

MALCANGI. No, poichè esso è soppresso completamente; ma...

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. L'onorevole Malcangi voleva che alla ripartizione dei 30 milioni si fosse proceduto di ufficio, non sulla domanda degli enti locali. Il suo desiderio è già stato soddisfatto. Inoltre egli voleva soppresso l'ultimo capoverso.

MALCANGI. Si è già fatto: è una conseguenza del riordinamento degli articoli precedenti!..

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Voleva anche la soppressione della prima parte dell'articolo 4, sostituendovi le parole: « il fondo di 30 milioni sarà ripartito in tabelle, ecc. ».

Orbene anche questa proposta è già eliminata, e non rimane più che la proposta:

« Aggiungere al 1° comma: e nella ipotesi di cui alla lettera b) sarà data la preferenza a quei porti che presentino una maggiore percentuale nell'aumento del traffico ».

MALCANGI. Questo ha la sua ragione di essere.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Sta bene, ma non è possibile assegnare all'aumento del traffico assoluta preferenza: è un criterio che non può bastare.

L'importanza dei porti, la necessità delle opere, e quindi l'assegnazione della somma a favore, dipendono da un insieme di criteri che è impossibile precisare in numeri; tanto più che quando si parla di piccoli porti, la percentuale d'aumento del traffico può in molti casi costituire, com'è facile intendere, un criterio ingannatore.

Il movimento di un piccolo porto che, ad esempio, crescesse da tonnellate 10 di merci in un anno, a 15 nell'anno seguente, offrirebbe un aumento del 50 per cento, che naturalmente farebbe una grande impressione; ed addirittura enorme poi parrebbe l'aumento, se il traffico da 10 tonnellate passasse a tonnellate 100, nel quale caso l'aumento sarebbe del 1000 per cento; ma con ciò si potrebbe forse concludere che si tratti di un porto di grande importanza? E non ho io inteso, infatti, parlare di porti nei quali si è avuto un aumento dell' 822 per cento, sol perchè il traffico era cresciuto in effetti di poche migliaia di tonnellate?

Con questo non vorrei limitare in alcun modo il giudizio della Commissione. Si affidi dunque l'onorevole Malcangi al giudizio della Commissione; essa, ne sono si-

curo, terrà anche nel dovuto conto l'aumento percentuale del traffico.

MALCANGI. Dopo questa dichiarazione non ho più ragione d'insistere.

PRESIDENTE. Sta bene. L'onorevole Cassuto insiste?

CASSUTO. Non insisto.

PRESIDENTE. Allora passiamo all'articolo 5.

Art. 5.

Il concorso straordinario per nuove opere ai porti di IV classe di cui al n. 26 dell'annessa tabella, in luogo di quello indicato all'articolo 7 della legge 2 aprile 1885, n. 2095, è stabilito nella misura del 50 per cento della relativa spesa:

a) per le opere aventi lo scopo di concorrere ad assicurare la protezione dello specchio acqueo utilizzabile per il piccolo naviglio;

b) per i porti in cui il traffico sia in aumento dell'ultimo triennio;

c) per le opere tendenti a costituire un punto di approdo a terra là dove non esista alcuna opera a ciò destinata ed a completare l'approdo esistente.

Il Ministero e la Commissione propongono di aggiungere alla fine dell'articolo:

d) per le opere occorrenti nei porti ai quali facciano capo linee ferroviarie di penetrazione o canali navigabili;

e) e per le opere necessarie nei porti posti nelle isole o in località del continente che non abbiano facili mezzi di comunicazione.

Su questo articolo ha chiesto di parlare l'onorevole Falconi Gaetano.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Abbiamo già accolto la sua proposta!

FALCONI GAETANO. Vorrei far considerare che, anche in seguito alle concessioni fatte ai porti di quarta classe, rimane sempre il 50 per cento della spesa a carico degli enti locali.

Ora a me sembra che per quelli fra i detti porti, ai quali fanno capo ferrovie di penetrazione, e sono pochissimi, si debba consentire il passaggio di classe, cosicchè possano partecipare al riparto dei trenta milioni. (*Segni di denegazione dell'onorevole ministro dei lavori pubblici*). Ella lo esclude?

Ma allora si conceda che possano almeno i comuni interessati far valere, prima del 30 aprile 1908, il diritto a passaggio di classe ai termini della legge portuaria del 1885.