

pubblica sicurezza fu intensificato e quindi fu allontanata dal porto tutta quella gente vagabonda che non aveva diritto nè motivo di stare presso le calate. Ed oggi le calate sono quasi purgate dagli invasori, e così la pubblica sicurezza, con il libro nero della questura, attesta le migliorate condizioni del porto.

Riassumendo, la doverosa cura che deve spingerci ad assicurare florido e progressivo lo sviluppo del porto di Genova, con il maggiore zelo ad impedirne ogni causa di decadenza, ci trovi forti e concordi nel volere governato il porto di Genova con ben regolate disposizioni di ordine commerciale e fiscale, nel proposito di affrettare il servizio della ferrovia nel porto, elettrizzando tutte le linee ferroviarie che al porto immettono. È necessario garantire una maggiore rapidità di trasporto, con l'aumentare il numero delle calate e dei mezzi di sbarco ed imbarco e di potenti ascensori elettrici. E soprattutto diminuendo gli aggravii fiscali, ingiusti e dannosi al commercio nostrano, mentre giovano ai porti stranieri. E a questo riguardo consenta la Camera che io legga quanto richiede la maggior parte dei negozianti di Genova, dal senno del Governo:

« Comitato per promuovere commercio marittimo pregavi far presente Governo che oltre provvedimenti Consorzio per opere ed esercizio porto occorrono provvedimenti intesi richiamare Genova commercio traffico oggi decaduto a cagione vincoli fiscali che impediscono: primo operazioni Warrants; secondo vendita a termine; terzo vendita all'asta, la quale asta è colpita gravitasse registro proibitive, mentre porti germanici, inglesi hanno forti depositi merci la cui funzione materiale deve essere integrata da dette funzioni economiche giuridiche ».

Ecco dove sta il vero pericolo che può essere di ostacolo al progressivo sviluppo del porto di Genova: sta nelle nostre leggi fiscali. Mentre noi lodiamo le iniziative dei paesi vicini, non sappiamo copiare da loro quella legislazione che tutela utilmente lo sviluppo del commercio marittimo nei loro porti.

Io confido che l'onorevole ministro Sacchi vorrà accettare il mio ordine del giorno, e dare, così, nuova prova dell'affetto che lo lega a Genova ed al destino del suo porto; per il quale affetto io gli rendo pubblici ringraziamenti. (*Approvazioni — Congratulazioni*).

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno dell'onorevole Scalori:

« La Camera invita il Governo a dar corso sollecito alle opere di riforma del porto lacuale di Mantova, per cui sono in bilancio, da sei anni, stanziati 200 mila lire ed a migliorare le condizioni d'accesso e di navigazione del Mincio ».

Chiedo se quest'ordine del giorno sia appoggiato da trenta deputati.

(È appoggiato).

Essendo appoggiato, l'onorevole Scalori ha facoltà di svolgerlo.

SCALORI. Mi do ragione dell'ora tarda e dello stadio della discussione e sarò brevissimo.

La mia provincia, e con la mia anche quella dell'onorevole ministro, ha salutato con sincero entusiasmo e con cordiale consenso l'iniziativa alacre e volenterosa del Comitato veneto-lombardo per la navigazione interna da Milano a Venezia, del quale è presidente un nostro illustre collega, l'onorevole Carmine, e di cui ha riportato qui una eco simpatica un uomo che ne è tanta parte, l'onorevole Romanin-Jacur. Ha salutato, ripeto, con simpatia la lodevole iniziativa del Comitato milanese; iniziativa americanamente fattiva, che, per quanto imitabile, non ha nel nostro paese molti precedenti.

Il Comitato sullodato si è assunto cioè, in un paese dove volentieri tutto s'attende dal Governo, di allestire i progetti tecnici; e per il tramite della Camera di commercio ha chiesto anche la concessione della linea di navigazione padana, proponendosi di assumere correlativamente le spese cospicue inerenti alla costruzione di manufatti, nuovi canali e sistemazione delle vie esistenti, spese tutte le quali ammonteranno, secondo calcoli presuntivi, che potrebbero essere sorpassati, a circa 50 milioni.

È stato anche predisposto un razionale piano d'ammortamento in 50 anni, in conformità alle precise disposizioni della legge Bertolini del 1910, per cui la spesa dovrebbe spettare per tre quinti allo Stato e per due quinti agli altri enti interessati.

Non è mancata nella mia provincia qualche voce autorevole fervida d'amore per il problema della navigazione, che ha espresso il voto che i propositi del Comitato lombardo-veneto fossero completati e perfezionati; sicchè la linea di navigazione, anzichè seguire quasi sempre la via del Po, ne abbreviasse il percorso con un altro canale da Pizzighettone a Cremona e da Cremona a Mantova, per foce Mincio. È un deside-