

cioè la stessa gradazione di sette decimi per Savona, otto decimi per Cagliari e Nizza, e otto decimi e mezzo per Porto Torres.

Venendo poi alla seconda categoria, dove nemmeno il Ministero aveva introdotto i municipii secondari nel contributo da prestarsi, su questo non vi è motivo di dissenso. Ma io trovo che in questa parte la Commissione, attribuendo un maggior carico alla provincia che alla località, abbia ecceduto i giusti limiti.

Il Governo aveva proposto per la maggior parte di questi porti la metà della spesa a carico delle località, ove esiste un porto, e l'altra metà l'aveva scompartita fra lo Stato e la provincia. La Commissione invece, conservato il contributo dello Stato in un quarto, ha assegnata la metà della spesa alla provincia, ed un quarto solo alla località. Questo invero non mi par giusto, perchè il vantaggio che trae la località in cui esiste un porto è così grande in confronto di quello che trae la generalità della provincia, anche presa in massa, che non so persuadermi che sia giusto attribuire alla provincia la metà delle spese, ed un solo quarto alla località stessa.

La Commissione fa nella sua relazione un confronto delle altre spese provinciali: essa si riferisce, per esempio, alle spese delle strade, e dice: queste spese non sono per nulla a carico della località a cui fanno capo le strade, ma sono interamente sopportate dalla provincia.

Questo principio non mi pare applicabile ai porti, in quanto che in una provincia può una strada giovare piuttosto ad una parte che ad un'altra della provincia medesima; ma ciò non toglie che alle volte delle strade di altre provincie giovino a quella parte della provincia che non era così favorita, quindi in una divisione si può dire che tutte le provincie sono egualmente favorite dalle strade: ma questo non si può egualmente dire riguardo ai porti, poichè la località di un porto è determinata dalla natura, e da esso vi si hanno dei vantaggi che non godono le altre località, le quali non si possono compensare da altra parte, come si farebbe in una provincia per mezzo di una strada.

È stato anche detto nella relazione che ad ogni modo l'argomento addotto dal Ministero, il quale non voleva gravare troppo le provincie per non renderle renitenti a contribuire, era tale da meritare qualche considerazione, ed è stato pur detto che qui si tratta di spese obbligatorie. Dunque questo argomento non vale per le spese che sono facoltative, come quando si tratterà dell'ampliamento o dello scavo di un porto, della costruzione di moli o altre opere di ridosso, onde proteggerlo contro l'impeto delle burrasche; quando si tratterà di queste opere straordinarie, la provincia potrà contribuire o non contribuire; dunque non dovete temere che nello stabilire questa tabella, la quale si riferisce unicamente alle opere obbligatorie di ristauo e manutenzione, incontriate un ostacolo nel buon volere delle provincie.

Ma io debbo far osservare che non è giusto questo argomento; infatti sta bene che alle prime costruzioni di un'opera che ingrandisce e migliora un porto, possa la provincia, secondo il suo buon volere, concorrere o non concorrere, ma egli è certo che essa sarà più riluttante a concorrervi quando saprà che, fatta una volta l'opera, ingrandito, approfondito il porto, procuratagli maggior difesa contro il mare, crescerà naturalmente la spesa di manutenzione e ristauo alla quale dovranno necessariamente, obbligatoriamente concorrere.

Osserverò finalmente che l'articolo 15 della legge ha stabilito che, quando ad un porto di terza categoria si facciano tali miglioramenti, i quali indichino una così migliorata condizione del porto da farlo giudicare di una utilità più gene-

rale, più estesa, si può domandare che il porto sia passato da una categoria all'altra, cioè che un porto che sarebbe o comunale, o consorziale, e nel quale la provincia non avrebbe che a concorrere per i sussidi volontari, diventi un porto di seconda categoria, nel quale poi, per le spese di manutenzione e di ristauo, la provincia è obbligata; quindi vedremo più provincie renitenti a sussidiare questi comuni, e questi consorzi quando sapranno che i sussidi traggono alla conseguenza che il porto che era di terza categoria, e che doveva essere mantenuto dai comuni e dai consorzi, dovrà obbligatoriamente essere mantenuto in tanta parte dalle stesse provincie.

Per tutte queste ragioni confesso che non potrei adottare questo principio che ha così grandemente allargato il contributo delle provincie in confronto di quello della località.

Faccio osservare alla Camera che gli utili della località sono grandissimi, sono immensi in confronto degli utili delle provincie; e questo avviene in tutti i paesi, ma principalmente nelle provincie che sono in condizione topografica come quella della nostra costa che ha dietro l'Appennino, e quindi ha i suoi villaggi, le sue terre poste alcune in località che possono difficilmente accedere ai porti, altre poste in località che di questi porti profitano assai poco. Una prova poi della grandissima utilità che traggono le località dai porti si deduce da ciò che sinora queste spese sono state quasi esclusivamente sostenute dalle località medesime, e malgrado questo, le località hanno fatti sforzi immensi a vantaggio dei porti. Io non dico che per questo si debba ricorrere al sistema antecedente; il sistema è mutato, bisogna seguire la nuova legge, ma questo prova che molto grande è l'utilità che ne ritraggono le località ove è il porto, postochè esse sole facevano questi sacrifici senza che la loro provincia dovesse nè volesse contribuirvi.

Da tutte queste considerazioni io ho in mente di proporre, quando si discuterà la tabella, una modificazione alla nuova proposta della Commissione, cioè di accostarmi a mantenere il principio dapprima stabilito dal Governo, che la località debba sopportare un contributo maggiore, e uno minore la provincia.

In quella occasione poi mi farò anche a rappresentare una speciale considerazione sul contributo della provincia, relativamente ai due porti di Oneglia e di Porto Maurizio.

ASTENGO, relatore. Il signor ministro dei lavori pubblici, sebbene abbia aderito al progetto della Commissione, sia in quella parte che esclude dal contributo speciale nelle spese dei porti di prima categoria quei comuni nel cui distretto non si trovano porti, sia sul modo di ripartire tra le provincie ed il comune la quota che non è sopportata dallo Stato, ha voluto ad ogni modo provarsi a giustificare anche su tale punto il progetto da esso presentato, e onde riescirvi venne dicendo che, sebbene, a termini del primo alinea dell'articolo 8 della legge 24 giugno 1852, sembrano soltanto chiamati al concorso lo Stato, le provincie ed il comune in cui si trova il porto, ciò nullameno, dalle espressioni usate alla fine di detto alinea e da quelle dell'articolo 10, se ne poteva dedurre che la legge abbia chiamato al concorso nella spesa anche gli altri comuni della provincia i quali ritraggono uno speciale vantaggio dal porto.

Pare a me che questo suo argomento manchi affatto di base.

Nell'articolo 8 di detta legge si è cominciato col dichiarare quali siano i corpi contribuenti, ed ammette il signor ministro che ivi siansi solo indicati lo Stato, la provincia ed il comune in cui si trova il porto. Proseguendo oltre, si stabilì che il contributo di tali corpi sarà fissato in ragione degli