

Capitolo 45. Escavazione dei porti della Italia settentrionale, esclusi quelli delle provincie venete, lire 5,000,000.

Capitolo 45-bis. Escavazione e riparazione dei porti nelle provincie venete, lire 5,000,000.

Capitolo 46. Illuminazione delle aree portuali dell'Italia settentrionale e manutenzione dei relativi impianti, lire 450,000.

Capitolo 47. Lavori eventuali in conseguenza di contravvenzione alla polizia dei porti dell'Italia settentrionale (*Spesa d'ordine*), lire 7,000.

Capitolo 48. Contributo annuo dello Stato a favore del Consorzio autonomo per l'esecuzione delle opere e per l'esercizio del porto di Genova (*Spesa obbligatoria*), lire 1,470,000.

Sul capitolo 48 hanno chiesto di parlare gli onorevoli Broccardi e Lantini. Ha facoltà di parlare l'onorevole Broccardi.

BROCCARDI. Debbo richiamare l'attenzione dell'onorevole ministro sopra questo capitolo. Si tratta di uno stanziamento di un milione e 470 mila lire per il Consorzio autonomo del porto di Genova.

Questo stanziamento non è altro che la conseguenza degli obblighi che il Governo si è assunti verso il Consorzio autonomo del Porto di Genova colla legge 12 febbraio 1903, n. 50, che costituiva il Consorzio stesso. Con quella legge che, quando fu discussa alla Camera nel 1902 venne dichiarata un ottimo affare per il Governo, il Governo veniva liberato di tutti i suoi obblighi verso il Porto di Genova compresi quelli risultanti dalla Convenzione col Duca di Galliera, e in compenso si impegnava a versare al Consorzio del porto, che tali obblighi si assumeva, un contributo di venti centesimi per ogni tonnellata di merce caricata o scaricata nel porto. E siccome il porto di Genova ha un movimento di circa sette milioni di tonnellate all'anno, che quest'anno saranno superate, lo stanziamento di un milione e 470 mila lire è rispondente al disposto della legge.

Basta considerare questa cifra per comprenderne l'esiguità. Ora non sono così ingenuo di chiedere un aumento di stanziamento in sede di discussione degli articoli, ma voglio unicamente far rilevare all'onorevole ministro che i venti centesimi del 1903, oggi sono come cinque, ed è quindi impossibile che il Consorzio del porto di Genova possa provvedere a tutti gli obblighi che la legge che lo costituiva, gli ha messo a carico con questo contributo.

Chi volesse aggiornare questo contributo, dovrebbe portarlo a sei milioni almeno. Non

lo domando: ho voluto far notare questo stato di cose all'onorevole ministro, che è nuovo al dicastero dei lavori pubblici, perchè lo abbia ben presente negli ulteriori provvedimenti finanziari che dovranno essere presi per mettere in grado il consorzio del porto di Genova di assolvere a tutte le esigenze del maggiore emporio commerciale nazionale.

Se fosse qui presente l'onorevole ministro De' Stefani, mi direbbe che recentemente con suo decreto il Governo nazionale ha provveduto in modo diverso per finanziare i lavori di ampliamento e arredamento del porto di Genova; ma io mi riservo di trattare in altra sede di questo argomento che certamente va a grande lode dell'attuale Governo, e particolarmente dell'onorevole ministro delle finanze, e gli risponderai che i duecento milioni che furono messi a disposizione del Consorzio per il completamento delle nuove opere è una generosa operazione bancaria.

In questa sede ho voluto soltanto richiamare l'attenzione dell'onorevole ministro sul fatto assurdo che il Consorzio percepisce venti centesimi per tonnellata di merce caricata e scaricata oggi come li percepiva nel 1903, mentre gli obblighi che deve adempiere costano da quattro a cinque volte tanto, il che è assurdo. Sono, quindi, necessari provvedimenti sui quali dovremo intrattenere, in altra sede, l'onorevole ministro.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Lantini.

LANTINI. Mi permetto di venire in appoggio a quanto ha detto l'amico onorevole Broccardi, e per chiedere non in questo momento un aumento di stanziamento, ma per preannunziare che dovremo probabilmente chiederlo per l'anno venturo.

Il porto di Genova si trova oggi ad un massimo di prosperità nei confronti degli anni trascorsi dalla guerra in poi. In dieci mesi del corrente 1924, Genova ha acquistato il primato nel Mediterraneo, superando di duecentomila tonnellate il traffico complessivo di Marsiglia; ma, mentre Marsiglia si trova ad avere in stato avanzato di esecuzione, lavori grandiosi per cui sta creando nuovi bacini ed ampliando il collegamento ferroviario e marittimo con l'entroterra così da mutare il suo porto « a rada » in porto anche fluviale collegandolo con le bocche della foce del Rodano, Genova questa possibilità non ha, e bisogna pensare alla possibilità di aiutare in tutti i modi lo sviluppo e il proseguimento delle opere portuali ed il suo più ampio e razionale raccordo con il sistema ferroviario che la serve.