

“ Art. 2. I porti ed approdi della seconda categoria si dividono in cinque classi.

“ Sono di prima classe quelli presentemente nella medesima iscritti ai termini dell'articolo 184 numero 1 della legge del 20 marzo 1865 numero 2284, allegato F sulle Opere pubbliche e quegli altri nei quali la quantità complessiva delle merci imbarcate e sbarcate non sia stata inferiore a 200,000 tonnellate in ognuno degli anni dell'ultimo triennio.

“ Sono di seconda classe quelli nei quali la quantità complessiva delle merci imbarcate e sbarcate non sia stata inferiore a 100,000 tonnellate in ognuno degli anni dell'ultimo triennio.

“ Sono di terza classe i porti nella medesima presentemente iscritti, per effetto delle disposizioni contenute al n° 3 dell'articolo 184 della legge 20 marzo 1865 precitata, il cui movimento commerciale sia inferiore a 100,000 tonnellate di merci imbarcate e sbarcate, e quegli altri nei quali la quantità complessiva delle merci imbarcate e sbarcate non sia stata inferiore a 25,000 tonnellate in ognuno degli anni dell'ultimo triennio.

“ Sono di quarta classe i porti nei quali la quantità complessiva delle merci imbarcate e sbarcate non sia stata inferiore a 10,000 tonnellate in ognuno degli anni dell'ultimo triennio.

“ Sono di quinta classe tutti gli altri porti, senigolfi e spiagge tanto del continente quanto delle isole non assegnati alle quattro classi precedenti.

“ I porti lacuali che soddisfano alle condizioni del presente articolo, saranno parificati ai porti marittimi nei modi e per tutti gli effetti in questa legge stabiliti. ”

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Chimirri.

**Chimirri.** L'ultimo alinea di questo articolo parifica i porti lacuali ai porti marittimi. È questa in sostanza una disposizione che in termini più ristretti è contenuta nell'articolo 100 della legge in vigore. Non ho nulla a dire circa il concetto che indusse la Commissione ad allargare quella disposizione di legge, ed a proporci una completa parificazione.

Ma sarei molto grato alla Commissione medesima se alcuno dei suoi membri volesse darmi qualche schiarimento intorno alle conseguenze economiche di questa parificazione. È per questo solamente che ho chiesto di parlare.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Papa.

**Papa.** All'onorevole mio amico Chimirri io sono ben lieto di porgere in nome dei miei colleghi, le più ampie spiegazioni intorno a questo argomento.

Infatti, o signori, nell'esaminare il presente disegno di legge, una delle prime questioni che si ventilarono in seno alla Commissione, fu di chiarire se desso riguardasse unicamente ed esclusivamente i porti marittimi, oppure se s'intendesse applicabile anche ai porti lacuali. Dubbio questo tanto più ragionevole e fondato, in quanto che la legge 20 marzo 1865, contiene al riguardo speciali e chiare disposizioni. All'articolo 93 essa stabilisce che le opere riguardanti la *navigazione dei laghi* sieno considerate come *opere idrauliche di prima categoria*; e nel successivo articolo 100 si afferma il principio, che i porti situati sui laghi potranno, sotto determinate condizioni, essere parificati ai marittimi di terza e quarta classe.

Le quali disposizioni quantunque non abolite espressamente nel disegno di legge, tuttavia era a dubitarsi che potessero trovare adeguata applicazione, dopo che i criteri e i metodi di classificazione dei porti marittimi, venivano ad essere radicalmente mutati.

Fu quindi unanime la Commissione nel ritenere, che riguardo ai porti lacuali si dovessero introdurre speciali ed esplicite dichiarazioni.

E qui permettetemi di dirvi, o signori, che la Commissione proponendo e il Governo accettando senza esitazione quest'ordine d'idee, compirono un vero atto di giustizia, ripararono ad una lacuna che turbava gravissimi e molteplici interessi.

Infatti, se la legge del 1865 agli articoli 93 e 100 sopra citati, provvedeva sufficientemente ai bisogni dei porti lacuali, il modo onde la legge stessa venne poi interpretata e applicata, crearono a quei paesi una condizione la più svantaggiosa ed ingiusta.

Nel decreto 15 febbraio 1866 contenente lo elenco dei porti del regno, non venne compreso verun porto lacuale; nè in appresso le istanze e richiami degli interessati poterono essere accolti, perchè in forza dell'articolo 185 della legge predetta la classificazione dei porti non poteva modificarsi che con disposizioni legislative.

Così si aveva lo sconcio che mentre la legge contemplava con esplicite sanzioni i porti dei laghi, a nessuno di essi veniva mai applicata.

Il che non solo costituiva una flagrante violazione della legge, ma perturbava gravissimi interessi e diritti incontestabili. Perchè giova ricordare, o signori, come prima della legge 20 marzo 1865, tutti i porti dei nostri maggiori laghi erano sempre stati a carico esclusivo delle finanze del Governo, così disponendo, tra le altre, la legge organica 20 aprile 1804 (Anno III repubblicano, articolo 1, *Sulle opere pubbliche*), legge mantenuta costante-