corrente, pure il seno di Santa Venere è preservato dagli interrimenti, per l'ostacolo che ne frappone il banco sabbioso oltre la punta del Pecoraro.

Quanto al moto delle onde, ammessa la più sfavorevole ipotesi che il movimento traslatorio di esse cospiri colla corrente litorale a trasportar le torbide degli indicati torrenti, sempre n'è preservata la rada di Santa Venere, imperciocchè i venti di ponente e di ponente-libeccio, i soli che potrebbero portare un tale effetto, derivano dal prossimo lido, che è la principale garanzia di quell'ancoraggio. E soffiando tre venti soltanto per effetto della corrente litorale, gli elementi residuali che galleggiano in quella porzione di acqua, che di poco si eleva sopra quel banco, sono i soli che potrebbero penetrare nella rada; ma diminuiti per ragione degli spazi percorsi e della loro gravità, ed arrestati nella massima parte dalla scabrosa scogliera naturale che chiude il seno di Santa Venere, alla quale rimarrebbero aderenti per naturale affinità gli elementi terrosi, le onde non potrebbero giungere che depurate e quasi calme nelle parti arenose dell'ancoraggio. Nè potrebbero turbare i venti maestrali, i quali, oltre che incidono direttamente sulla spiaggia di Vibona, sono arrestati dalla naturale scogliera, e sono anche in certo modo neutralizzati dalla corrente litorale che si dirige verso greco. Di vantaggio essendo il punto centrale dell'ancoraggio tra la punta di Sarò presso la Rocchetta di Briatico ed il Capo Suvero, il lido intermedio garantisce l'ancoraggio medesimo dai venti del 1°, 2° e 3° quadrante, cioè la parte destra dai venti del 1° quadrante, e la sinistra dai venti del 2° e del 3°.

(374-A)

che sono i venti più impetuosi, cagione delle più durevoli e tremende tempeste.

Il porto dunque resterebbe indifeso dai venti del 4° quadrante; ma contro di essi elevasi la vasta scogliera naturale dove frangonsi le onde più tempestose.

Periocchè puossi concludere che la rada di Santa Venere è difesa dai venti più impetuosi che potrebbero turbare la calma delle acque; che lascia il porto immune da qualunque risacco ad un gran numero di navi di ogni portata, riunendo nel tempo stesso il sommo pregio di mantenere alle acque un'attivissima circolazione, e di evitare gli interramenti: che la rada di Santa Venere non è soggetta che a cinque rombi di venti, tutti intorno al maestro, i quali raramente imperverano sulle coste tirrene delle Calabrie, e spesso ricacciano i densi vapori accumulati dai venti meridionali, e rendono l'aria pura e serena; e che, ove pur divenissero impetuosi, andrebbero franti su quella diga che natura pose alla precaccennata rada.

Puossi concludere inoltre che la capacità di quel porto ed in quanto alla tenuta, ed in ordine alla profondità delle acque, ed in ordine all'ampiezza del perimetro accessibile, è oltre i limiti del bisogno pel naviglio commerciale e militare, e fino per le più grandi navi di fila; che l'entrata del porto è di circa tre gomene o poco più, che l'ala è oltre il quintuplo dell'ampiezza del porto di Napoli; che i bastimenti potranno entrare ed uscire sotto ogni vento, anche bordeggiando nel porto, e potranno essere ormeggiati nel miglior modo che piacerà; e che infine la spesa è mitissima a fronte di quanto sarebbe necessario per un porto di minore importanza, e di quanta utilità sarà per derivare.

Determinati così i caratteri e le condizioni del porto di Santa Venere, non vi ha chi possa mettere in dubbio la sua utilità considerandolo come porto di rifugio. Considerata com'è oggi la rada di Santa Venere, un ancoraggio naturale, pare non dovesse ulteriormente tenersi in abbandono col continuo danno e periglio dei naviganti e del commercio.

Per le cose a volo accennate, e per quanto è dichiarato nel parere della Commissione dei porti, meno facile, più dispendiosa e più lunga sarebbe l'opera della costruzione di un porto a Tropea.

Nè altro sito più atto, meno dispendioso e più utile vi sarebbe lungo le coste calabre, da meritare preferenza sulla rada di Santa Venere.

Non vi ha dubbio esservi anche un ridosso naturale più da presso a Capo Suvero, nella marina propriamente detta di Sant'Eufemia, che meriterebbe di essere accomodato a porto di rifugio a causa di naufragi che malauguratamente avvengono su quella costa; ma non regge al confronto delle condizioni generali e speciali che concorrono nel porto di Santa Venere, è fatto da natura, e il quale dall'arte attende il suo compimento e quell'assetto che il progresso della scienza

e l'esperienza consigliano. Alle quali cose se aggiunger vuoi il vantaggio di un'aria pura e ventilata (specialmente dopo la colmatatura del non vicino laghetto di Bivona); l'abbondanza e la bontà dell'acqua potabile che scorre dalla propria fontana di Santa Venere e da circostanti fonti minori; l'abbondanza, il facile acquisto ed il tenue prezzo dei viveri, si avrà che una posizione migliore, un porto migliore, tenuto conto delle esposte contingenze e condizioni potrà idearsi, ma non realmente aversi.

Non giova poi andar spigolando se da Capo Suvero a Salerno siavi altro sito più confacente e proficuo per un grandioso porto, in primo luogo perchè dal Faro di Messina al Capo Suvero non è piccola distanza da non tenere in considerazione pei naviganti in pericolo di naufragio; in secondo luogo perchè la statistica dei naufragi dimostra il massimo pericolo sulle coste tirrene della Calabria, e conseguentemente ivi il bisogno di un porto di rifugio; in terzo luogo perchè la Commissione dei porti non omise di progettare per Agropoli la costruzione di una scogliera, un porto di rilascio per Orecchio di Porco, un porto commerciale nel golfo di Policastro, un piccolo ricovero di cabotaggio in Maratea, ma in nessuno di questi siti indicò il bisogno di un porto di rifugio. Anzi può soggiungersi che vi esiste un progetto di legge che classifica anche per porto di rifugio quello ad Orecchio di Porco, migliorando così lo stesso lavoro della prelodata Commissione, porto di rifugio che non può sostituirsi a quello di Santa Venere, nè per postura, nè per necessità della navigazione, nè pei bisogni del commercio.

Ma la Commissione dei porti ed il progetto ministeriale indicano il porto di Santa Venere non solamente come porto di rifugio, ma benanco come porto di commercio, e però si è richiesto il concorso delle provincie calabre. E, per vero, il porto di Santa Venere, lontano 71 miglia da Cosenza, 40 da Catanzaro, 61 da Reggio, che sono le tre città capitali della Calabria, può dirsi nel centro delle sue coste tirrene e centro però dell'emporio commerciale.

Il commercio poi delle coste ionie va pur ripiegandosi sulle tirrene per le difficoltà e pei pericoli della navigazione verso Spartivento ed il passaggio del Faro; la qual cosa contribuisce sempre più all'importanza del porto di Santa Venere.

Atteso quindi lo sviluppo commerciale che potranno avere quelle provincie, è giusto che concorrano nella spesa.

Non è superfluo inoltre il dire come il porto di Santa Venere gioverebbe grandemente se per movimenti militari, in probabili contingenze di guerra, occorresse fare ancorare una flotta e tenersi in relazione con l'armata di terra; e come gioverà in rapporto allo stabilimento metallurgico di Mongiana, anche nel caso che questo venisse ceduto all'industria privata.

Per le quali cose considerate nell'insieme, e nei singoli peculiari punti di vista, la Commissione opina doversi accogliere

(374-A)

benevolmente il sinidicato progetto di legge, della quale ammette i due primi articoli, ed al terzo ne sostituisce altro per quanto riguarda il concorso delle provincie nelle spese.

DE LUCA, relatore.

PROGETTO DEL MINISTERO

Art. 1.

È autorizzata la straordinaria spesa di lire 1,500,000 per la formazione di un porto nel seno di Santa Venere, golfo di Sant'Eufemia.

Art. 2.

Verrà stanziata nei bilanci del Ministero dei lavori pubblici, in apposito capitolo, colla designazione: *Formazione di un porto nel seno di Santa Venere*, ripartitamente come segue:

Esercizio 1865, capitolo 1536is	L. 190,000
Dal 1866 al 1867 inclusive annue lire 327,500	1,310,000
	<u>L. 1,500,000</u>

Art. 3.

I 50/00 di quella somma verranno annualmente e per lo stesso periodo di tempo versate nelle casse della regia finanza dalla provincia di Calabria Ulteriore 2^a ed i 20/00 da quella di Calabria Ulteriore 1^a.

PROGETTO DELLA COMMISSIONE

9

~~Art. 1.~~

~~Identico al qui contro.~~

~~Art. 2.~~

~~Identico al qui contro.~~

Art. 3.

La ripartizione della metà della spesa ~~per~~ andrà a carico delle provincie calabre ~~per~~ per decreto reale dal Governo, uditi i rispettivi Consigli provinciali.

*I u pari
ripartita*

Approvato nella Camera del 28 Aprile 1863

Valdini