

Cacciapuoti — Camagna — Cameroni — Caprice-Minutolo — Castellino.

Da Como — Del Balzo — De Tilla.

Felissent — Fradeletto — Fulci Ludovico.

Galimberti — Ginori-Conti — Greppi. Loero.

Macola — Magni — Marsengo-Bastia — Mauri — Modestino — Molmenti — Monti Gustavo — Morelli Enrico — Morpurgo.

Pini — Placido — Prinetti — Pugliese.

Raggio — Rava — Rebaudengo — Romano — Ronchetti — Rosadi — Rossi Gaetano — Rovasenda.

Scalini — Silva — Sola — Staglianò.

Tanari — Targioni.

Venditti — Vetroni.

Weil-Weiss.

Sono ammalati:

Badaloni — Bonacossa.

Celesia.

Fazi Francesco — Fede — Fracassi.

Majorana Angelo — Massimini.

Rampoldi — Resta-Pallavicino — Rizzetti — Rizzo Valentino.

Simeoni — Sinibaldi.

Villa.

Assenti per ufficio pubblico:

Castiglioni.

Fusinato.

Gavazzi.

Pompilj.

Si riprende la discussione del disegno di legge relativo alle opere marittime.

PRESIDENTE. L'onorevole De Viti de Marco ha facoltà di continuare il suo discorso.

DE VITI DE MARCO. Sulla questione finanziaria dico che essa non esiste, dal momento che si tratta di lavori a lenta, lentissima esecuzione; dal momento che si è accettato il metodo, che potrebbe essere criticabile, di impegnare il bilancio per lunghi anni; dal momento che gli enti interessati si mostrano disposti ad aspettare questo lunghissimo tempo, o a contrarre prestiti per abbreviarlo.

Tutto si riduce ad allungare di qualche anno le assegnazioni di bilancio per facilitare, come dirò in seguito, la contrazione di questi prestiti.

Non posso qui non rilevare e confutare l'argomento addotto dal ministro relatore; che, cioè, questa è una prima legge di spese che sarà poi integrata da altre leggi che

verranno; e si appoggia sul precedente delle varie leggi ferroviarie recentemente votate.

Ricordo (strana combinazione) come fu anche questa la risposta che dette il ministro dei lavori pubblici al quesito, da me fattogli in Giunta, con cui chiedevo che nella spesa per sistemazione di stazioni ferroviarie l'Italia non finisse alla stazione di Rimini o di Castellammare. Anche allora il ministro riconoscendo implicitamente la mia buona ragione, diceva che altre leggi avrebbero provveduto in seguito.

E come ci si può dare e ripetere questa risposta, quando si stanno spendendo miliardi col proposito di attuare un programma organico? Come si può dare questa risposta se una delle ragioni, la principale, di questo disegno di legge, è il desiderio nostro di por fine appunto al sistema delle leggi e delle leggi isolate, slegate tra loro, inorganiche?

Ma poi il relatore è ricorso al paragone delle spese ferroviarie. Poichè si è fatto per queste il contrario di quel che il relatore vuol fare per i porti. Non è vero che si sono votate le somme in ragione della capacità di spendere, ma si sono votate in ragione del fabbisogno tecnico. Col disegno di legge delle spese straordinarie ferroviarie noi abbiamo inteso di fare una dotazione di fondi per la sistemazione delle ferrovie, lasciando all'Amministrazione di spenderli nel tempo che saprà e potrà.

E così anche per le spese straordinarie marittime chiediamo: che si faccia la dotazione finanziaria dei vari e singoli porti in base ad un sistema di piani regolatori studiati con uniformità di criteri in tutto lo Stato e in vista delle esigenze concrete di ogni singolo porto in funzione col traffico nazionale a cui ogni porto dà il suo contributo: — salvo poi a spendere, a) nella misura della capacità finanziaria del bilancio; b) e nella misura della potenzialità tecnica degli organi destinati alla esecuzione delle opere.

Tolta di mezzo la questione finanziaria, si può discutere serenamente quella della politica portuaria.

Dalle vicende di questo disegno di legge si è delineata una politica dei grandi porti, contro quella dei piccoli porti e viceversa. (*Commenti — Interruzioni — Dinieghi*).

È la relazione stessa del ministro che lo dice quando ci afferma che bisogna concentrare i cento milioni nei grandi porti! Ma è il convincimento di tutti, il linguaggio comune che i grandi porti sono contro i pic-