

ha preceduto nella discussione, ha sommamente agevolato il compito modesto che io mi era prefisso in questa discussione; pur nondimeno mi permetta la Camera che io richiami l'attenzione del signor ministro sull'attuale legislazione per la classificazione, costruzione e sistemazione dei porti di prima, seconda, terza, e precipuamente su quelli di quarta classe.

Secondo l'attuale nostra legislazione, e giusta la legge sui lavori pubblici del 20 marzo 1865, nella prima categoria vanno compresi quelli che servono al commercio internazionale e al commercio di una estesa parte del territorio; nella seconda quelli che servono alla navigazione generale dello Stato; nella terza quelli il di cui movimento commerciale interessa una o più provincie dello Stato. Si annoverano nella quarta classe finalmente quei porti la di cui utilità si estende ad un circondario od a qualche comune.

La spesa per i porti delle tre prime categorie è divisa fra Stato, provincie e comuni, e secondo la classificazione dei porti stessi. Però è da notare che il concorso delle provincie è obbligatorio, e che obbligatoria del pari è la costituzione dei consorzi pei porti delle tre prime categorie. Quanto alla spesa per quelli di quarta categoria, come bene ha rilevato l'onorevole mio amico Borruso, è assolutamente a carico dei comuni, poichè l'articolo 198 della testè citata legge stabilisce che « i lavori dei porti di quarta classe sono a carico dei singoli comuni o delle associazioni che ne risentano beneficio. »

In caso di spesa eccedente, potrà essere invocato un sussidio dallo Stato, però nulla vi è nella legge che stabilisca la quota di concorso per parte delle provincie, nulla vi è che parli dell'obbligatorietà dei consorzi per la costruzione dei porti di quarta classe.

L'Italia, per la sua forma peninsulare, per le sue importanti isole, ha urgentissimo bisogno di provvedere di sicuro ancoraggio tutti i porti di approdo.

Ora, se si considera per poco il sistema tributario e lo stato finanziario dei comuni ai quali si sono tolte le principali risorse e poi tutti i giorni si aggravano di nuove spese obbligatorie, si scorge di leggieri che l'articolo della legge rimane senza esecuzione, attesa l'insufficienza dei mezzi per sopperire a tale bisogno. E chi conosce da vicino i bilanci dei comuni, massime di quelli interessati nella costruzione dei porti di quarta classe, sa bene come non ci sia bilancio il quale appresti i mezzi corrispondenti ad opere di quella importanza, poichè minima comunque si voglia la spesa per la costruzione di un sicuro ancoraggio o ricovero in un porto di

quarta classe, non sarà certamente minore di uno a più milioni di lire.

Appunto per questo nel bilancio che discutiamo i sussidi per i porti di quarta classe figurano nella meschina somma di lire 60,000 annue, somma che nell'anno precedente non fu erogata; per lo che si sono trasportate nel bilancio di quest'anno lire 24,000 di competenza dell'anno precedente, lo che dimostra come nulla di serio in 15 anni siasi fatto per la costruzione dei porti di quarta classe, che resteranno sempre a costruirsi attesa l'impossibilità in cui sono i comuni di sostenerne la spesa.

Per questo stato di cose mi pare sia opportuno il vedere se ci sia modo di riformare la legislazione allo scopo di apprestare i mezzi ai comuni, perchè si raggiunga il fine della legge dei lavori pubblici, quello cioè di costruire e sistemare anche i porti di quarta classe, poichè a me pare che il volere i porti di quarta classe, e togliere i mezzi ai comuni, è lo stesso come se l'articolo della legge che stabilisce la costruzione dei porti di quarta classe non fosse stato scritto.

Ora, io domando, si potrebbe modificare la legge? Si potrebbe rendere più attuabile l'esecuzione della medesima?

Io credo di sì. E quindi, innanzitutto, io preghe- rei il signor ministro perchè, in correlazione al decreto del 15 marzo 1866, col quale, per la facoltà avuta dalla legge 20 marzo 1865, furono classificati i porti, ottenga dal Parlamento l'autorizzazione a che il Governo fosse facoltato a procedere ad una nuova classificazione, in modo che, per le mutate condizioni di viabilità, quei porti che non conservano più i requisiti per appartenere ad una delle tre classi, ne fossero depennati. Come, dall'altro canto, i porti che furono ommessi nella classificazione di prima, di seconda o di terza classe, trovas- sero posto per essere classificati in una delle tre ca- tegorie.

E qui mi permetto rammentare che nella classi- ficazione del 1866 il porto di Santo Stefano Cama- stra fu ommesso, poichè lo stesso servendo al mo- vimento commerciale di tre provincie, cioè Palermo, Messina e Catania, e mettendo capo alla importante strada nazionale dal mare settentrionale dell'isola al mare meridionale, dovrebbe essere classificato come porto di terza categoria, come era stato classificato dal Governo borbonico dopo parere au- torevole del Consiglio di ammiragliato, il quale fece rilevare il movimento commerciale che oggi è molto accresciuto con legni a vela ed a vapore.

Soggiungo ancora che il Consiglio provinciale e la Camera di commercio di Messina hanno recla- mato a che quel porto fosse classificato di terza classe.