

per esso. Se dimostrerò queste tre proposizioni, credo che la Camera non potrà a meno di adottare la mia proposta.

Ho detto che il concorso dello Stato relativamente ai porti di seconda categoria è obbligatorio; ed a questo riguardo mi basta di leggere l'articolo 9 della legge 24 giugno 1852:

« Nei porti di seconda categoria i lavori di manutenzione e ristauro, non meno che i lavori di miglioramento e le opere nuove saranno a carico della provincia o provincie, col concorso dell'erario dello Stato. »

Amnesso adunque che per legge votata dal Parlamento questo concorso debbe avere luogo, domanderò in qual modo debba fissarsi. Se noi prendessimo le regole generali del diritto proporzionale, fintantochè non venga fatta la distribuzione per mezzo della tabella di cui si parla nel successivo articolo 10, cioè finchè non vengano fissate le quote di questo concorso, secondo tale base, sembra che lo Stato dovrebbe concorrere per una metà, e per un'altra metà la provincia, a termini del suddetto articolo. Ma se noi consideriamo le spese che si vanno facendo per alcuni porti che sono in costruzione, spese ingenti, perchè quando si devono fare delle opere in mare, tutte le persone che conoscono la materia sanno che non si burla, e che ci vogliono delle somme cospicue, pare perciò impossibile che possano sopportarsi dai municipi.

Diffatti il Ministero sa che nei porti che sono attualmente in costruzione (quelli di Oneglia, di Porto Maurizio e di San Remo), si fanno da quei municipi sacrifici di 500 o 400 mila lire per caduno, mediante anche le sottoscrizioni dei particolari, somme che sembreranno forse favolose alla Camera; stando stupore, infatti, come municipi che non sono poi di molta importanza, possano sottostare a spese così enormi. Si vedrà dal confronto che questo concorso del Governo, che il ministro dei lavori pubblici gli ha già fatto subodorare, non sarebbe che di 8000 lire per caduno di questi porti; di fronte alle somme di 60 o 70 mila lire annue che stanziavano quei comuni sarebbe un briciolo, un'inezia, una cosa insomma di pochissima importanza: non si starebbe più a termini del concorso stabilito da detta legge, e sarebbe un'illusione e nulla più.

Per la qual cosa onde rendere questo concorso veramente efficace converrebbe, come io aveva detto, che la Camera acconsentisse che si facessero stanziamenti maggiori.

Ho detto in secondo luogo che questo concorso è necessario. E diffatti lungo una costa di cinquanta miglia che corre tra Savona e Nizza, non trovasi al presente alcun porto, meno i tre in costruzione di cui parlava; dimodochè i navigli coi loro equipaggi che navigano in quelle coste, sovente burrascose, nell'impossibilità di trovare un rifugio, sono spesso soggetti a naufragare con perdita, per i marinai, della vita, e pei mercanti, dei navigli e delle mercanzie.

Ora io domando se non sia legge di umanità, di filantropia il pensare alla conservazione dei poveri naviganti; domando io se non sia interesse anche del Governo di provvedere alla salvezza dei navigli e delle mercanzie! E se non vogliamo curare questo interesse importante bisogna provvedervi celeremente, perchè le spese che si fanno in mare, se non sono fatte speditamente, si corre pericolo di perdere il tutto, perchè il mare va soggetto a tempeste le quali guastano le opere che si vanno facendo, e che non sono perfette; e questi casi sono notori a tutti coloro che sono alcun poco esperti in queste cose.

In terzo luogo dissi che questo concorso dell'erario era anche vantaggioso a tutto lo Stato. A questo riguardo ringrazio uno degli onorevoli preopinanti, il deputato Casaretto,

il quale ha luminosamente dimostrato qualmente il commercio marittimo era una delle principali sorgenti della prosperità dello Stato, tanto per le importazioni quanto per le esportazioni; ed a questo riguardo io non ripeterò quello che egli ha già saviamente detto.

Ma, in sostanza, cosa sono i porti? I porti non sono che la congiunzione delle vie di mare colle vie di terra. Dal punto che noi facciamo tante spese per le vie di terra, perchè non dovremo fare altrettanto, in linea di giustizia distributiva, per le vie di mare?

Inoltre lo Stato ha un vantaggio diretto ed un vantaggio indiretto che si stabiliscano e si mantengano i porti. Ha un vantaggio diretto, perchè lo Stato al giorno d'oggi ha incamerati i diritti di ancoraggio e tutti gli altri diritti accessori. Inoltre prende il diritto di patente sui navigli in ragione di tonnellata, e infine percepisce su tutte le mercanzie che si introducono per via di mare i diritti di dogana; ora noi vediamo che tutti questi diritti e particolarmente i diritti di dogana compaiono in bilancio per 19 e 20 milioni.

Ho detto che lo Stato ha anche un vantaggio indiretto, e questo proviene dalla maggiore prosperità che si dà al paese per l'accrescimento del commercio.

Il signor ministro delle finanze ha già fatto molto a questo riguardo, quando ha ribassata la tariffa delle dogane. Diffatti noi vediamo che il commercio è molto cresciuto, noi vediamo che le dogane danno molto maggiore reddito, e per assicurare questo maggiore reddito bisogna procurare anche di avere buoni porti, acciocchè i negozianti possano mettere in sicuro le loro navi, e le loro mercanzie, e per provvedere anche al benessere dei marinai.

Per queste ragioni brevemente esposte, io penso che la Camera debba mantenere la somma di lire 50,000 che è stata proposta dal signor ministro, acciocchè egli nella sua saviezza possa proporzionalmente distribuire questa somma ai municipi ed alle provincie le quali fanno ingenti spese, e possa così con un concorso, ripeto, non illusorio ma efficace, incoraggiarle a proseguire, onde ottenere prontamente l'attuazione dei porti medesimi.

È in questo senso che io ho formulata la mia proposta.

PRESIDENTE. Il deputato Casaretto ha la parola.

CASARETTO. Io son dolente di dovervi intrattenere, signori, di un interesse di campanile (*Si ride*), ma fino a un certo limite lo credo mio dovere.

Nella tabella presentata dal signor ministro alla Commissione per i sussidi ai porti di seconda categoria, io vedo che questi sussidi sono regolati in ragione di un quarto dell'intero ammontare della perizia delle diverse spese. Ora, le spese necessarie per il porto di Camogli sono portate a lire 5950, epperò il sussidio in lire 1487; invece in una nota comunicatami da un'autorità di quel paese, la spesa periziata sarebbe portata a lire 10,400; cosicchè ne verrebbe che, volendo portare questo sussidio in ragione di quelli che furono assegnati ad altre località, questo sussidio dovrebbe essere almeno di lire 3600. Ma io dico che questo metodo di distribuire i sussidi non sarebbe tutt'affatto ragionevole, e mi pare che i sussidi dovrebbero non solo essere distribuiti in ragione dell'ammontare della spesa totale, ma altresì in ragione dell'urgenza dei lavori.

Io osservo che tra i molti lavori indicati in questa tabella ve ne sono di quelli che non hanno carattere alcuno d'urgenza: sono utili, se si vuole, ma non vi è necessità di farli piuttosto in un mese che in un altro. L'urgenza, invece, di questo lavoro è in questo modo. La spesa necessaria da prima per riparare la breccia fatta dal mare in quel molo era di