

porto agli accessori di costruzione, al macchinario, ecc. in rapporto a tutto quel complesso di cose che sono veramente indispensabili perchè il commercio vi possa accorrere, seguendo in questo l'esempio degli altri paesi, esempio che purtroppo è inevitabile di dover seguire, quando non si voglia restare in condizioni di abbandono.

E come complemento di tuttociò, credo sarebbe pur necessario di indagare andando a fondo l'organizzazione dei servizi portuali, non dal punto di vista del servizio marittimo, che dipende direttamente dalla marina, ma di quel servizio che dipende dai comuni, che dipende dalle amministrazioni locali, che dipende da molte consuetudini locali, alle quali si è ceduto troppo, e che sono di danno grandissimo allo sviluppo commerciale.

Perchè dove una tonnellata di merce non può essere sbarcata senza cadere in mano d'una camorra o d'una lega di speculatori, che la fanno costare resa sul vagone molto di più di quello che costi a Marsiglia o Trieste, che sono i porti più vicini in concorrenza, e vi è quasi maggior convenienza a trasportarla di là per ferrovia a destinazione, non si può sperare grande intensità di sviluppo commerciale.

Bisogna escogitare ogni modo atto a svolgere quello sviluppo commerciale cui i nostri grandi porti possono legittimamente aspirare per la loro posizione.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Farina Emanuele.

Farina Emanuele. Dopo quanto è stato detto dai valenti oratori che hanno parlato sopra questa legge io non ho più nulla da dire. Solo mi rincresce che si sia osservato da taluno che questa legge è inutile, poichè tutti sanno quale importanza abbiano il commercio e la navigazione e quali esempi gloriosi di attività commerciale abbiano dato le repubbliche di Genova e di Venezia, esempi che gli abitanti di quelle città continuano a dare anche al giorno d'oggi. In ogni modo mi limiterò ad esprimere la mia compiacenza poichè nel disegno di legge che discutiamo è stato assegnato un sussidio già da tanto tempo desiderato, pel porto di Spezia.

Il ministro della guerra e quello della marina hanno riconosciuto necessaria questa spesa. Il porto di Spezia, dopo che è stata aperta la strada Pontremoli-Parma, ha assoluta necessità di quest' aiuto, per essere in grado di ricevere le merci e i passeggeri che vi affluiscono e vi affluiranno. Lo stesso onorevole Grossi che fu uno

dei più vivaci oppositori, ammette che al porto della Spezia debbasi rendere questa giustizia.

Confido che la Camera approverà il disegno di legge.

Presidente. L'onorevole Panattoni ha facoltà di parlare.

Panattoni. Io intendeva di richiamare l'attenzione della Camera sugli argomenti ai quali già accennò l'onorevole Vigoni; rinunzio quindi a parlare nella discussione generale e mi riservo di fare qualche osservazione sull'articolo 1.

Mi auguro che le dichiarazioni del Governo possano rendere inutili le mie parole. In ogni modo quelle dichiarazioni saranno di norma al mio voto. (*Bravo!*)

Voci. Ai voti! ai voti! La chiusura!

Presidente. Ma se non ha ancora parlato il Governo, come si può chiudere la discussione?

Ha facoltà di parlare l'onorevole Guglielmini.

Guglielmini. Se la Camera me lo consente dirò poche parole.

Io sono partigiano delle economie su tutta la linea; e le applaudirò e voterò tutte le volte che saranno proposte, ma le spese produttive bisogna pur farle; ed a me pare, o signori, che le spese per opere portuali siano fra quelle produttive, come produttive sono state e saranno le spese fatte e da fare per opere stradali. Ora, dopo che il Parlamento si è imposto non pochi sacrifici per affrontare le enormi spese che si son votate per le viabilità, cioè le ferrovie, le strade nazionali, le interprovinciali e le comunali obbligatorie; io credo che debba oggi rallegrarsi il Parlamento medesimo col Governo per questo primo passo che ha fatto presentando il disegno di legge che discutiamo per opere portuali. E dico, primo passo, perchè io non potrei plaudire al Governo, se non fossi già sicuro che a questa prima legge ne facesse seguire altre; in quanto che la spesa di 64 milioni per opere marittime, per un paese che ha 6300 chilometri di spiagge, è ben poca cosa.

Io per conto mio, lo spingerò sempre e col mio voto e con la mia parola, a provvedere, anche in seguito, alle maggiori spese per opere portuali che stimo indispensabili.

E per primo mi associo all'ordine del giorno firmato dall'onorevole Carrozzini e da altri colleghi, col quale s'invita il Governo a studiare ed a riformare la legge sulla classifica dei porti; legge che resterà lettera morta, se non sarà corretta: in quanto che, con quella legge, si sono classificati per porti di 4ª categoria tutte le marine del regno.