

menti, rettificazioni e lavori locali che rendano possibile una navigazione che se anche esplicita in proporzione ridotta servirà a dimostrare il profitto che ne possono ritrarre il commercio, l'industria e l'agricoltura.

E tra i provvedimenti i quali con relativo poco dispendio possono dare subito un incremento pratico alla navigazione ha vi quello del dragaggio dei fiumi mai stato in addietro praticato in Italia. Epperò dò lode al ministro di aver ordinato l'acquisto di qualche draga che rese già utilissimi servizi nel medio Po.

Ma siccome, affinché i noli fluviali si mantengano i più bassi possibili importa che il percorso delle barche sia molto esteso, così io prego l'onorevole ministro di voler continuare l'opera intrapresa, dotando anche i corsi superiori di draghe adatte e poco costose, l'effetto delle quali si farà tosto sentire nel commercio di quelle sponde state sinora abbandonate.

E qui non posso non raccomandare che venga sollecitamente riattivata la navigazione del Po presso Torino che una volta facevasi con profitto fino a Cardè, stata interrotta da incuria di chi la doveva mantenere libera e da interessi purtroppo opposti alla navigazione.

Ed ora mi consenta la Camera una preghiera che sotto la parvenza di richiamo regionale ha il più alto interesse nazionale per la nostra terza Italia che, prossimamente, in confronto dell'estero nella mia amata Torino, scenderà ad affermare il risultato industriale e di lavoro di 50 anni di vita italiana unita!

Ci avviciniamo alla grande esposizione del 1911: che cosa diranno i forestieri davanti a quel cospicuo volume d'acque che scorre maestoso da parecchi chilometri a monte ed è percorso da poche e semplici barche pescherecce o di canottieri invece che da grosse barche di commercio, come avveniva non molti anni or sono?

Nelle esposizioni di tutte le città solcate da corsi d'acqua fu sempre fatto alla navigazione largo posto promuovendo l'esecuzione di esperimenti e di gare importanti di autoscafi di varia specie, di varia natura e con diversi sistemi di propulsione.

Ciò non è possibile allo stato delle cose se nulla si prevede e nulla si provvede.

Ma è possibile ancora il rimedio quando questo venga sollecito, attivo ed intelligente.

Sottopongo quindi anche questa circo-

stanza all'onorevole ministro nell'interesse specialmente della propaganda pratica, per la Navigazione interna, che ad una Esposizione Internazionale richiamerebbe l'attenzione di tutti. (*Approvazioni*).

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Toscanelli.

**TOSCANELLI.** Il principio della piena libertà di navigazione, che ha ispirato la legge che ci è stata presentata dal ministro dei lavori pubblici, è bellissimo; ma dubito che sarebbe restato semplice enunciazione teorica, se non fossero sopraggiunti gli articoli concordati fra ministro e Commissione, specialmente quelli che portano i numeri 19 e 24, i quali ritengo che metteranno la legge stessa sopra una via eminentemente pratica.

Non credo che la Camera abbia molto da occuparsi della prima categoria in cui sono ripartite le nuove opere: poichè essa concerne una parte puramente tecnica e riguarda il ministro della guerra. È naturale, dunque, che quanti hanno a cuore l'industria italiana si occupino particolarmente della seconda categoria di opere, in cui lo Stato concorre per la massima parte, e della terza, in cui concorre anche efficacemente, sebbene in minor parte. Il concetto del ministro, di assicurarsi il concorso degli enti locali, è saggio ed opportuno: poichè rappresenta la garanzia, per parte dello Stato, che anche gli interessati locali vorranno concorrere dopo aver riconosciuto la utilità delle opere; ma è pure evidente che occorre pensare come i comuni e le provincie siano in condizioni assai diverse da quelle in cui la legge primitiva dello Stato aveva inteso di porli nel 1865. Infatti allora si volle che il comune, pel suo sistema tributario, potesse attingere da tutte le diverse fonti di ricchezza del paese; ed il sistema della sovrimposta sulla fondiaria e sulla ricchezza mobile fu completato dai dazi di consumo, ossia dall'imposta sulla circolazione.

Ma invece la sovrainposta sulla ricchezza mobile è stata tolta; cosicchè la massima risorsa per i comuni e le provincie viene oramai dalla tassa fondiaria. L'addossare, dunque, i due quinti o tre quinti delle spese per le opere di navigazione di seconda o terza categoria ai comuni ed alle provincie, equivale a far ricadere la spesa sui fondi urbani e rustici, per la massima parte. Ora è da ritenere che i vantaggi ottenuti col trasportare le merci po-