

stazioni ferroviarie in provincia di Basilicata e nell'isola di Sardegna. (Leggi 30 agosto 1868, n. 4613; 12 giugno 1892, n. 267; 16 luglio 1894, n. 338; articolo 3 della legge 25 febbraio 1900, n. 56; legge 8 luglio 1803, n. 312; articolo 54 della legge 31 marzo 1904, n. 140 e articolo 70 del testo unico di legge approvato con regio decreto 10 novembre 1907, n. 844) (*Spesa ripartita*), lire 2,400,000.

Capitolo 119. Sussidi ai comuni e consorzi di comuni e di utenti delle strade vicinali più importanti soggette a servitù pubblica, per opere che stanno a loro carico (articolo 321 della legge 20 marzo 1865, n. 2248, allegato F), lire 400,000.

Su questo capitolo era iscritto per parlare l'onorevole Giacobone, ma ha dichiarato di rinunciarvi, parlando sul capitolo 117.

*Opere idrauliche.* — Capitolo 120. Opere di ristabilimento nei fiumi, laghi e canali navigabili compresi nelle opere idrauliche di 1ª e 2ª categoria (legge 2 gennaio 1910, numero 9, articolo 35), lire 2,5 0,000.

Su questo capitolo ha facoltà di parlare l'onorevole Sanjust.

SANJUST. La legge del 2 gennaio 1910 sulla navigazione interna è stata accolta con molto favore da tutte le regioni interessate. Si sperava che questa legge fosse l'origine del riordinamento della nostra rete di navigazione, riordinamento da lungo tempo studiato, atteso e reso noto agli studiosi, non solo d'Italia, ma di tutta Europa, in congressi internazionali, con pregevolissime pubblicazioni dovute in gran parte all'opera indefessa del nostro collega egregio, onorevole Romanin-Jacur.

Orbene, dalla legge del 1910 a oggi, si sono avvicendati alla discussione tre bilanci dei lavori pubblici, e per quanto io abbia cercato in essi ogni volta uno stanziamento che si riferisse alle linee nuove di navigazione, non l'ho potuto trovare; in quanto che anche questo capitolo 120, che si trova nel presente bilancio, parla dell'articolo 35 della legge, quello cioè che si riferisce al ristabilimento nei fiumi, laghi e canali navigabili compresi in opere idrauliche di prima e seconda categoria, delle opere esistenti.

Debbo quindi domandare all'onorevole ministro, se egli intenda, in un prossimo bilancio, affrontare la questione gravissima della nostra rete navigabile; questione la quale si collega all'economia di una delle regioni più ricche del paese, alla valle del Po, e che tende a risolvere un problema

al quale io ho dedicato una gran parte dei miei modesti studi.

Osservo che da qualcuno è stato sollevato il dubbio che un rinnovamento nelle reti di navigazione interna (rinnovamento inteso largamente, non limitato semplicemente a ritocchi, ma informato ad un concetto generale di sistemazione) potrebbe essere di concorrenza al nostro esercizio ferroviario. Non voglio spendere molte parole a combattere un'idea così erronea. È notorio infatti come in Germania il sistema di navigazione del Reno non ha fatto che accrescere continuamente il traffico delle linee che corrono lungo il fiume: e per citare un esempio nostrano dirò che un egregio collega mi raccontava ieri che per il rinnovato movimento del porto di Mantova, la tranvia Mantova-Brescia ha acquistato un traffico che prima non aveva affatto. Cosicché il solo accrescersi della navigazione in quel tratto ha prodotto un aumento nei trasporti delle linee ferrate viciniori. Per cui, quando la nostra rete fosse rinnovata in modo da mettere in movimento quelle merci meno ricche che oggi non si muovono, senza nulla togliere al traffico dalle ferrovie, noi non vedremmo che crescere tutti i prodotti sulle linee della valle del Po.

Mi auguro quindi che nel bilancio dell'anno venturo al capitolo 120 segua un altro, il quale stabilisca una somma che, in base agli articoli 24, 25 e seguenti della legge, provveda ad un sussidio chilometrico annuo per le nostre linee nuove di navigazione interna, od in altro modo consenta di affrontare radicalmente la soluzione pratica della grave questione.

MORPURGO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MORPURGO. Poche parole desidero aggiungere a quelle che con tanta competenza ha pronunziate testè il collega Sanjust.

È un fatto che la legge sulla navigazione interna è rimasta, per quanto riguarda l'azione del Ministero dei lavori pubblici, fino ad oggi, si può dire, lettera morta. Il Ministero è occupato da molte cure: deve destinare i fondi che il Parlamento mette a sua disposizione ad una quantità innumerevole di lavori, molti dei quali urgenti. Ma mi pare che dal momento che abbiamo una legge già votata da due anni sia dovere del Governo di porre mano alla esecuzione di essa. Per ciò, la prima cosa è di avere il regolamento per l'applicazione della legge stessa.