

## XCVIII.

## TORNATA DI MARTEDI 23 NOVEMBRE 1909

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **MARCORA**

## INDICE.

Atti vari . . . . .	Pag. 4396
<b>Comunicazioni</b> della Presidenza ( <i>Ringraziamenti</i> ) . . . . .	4357
<b>Disegni di legge:</b>	
Variatione nel bilancio dell' interno (CARCANO) ( <i>Presentazione</i> ) . . . . .	4367
Educazione fisica ( <i>Seguito della discussione</i> ) . . . . .	4395
DAL VERME . . . . .	4366
RAVA, ministro . . . . .	4366
PRESIDENTE . . . . .	4395
Modificazione alla legge relativa alle tasse sui velocipedi e automobili ( <i>Discussione</i> ) . . . . .	4367
BRUNIALTI . . . . .	4368
LACAVA, ministro . . . . .	4372-76-79
LEALI . . . . .	4371-76
MONTÙ . . . . .	4370
MORELLI-GUALTIEROTTI, presidente della Commissione . . . . .	4374-76-77-79
SAMOGGIA . . . . .	4367-77-78-79
VALLE . . . . .	4377
Navigazione interna: . . . . .	4380
BIGNAMI . . . . .	4389
CHIMIENTI . . . . .	4387
SICHEL . . . . .	4381
<b>Interrogazioni:</b>	
Istituto internazionale di agricoltura (nomina di un impiegato):	
PATRIZI . . . . .	4358
POMPILI, sottosegretario di Stato . . . . .	4358
Denunce delle morti di connazionali all'estero:	
POMPILI, sottosegretario di Stato . . . . .	4358
RIZZA . . . . .	4359
Scuole medie di Messina e di Reggio Calabria:	
ALESSIO GIOVANNI . . . . .	4359
CIUFFELLI, sottosegretario di Stato . . . . .	4359
Detenzione arbitraria di un cittadino in Torino:	
FACTA, sottosegretario di Stato . . . . .	4360-61
RONDANI . . . . .	4361

Dimissioni della Commissione ippica provinciale di Bologna:

BENTINI . . . . . Pag. 4362  
SANARELLI, sottosegretario di Stato . . . . . 4361-62

Incendio del legname depositato in Milazzo:

CUTRUFELLI . . . . . 4363  
DARI, sottosegretario di Stato . . . . . 4363

L'Union des gas e lo sciopero dei gassisti in Milano:

CANEPA . . . . . 4364  
FACTA, sottosegretario di Stato . . . . . 4364**Osservazioni e proposte:**

Sull'ordine dei lavori parlamentari . . . . . 4396

La seduta comincia alle 14.5.

**DI ROVASENDA, segretario,** legge il processo verbale della seduta di ieri.*(È approvato).*• **Congedi.**

PRESIDENTE. Hanno chiesto congedi per motivi di famiglia, gli onorevoli: Fani, di giorni 8, Ellerò, di 5, Lembo, di 5, Giacinto Gallina, di 2; per motivi di salute, gli onorevoli: Cavagnari di giorni 8, Agnesi, di 8.

*(Sono conoeduti).***Comunicazioni del Presidente.**

PRESIDENTE. Comunico alla Camera i seguenti telegrammi:

« La famiglia del senatore Mezzanotte ringrazia sentitamente la Camera e Vostra Eccellenza per le condoglianze che le ha espresso.

« Raffaele Mezzanotte ».

« Le condoglianze, che, a nome della Camera, Vostra Eccellenza si compiace di esprimere, rendono orgogliosa la città di

Chieti, che dalla preziosa attività del compianto senatore Mezzanotte trasse benefici e decoro.

« Con i ringraziamenti alla Camera, a Vostra Eccellenza ed all'onorevole Riccio giunga gradita l'espressione di viva e sincera riconoscenza ».

« Sindaco: Moscone ».

### Interrogazioni.

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca le interrogazioni.

La prima è quella degli onorevoli Patrizi, Lembo, Scalori e Morgari, al ministro degli affari esteri « se sia vero che un alto funzionario del nostro Corpo diplomatico sia stato nominato impiegato dell'Istituto internazionale di agricoltura, pur conservando il suo posto nell'organico del Corpo diplomatico e percependo in tal modo doppio stipendio ».

L'onorevole sottosegretario di Stato per gli affari esteri ha facoltà di rispondere.

**POMPILJ, sottosegretario di Stato per gli affari esteri.** Posso rispondere all'onorevole Patrizi in modo positivo per una parte della sua interrogazione, negativo per l'altra. È vero che il funzionario, a cui egli allude, fu nominato ad un alto posto dall'Istituto internazionale di agricoltura; non è vero peraltro che egli cumuli due stipendi, perchè non riscuote più dallo Stato quello che gli spetterebbe quale funzionario del Corpo diplomatico.

Aggiungo poi, per conto del ministro, che egli ha intenzione di rendere regolare la posizione del funzionario stesso, se, da un esame che si sta facendo, apparisse in qualunque modo trovarsi in contrasto con qualche disposizione vigente.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Patrizi ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

**PATRIZI.** La mia interrogazione che parrebbe suonasse biasimo a un funzionario, che deve essere degnissimo, se è stato ben giudicato da quell'apostolo dell'agricoltura che è il senatore Faina, non è contro di lui rivolta. Da un fatto io risalgo a un sistema, fatto e sistema che nè io nè voi possiamo approvare.

In fatto l'onorevole sottosegretario di Stato crede di avermi dato una risposta esauriente, ma io non posso trovarla tale, come nella sua anima rettilissima egli non la può così giudicare.

Un funzionario degli esteri è chiamato per i suoi meriti a coprire un alto posto in quella che si potrebbe anche chiamare Babele agraria, che è l'Istituto internazionale di agricoltura, e là adempie al suo ufficio. Si risponde: egli non ha percepito due stipendi; ma io potrei domandare: da quando non ha percepito due stipendi? forse dopo che la mia interrogazione è stata presentata alla Camera? Se così fosse, non vorrei insistere su questo punto, perchè non è bello. Non si deve attendere che alla Camera si levi una voce di allarme, svegliando chi deve adempiere il suo dovere.

Il ministro pensa di porre rimedio a questo fatto, che addirittura non può lasciar tranquillo nessuno di noi; ma doveva averlo fatto prima, perchè gli uffici non sono fatti per le persone, ma le persone per gli uffici. Decida una buona volta. Nè si deve d'altra parte dare questo esempio di accomodare, sia pure per deferenza verso persone degne, i pubblici uffici ed il pubblico interesse a vantaggio di una persona.

Per ciò sono lieto di aver presentato la mia interrogazione, richiamando l'attenzione della Camera su questo fatto, che spero non abbia più da avvenire. Me ne dà affidamento il mio collega della deputazione umbra, che degnamente siede a quel posto. Sia egli sempre rigido per il dovere e richiami chiunque, sia anche altissimo, all'adempimento dell'obbligo suo.

**PRESIDENTE.** Segue la interrogazione dell'onorevole Rizza, al ministro degli affari esteri « per domandare se i nostri rappresentanti all'estero, facciano denuncia dei decessi dei nostri connazionali, e se tali decessi siano poi, dal Ministero degli esteri, comunicati ai rispettivi municipi, a cui possano interessare ».

L'onorevole sottosegretario di Stato per gli affari esteri ha facoltà di rispondere.

**POMPILJ, sottosegretario di Stato per gli affari esteri.** I consoli essendo investiti della qualifica di ufficiali dello stato civile, naturalmente possono ricevere nelle loro cancellerie denunce dei decessi dei loro amministratori; ricevono del pari le copie degli atti di morte denunziati alle autorità locali e che, in qualche rara circostanza, i nostri connazionali presentano agli uffici consolari per le opportune registrazioni. Tanto dei primi quanto dei secondi viene fatto regolare invio, da parte dei consoli, al Ministero che, previa la debita legalizzazione, li trasmette a quello di grazia e giustizia

per essere annotati nella seconda parte del registro degli atti di morte dei comuni del Regno.

Quando poi, per virtù di convenzioni internazionali, queste denunce siano trasmesse d'ufficio dagli Stati esteri, si usa il tramite diplomatico che, purtroppo, prende molto tempo; e, qualche volta, anche intere annate.

Gli inconvenienti sono piuttosto da ricercarsi nella quasi generale trascuranza, per parte dei nostri connazionali, dell'articolo 367 del Codice civile, che prescrive l'obbligo, entro tre mesi, di rimettere copia, all'agente diplomatico od all'agente consolare, degli atti dello stato civile compiuti all'estero.

Fu chiesto all'onorevole Rizza se la sua interrogazione fosse stata determinata da qualche fatto speciale, ma egli non ci ha potuto o voluto dare alcun ragguaglio specifico in proposito.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Rizza ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

**RIZZA.** Innanzi tutto mi permetta l'onorevole sottosegretario di dirgli che non è esatto che io non abbia voluto dare alcuna spiegazione specifica, perchè non ho avuto l'onore di ricevere la sua nota. Quindi il mio silenzio è completamente scusabile.

Mi arrendo alle ragioni validissime che l'onorevole Pompilj ha avuto la cortesia di esporre; ma pur tuttavia, credo mio dovere richiamare la sua attenzione sull'argomento che è di gravissima importanza, perchè il ritardo delle notizie di decesso ai congiunti arreca gravi danni alle famiglie e lede una infinità di interessi. Insisto pertanto nella mia preghiera, perchè voglia trovar modo di riparare possibilmente a questo grave inconveniente.

**PRESIDENTE.** Segue l'interrogazione dell'onorevole Giovanni Alessio, al ministro dell'istruzione pubblica, « per sapere se intenda provvedere ed in che modo al regolare funzionamento nel prossimo anno scolastico delle scuole medie di Messina e Reggio Calabria e specialmente della scuola normale maschile di Messina ».

L'onorevole sottosegretario di Stato per la pubblica istruzione ha facoltà di rispondere.

**CIUFFELLI, sottosegretario di Stato per l'istruzione pubblica.** Il Ministero dell'istruzione pubblica, desiderando assecondare i desideri delle popolazioni di Reggio e di Messina, si è dato cura di prendere i ne-

cessari provvedimenti per assicurare l'apertura delle scuole secondarie in quelle due città.

I provvedimenti non erano pochi nè facili, come certamente riconoscerà l'onorevole Alessio.

Si presero accordi col ministro dei lavori pubblici e con le autorità locali per la costruzione di baracche e di padiglioni: si è mandato sopraluoogo un provveditore che è anche ingegnere, perchè riguardo alle scuole secondarie ed anche alle elementari vigilasse sull'esecuzione dei lavori.

Fu prorogata la sessione degli esami, perchè era impossibile aprire quelle scuole ai primi di ottobre.

Si è dovuto mandare il personale, che in parte si è trasferito da altre città, dacchè non tutti i superstiti dal disastro di Messina e di Reggio desideravano ritornarvi. Ora tutte queste disposizioni sono state prese, e per effetto dei provvedimenti che ho indicato, oltre le scuole che già esistevano a Reggio e Messina si aprirà anche una scuola normale femminile a Reggio, in esecuzione della legge recentemente approvata dal Parlamento.

Come vede il collega Alessio, siamo nella imminenza della apertura delle scuole secondarie di Reggio e di Messina, che saranno di auspicio e di ausilio alla rinascita intellettuale e morale di quelle nobili città che la sventura ci ha reso più care.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Giovanni Alessio ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

**ALESSIO GIOVANNI.** Avevo presentato l'interrogazione fin da giugno e quindi fin da allora insistevo perchè dei provvedimenti fossero presi in tempo, in modo da potere aprire le scuole a novembre.

Non si è riusciti, e convengo che molte sono state le difficoltà.

Bisogna però osservare subito che noi non possiamo metterci in condizione di far perdere l'anno ai giovani, perchè essi, se non lo perdono nel senso che avranno il passaggio, lo perdono di fatto.

Infatti, costringere i giovani a cominciare i corsi in gennaio, febbraio e marzo, è lo stesso che far perdere loro un corso di studio effettivo.

Anche le famiglie si troveranno nel grave disagio di tenere i figliuoli a casa e di far loro dare gli esami di riparazione a dicembre, per poi far loro cominciare il corso dopo le feste natalizie.

Io, dunque, prendo atto delle dichiarazioni dell'onorevole sottosegretario di Stato; e mi auguro che tutte le scuole siano effettivamente aperte.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole Rondani al ministro dell'interno « per avere comunicazione delle disposizioni prese al riguardo dei funzionari di pubblica sicurezza responsabili della detenzione arbitraria del cittadino Emilio Parlamento avvenuta a Torino il 27 novembre scorso ».

L'onorevole sottosegretario di Stato per l'interno ha facoltà di rispondere a questa interrogazione.

FACTA, *sottosegretario di Stato per l'interno*. Gli ultimi lavori compiuti nella città di Torino, i quali hanno reso la maggior parte dei quartieri della città stessa assolutamente civili, hanno fatto sì che si è concentrata in un punto più abbandonato della città tutta la malavita torinese, la quale si compone specialmente di pregiudicati e di prostitute. Una di queste strade disgraziate è la via degli Stampatori. Ora accadde che nel 27 novembre 1908 un tale signor Parlamento Emilio, (*Siride*) venendo da Marsiglia e dovendo aspettare il treno che da Torino lo avrebbe condotto a Cossato, suo paese di origine, ha creduto bene di passare quelle ore che gli erano rimaste di aspettativa in una osteria di infimo ordine di questo stesso quartiere.

La Camera comprenderà come questo quartiere sia più naturalmente sorvegliato dagli agenti di pubblica sicurezza. E siccome il signor Parlamento ebbe anche la disgrazia di mettersi ad un tavolo e di giocare con due prostitute ed un pregiudicato, era naturale che gli agenti di pubblica sicurezza, vedendo questo quartetto in uno dei posti più sorvegliati della città, abbiano creduto conveniente, di fronte a questo forestiero, il quale mostrava una certa amicizia con gli altri pregiudicati che giuocavano con lui, di domandare le sue generalità per sapere chi fosse questo signore.

Ma il signor Parlamento ha cominciato a nicchiare, in quanto che, pur dando le sue generalità, ha dichiarato che avrebbe potuto giustificarle poi col presentare il passaporto: ma non lo ha presentato.

Allora le guardie domandarono che esibisse questo passaporto; il signor Parlamento dichiarò che, avendo lasciato le valigie alla stazione, occorreva recarsi colà per prenderlo. E gli agenti aderirono im-

mediatamente avviandosi verso la stazione. Se non che, tornata più fresca la memoria al signor Parlamento, egli, quando stava per incamminarsi, dichiarò che si ricordava di averlo lasciato a Marsiglia. E l'incertezza di questo signore fece sì che le guardie l'invitassero a dare, per lo meno, altre indicazioni sulla sua identità: perchè quelle generiche, da lui date, non erano sufficienti.

Ma egli dichiarò di non conoscere nessuno che potesse dare tali indicazioni sul conto suo. Si comprende come, trovata una persona che veniva dall'estero, non conosciuta, in un arnese non molto rassicurante ed in compagnia intima con due prostitute, e pregiudicati, in uno dei quartieri più luridi di Torino, le guardie di pubblica sicurezza dicessero a questa persona: Venite con noi; quando avrete dato spiegazioni sul conto vostro sarete messo in libertà.

Fu tradotto in questura; ed allora, telegraficamente, si chiesero, al paese d'origine ed a Marsiglia, indicazioni su questo individuo; ma intanto egli fu invitato a giustificare al più presto la sua identità: perchè questo sarebbe stato il mezzo per chiarire, nel modo più conveniente, la sua condizione.

Allora il Parlamento fece un telegramma alla sua famiglia, o un telegramma che diceva esser diretto alla sua famiglia, ed un altro al sindaco di Cossato. Ma la sua famiglia non rispose mai; ed il sindaco di Cossato rispose non immediatamente, ma dopo qualche giorno.

E, poichè questo individuo non poteva dar contezza di sè stesso, si aspettarono queste informazioni.

Giunto il telegramma del sindaco di Cossato che identificava l'individuo, questo fu messo in libertà.

Certamente è deplorabile il ritardo che il sindaco frappose nel rispondere al telegramma della questura di Torino col quale si chiedeva di identificare l'individuo; ma la causa di tutto questo fu il signor Parlamento: perchè se egli fosse stato in altra compagnia, in quel giorno, probabilmente non avrebbe avuto l'onore di veder portato il suo nome in Parlamento, (*Ilarità*) e sarebbe stato trattato come qualunque altro cittadino.

Disgraziatamente, incappò in quella compagnia, che destò i sospetti della pubblica sicurezza, e questa fece il dover suo.

Speriamo che la lezione gli giovi, e che le

sue peregrinazioni, d'ora innanzi, abbiano luogo in quartieri diversi da quello in cui egli fu dalla pubblica sicurezza rinvenuto. *(Bene!)*

**PRESIDENTE.** L'onorevole Rondani ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

**RONDANI.** Vorrei augurarmi che la lezione giovasse ai funzionari che hanno detenuto arbitrariamente il cittadino Parlamento. Il suo stesso nome è un omaggio alla Costituzione. *(ilarità)*. Se fosse vero che il sindaco di Cossato avesse risposto in ritardo alla domanda di informazioni, fatta dal questore di Torino, ella avrebbe perfettamente ragione; ma il sindaco di Cossato rispose subito; e soltanto cinque giorni dopo tale risposta, il Parlamento fu rilasciato.

L'indagine, dunque, sarebbe su questo punto: ella afferma con tutta sicurezza che la risposta del sindaco fu tardiva; mentre io potrei dirle che, da un'indagine fatta dal Comando dell'arma dei carabinieri, pare che sia risultato che un funzionario di questa non abbia trasmesso in tempo il telegramma. Se pertanto ella fosse in grado di assicurarmi che tutta la colpa è del sindaco, io non avrei altro da dire; ma le cose a me risultano in modo assai diverso: a me risulta che il Parlamento fu trattenuto, dopo la risposta, cinque giorni. Il Parlamento fu trovato in un posto... Ebbene ciascuno dev'essere trovato in qualche posto. *(ilarità — commenti)*. Ad ogni modo, non ho mai saputo che questo fosse un reato. Fu detto dai giornali che quella era una casa di malaffare. Certo, non era una biblioteca; ma dico che, se non andava a fare una buona azione, era logico che andasse in una casa di malaffare... *(ilarità — commenti)*.

**FACTA, sottosegretario di Stato per l'interno.** Chiedo di parlare.

**PRESIDENTE.** Parli.

**FACTA, sottosegretario di Stato per l'interno.** Voglio dare un chiarimento. Il telegramma della questura di Torino al sindaco di Cossato fu del 27 novembre, il giorno stesso dell'arresto; il telegramma del sindaco di Cossato porta la data del sei... *(Interruzione del deputato Rondani)*. Il telegramma del sindaco era del sei; vede che si tratta di appena 24 ore, e non di sei giorni.

**RONDANI.** Le proverò che il ritardo nella liberazione del detenuto fu di sei giorni.

**PRESIDENTE.** Le due interrogazioni seguenti, non essendo presente l'interrogante, s'intendono ritirate:

Chimienti, al ministro dei lavori pubblici, « per sapere se intenda finalmente dare il soprassoldo di località agli impiegati della stazione ferroviaria di Brindisi ».

Chimienti, al ministro dei lavori pubblici, « per sapere le ragioni del ritardo della pubblicazione del regolamento per il servizio sanitario delle ferrovie dello Stato ».

L'onorevole Bentini interroga il ministro di agricoltura e commercio « sulle ragioni che hanno indotto a dimettersi la Commissione ippica provinciale di Bologna ».

L'onorevole sottosegretario per l'agricoltura e commercio ha facoltà di rispondere a questa interrogazione.

**SANARELLI, sottosegretario di Stato per l'agricoltura, industria e commercio.** La Commissione ippica della provincia di Bologna, nelle visite eseguite in gennaio e marzo, non propose per l'approvazione alcuni stalloni. Contro il giudizio della Commissione i proprietari reclamarono al Ministero, chiedendo con insistenza una nuova visita.

Il diniego dell'approvazione toccò, su 45 stalloni presentati, a 23, dei quali 9 appartenenti ad un solo proprietario.

Di fronte all'eccezionale gravità del caso, non mai avutosi nei venti anni dacchè vige il regolamento 24 giugno 1888, e tenendo conto che il Consiglio ippico ammise la facoltà, ai proprietari di stalloni, di ricorrere contro il verdetto negativo delle Commissioni ippiche provinciali, rimandando i reclami all'esame di uno speciale Comitato, il Ministero affidò a due membri del Consiglio ippico, il conte Giulio Venino e professore Giacinto Fogliata, l'incarico di indagare e riferire sui reclami ond'è parola.

Il risultato delle indagini fu questo: Non potersi mantenere il diniego dell'approvazione per sei stalloni. Onde il Consiglio ippico deliberò di non potersi escludere questi dall'esercizio della monta pubblica.

Ossequente a tale deliberazione, il Ministero rilasciò gli attestati di approvazione.

La Commissione ippica di Bologna ha voluto vedere in ciò una menomazione del suo prestigio e si è dimessa. Ma è da confidare che non insista nelle dimissioni, perchè, nel diverso apprezzamento dei riproduttori, non può esservi nulla che offenda.

Il Ministero non ha mancato di fare uffici in questo senso e spera in un felice risultato delle sue premure.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Bentini ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

BENTINI. Non avrei presentato la mia interrogazione, nè c'insistere, se, secondo il mio parere, non involgesse una questione di principio. Del resto, se la questione è piccola, l'onorevole sottosegretario sa che in Bologna e nella provincia ha generato conseguenze piuttosto allarmanti.

Non si tratta soltanto della Commissione provinciale ippica, ma si tratta di sospetti ingenerati contro l'amministrazione. Checchè ne dica l'onorevole sottosegretario di Stato, il provvedimento è apparso, non solo eccezionale, ma anche illegale.

Egli sa molto meglio di me che non c'è articolo di legge, nè di regolamento, che sancisca il principio che sia sindacabile il parere delle Commissioni provinciali ippiche. Mai del resto si è sindacata l'opera di questi consessi.

Ora io domando all'onorevole sottosegretario di Stato per quali motivi si è ispirato ad un provvedimento che deroga dallo spirito della legge e alla sua interpretazione.

E non si tratta soltanto di una illegalità, ma anche di una scorrettezza. Infatti i suoi inviati, onorevole sottosegretario di Stato...

SANARELLI, *sottosegretario di Stato per l'agricoltura, industria e commercio*. Inviati? Sono membri del Consiglio ippico.

BENTINI. Io domando chi ha dato incarico al Consiglio ippico d'immischiarsi in questa faccenda...

SANARELLI, *sottosegretario di Stato per l'agricoltura, industria e commercio*. Il Consiglio ippico non deve occuparsene?

PRESIDENTE. Ma non facciamo dialoghi!

BENTINI. Ora i suoi inviati sono venuti a Bologna; hanno proceduto al riesame delle cose in assenza dei membri della Commissione, e perciò sono venuti in una sentenza perfettamente contraria.

E si aggiunga anche che uno degli inviati ha avuto un senso così grossolano, così poco felice, di delicatezza nel suo ufficio, che si è permesso di fare una polemica sui giornali, d'ingiuriare e diffamare i membri della Commissione ippica di Bologna, di guisa che pende davanti al tribunale un processo per ingiurie e diffamazione.

Ora io domando se questo sia il modo di provvedere al decoro dell'amministrazione, e in pari tempo se sia il modo di compensare cittadini che da molti anni prestano l'autorità del loro nome e della loro competenza.

SANARELLI, *sottosegretario di Stato per l'agricoltura, industria e commercio*. Vorrei dare uno schiarimento all'onorevole Bentini.

Quei due delegati inviati a Bologna, vi furono inviati dal Consiglio ippico.

BENTINI. Ma lei ne ha interessato il Consiglio ippico.

PRESIDENTE. Non facciamo dialoghi, ripeto!

SANARELLI, *sottosegretario di Stato per l'agricoltura, industria e commercio*. Appunto il Consiglio ippico che si occupa di questo servizio del nostro Ministero ha concesso la facoltà a tutti i produttori di cavalli di ricorrere al Ministero contro le deliberazioni delle Commissioni provinciali ippiche.

Ora questi proprietari, che si sono creduti lesi a Bologna, hanno ricorso, come ne dava loro facoltà la deliberazione del Consiglio ippico; ed il Consiglio ippico ha accettato questi reclami, perchè si trattava nientemeno che di 23 cavalli stalloni esclusi dalle pubbliche monte, ed ha inviato due suoi membri che sono competentissimi nella materia.

Sull'operato di questi due membri del Consiglio ippico non possiamo intervenire perchè ha giudicato in proposito il Consiglio stesso, a cui è stato trasmesso il rapporto di questi signori; e noi siamo assolutamente estranei a tutto ciò che ella è venuta a dire qui.

BENTINI. Ma l'onorevole sottosegretario di Stato dichiara che è insindacabile...

PRESIDENTE. Ella ora non ha facoltà di parlare.

S'intendono ritirate per l'assenza degli interroganti le seguenti interrogazioni:

Rampoldi, Scalori, Montemartini, al ministro dell'istruzione pubblica, « per sapere, se, in attesa di maggiori provvedimenti, non reputi doveroso e urgente presentare al Parlamento un disegno di legge, che assicuri un giusto trattamento di riposo almeno a quei veterani dell'insegnamento secondario, che, agli effetti della pensione, non possono cumulare gli anni di servizio dato ai comuni e alle provincie con quelli di servizio governativo »;

Meda, al ministro dei lavori pubblici, « per conoscere se intenda provvedere alla sollecita rimozione del passaggio a livello esistente in comune di Rho sulla tratta Milano-Gallarate della provinciale del Sempione »;

Cavallari, Brunelli, al ministro dei lavori pubblici « per conoscere i criteri in base ai quali l'avvocato Raniero Ribecchi è stato escluso dal concorso al posto di allievo ispettore delle ferrovie dello Stato, indetto il 15 aprile u. s. »;

Rizzone, Rizza, ai ministri della guerra e dell'istruzione pubblica, « per sapere se, e quali provvedimenti intendano prendere, per non danneggiare gli studenti universitari, appartenenti alla seconda categoria, testè chiamati sotto le armi »;

Chimienti, al ministro dell'interno, « per sapere se il Governo intenda istituire un lazzaretto per animali nel porto di Brindisi, lazzaretto reclamato dalle necessità del commercio di animali da lavoro e da macello nel porto di Brindisi »;

Calda, al ministro dei lavori pubblici, « sulla opportunità di modificare i turni di servizio troppo gravosi del personale viaggiante delle ferrovie del deposito di Bologna e l'orario di servizio del personale di stazione ».

Segue ora l'interrogazione dell'onorevole Cutrufelli, al ministro dei lavori pubblici, « per sapere - tenuto presente l'incendio del legname depositato a Milazzo - da quanto tempo il materiale giaceva sulle banchine, la ragione del suo non impiego e quella della mancata sorveglianza. Domanda infine se per evitare che l'inconveniente possa ripetersi, e su più vasta scala, a Messina, non creda necessario disporre subito che tutto il legname depositato sulle banchine venga urgentemente inviato alle diverse destinazioni di impiego - obbligando le imprese ad affrettare i lavori - disponendo che i materiali eccedenti al bisogno immediato siano distribuiti ai numerosi cittadini ai quali furono già concessi dalla Commissione competente ».

Ha facoltà di rispondere l'onorevole sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.

DARI, sottosegretario di Stato per i lavori pubblici. Il legname depositato a Milazzo apparteneva a due ditte, delle quali una ha il suo cantiere, come l'onorevole Cutrufelli saprà benissimo, a Milazzo.

Questa ditta teneva il legname sulla banchina fino a che non fosse venuto il turno di sua lavorazione nel cantiere medesimo; e la sorveglianza, trattandosi di legname privato, stava a carico dei proprietari del medesimo.

Il Governo però, oltre al servizio normale di pubblica sicurezza, teneva e tiene

a Milazzo un custode pagato dall'ufficio dei baraccamenti, scelto dal comandante del porto.

A Messina poi non c'è il sistema di tenere depositato nella banchina il legname, il quale deve andare immediatamente nei magazzini del Genio civile, tranne le partite in contestazione.

Ora poi, completato l'impianto moderno di difesa contro gli incendi ed organizzato un corpo di pompieri, è da dirsi allontanato, per quanto è ragionevolmente prevedibile, ogni altro pericolo di incendio.

PRESIDENTE. L'onorevole Cutrufelli ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

CUTRUFELLI. Le belle parole non possono distruggere il fatto. Ed il fatto è che c'era un forte deposito di legname sulla banchina di Milazzo e che da un incendio fu distrutto; il fatto è che, se ci fosse stata la necessaria sorveglianza, ciò non sarebbe avvenuto.

Resta da vedersi se era prevedibile l'incendio. Ed io credo che non ci vuole molto per concludere che là dove ci sono materie combustibili molto facilmente un incendio può avvenire.

Resta ancora da vedere se la disposizione della sorveglianza fu data, o non fu data. Se fu data, la colpa è del sorvegliante che mancò al suo dovere. Se non fu data, la colpa risale al funzionario che non è stato previdente.

L'onorevole Dari afferma che la sorveglianza era stata disposta; ed allora io vorrei sapere perchè non ha fatto nessun accenno ad una eventuale misura di rigore, che si sarebbe dovuta prendere contro il sorvegliante.

Certamente questo è male; perchè nell'amministrazione della cosa pubblica, io ritengo che il richiamo al proprio dovere debba giungere così veloce come il premio e la lode.

Stando così le cose, non posso che deplorare l'accaduto.

Quanto poi alla seconda parte della mia interrogazione, non so se siano state prese misure speciali per Messina.

Ad ogni modo, poichè inconvenienti non ce ne sono stati, io mi dichiaro soddisfatto della risposta dell'onorevole sottosegretario di Stato.

PRESIDENTE. L'onorevole Nuvoloni non essendo presente, s'intende ritirata la sua interrogazione al ministro dei lavori pubblici, « per conoscere quando si darà

principio ai lavori di prolungamento del molo occidentale del porto di Portomaurizio — quando si provvederà all'escavazione del porto stesso ed alla costruzione del binario di raccordo tra la stazione ed il porto di Portomaurizio.

Sono così esaurite le interrogazioni inscritte nell'ordine del giorno.

FACTA, *sottosegretario di Stato per l'interno*. Se l'onorevole Presidente lo permette vorrei pregarlo di consentirmi di rispondere alla interrogazione dell'onorevole Canepa circa il contegno del Governo verso la Compagnia Union des Gas nella circostanza dello sciopero del suo personale.

PRESIDENTE. Sta bene. Ha facoltà di rispondere, onorevole sottosegretario di Stato.

FACTA, *sottosegretario di Stato per l'interno*. L'onorevole Canepa domanda quale sia stato il contegno del Governo durante lo svolgimento dello sciopero che avvenne a Milano verso la Compagnia Union des Gas.

Ora io rispondo molto semplicemente che la condotta del Governo in questo caso è stata quella che esso tiene sempre in queste contestazioni, nelle quali non può intervenire per non turbare i rapporti che passano fra capitale e lavoro.

Tuttavia posso dire all'onorevole Canepa che in quest'ultimo momento ho ricevuto notizie da Milano che fortunatamente le divergenze che più si agitano fra i lavoratori e la Società stessa non sono più di così grave momento, onde è lecito sperare che lo sciopero sia per essere composto.

Non ho bisogno di dire all'onorevole Canepa che l'augurio vivissimo, che il Governo fa, si è che veramente questo accordo avvenga affinché non sia più ulteriormente turbata la vita cittadina a Milano. E ho vivissima fiducia che in brevissimo tempo potremo sapere che lo sciopero è finito.

PRESIDENTE. L'onorevole Canepa ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

CANEPA. Ringrazio l'onorevole sottosegretario di Stato delle notizie che ha date e della fiducia che ha espressa, fiducia alla quale partecipo. Anche io comprendo le sue riserve, tanto più che una riserva s'impone anche a me in questo momento delicato.

Non rianderò quindi a tutte le sorte di provocazioni irritanti a cui si è abbandonata in questo conflitto la Compagnia, provocazioni che furono concordemente deplorate da sindaci, da prefetti e dalla stampa di tutti i partiti.

Ma non posso non ricordare un fatto.

Due giorni prima che lo sciopero scoppiasse era stato emanato un lodo da un collegio arbitrale composto di due arbitri eletti dalla *Union des Gas*, due dagli operai, e dell'ingegnere Ronco, nominato dal presidente del tribunale.

Questo collegio arbitrale aveva risolto un punto di controversia tra la Compagnia e gli operai.

Orbene, appena è scoppiato lo sciopero, la Compagnia si è affrettata a dichiarare che non teneva più nessun conto di quel lodo.

Ora questa ribellione ad una cosa che nella civiltà italiana è ritenuta sacra, cioè alla cosa giudicata, tanto più sacra quando i giudici ce li siamo scelti noi, mi pare che possa e debba significare da parte di questa Compagnia un disprezzo delle nostre consuetudini, dei diritti acquisiti degli operai, un disprezzo che essi certamente, questi signori della Compagnia inglese, non userebbero a Londra. La civiltà italiana, come la civiltà inglese, riconoscono ambedue la santità della cosa giudicata, ed allora io debbo ritenere che questi signori, quando vengono qui da noi, credono di essere in India. Orbene, il Governo ha il dovere di persuaderli che invece sono in Italia.

Il Governo deve domandare a se stesso se a gente che disprezza in questo modo la nostra civiltà si debbano ancora mandare soldati italiani per montare la guardia alle loro officine; se per essi si debbano sequestrare gli operai avventizi, in modo da liberarli dal soffio dell'opinione pubblica, la quale disapprova così unanimemente la condotta della Compagnia, e se si debbano usare tanti riguardi, come purtroppo forse sono stati usati, tanto più che al contegno provocante e irritante dei capitalisti ha formato contrasto il contegno serio, riflessivo, remissivo e conciliante della massa operaia.

Concludo augurando che il Governo, da questi fatti, soprattutto dalla sua autorità morale ed anche eventualmente, se sarà il caso, dalla legge di pubblica sicurezza, tragga argomento per persuadere la Compagnia a più miti consigli; ed esprimo anche, certo di interpretare il sentimento di tutti, senza distinzione di partito, il voto che l'azione del Governo sia agevolata dall'intervento e dall'opera dell'uomo eminente, che rappresenta presso l'Italia la grande e liberale nazione inglese.

PRESIDENTE. Così sono esaurite le interrogazioni.

**Seguito della discussione del disegno di legge sull'insegnamento e sugli insegnanti di educazione fisica.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge sull'insegnamento e sugli insegnanti di educazione fisica.

La discussione fu interrotta all'articolo 20, al quale l'onorevole Turati aveva proposto un'aggiunta non accettata dal Governo nè dalla Commissione. Rileggo l'articolo 20 concordato:

« Entro un anno dalla promulgazione della presente legge sarà bandito un concorso per 40 posti fra gl'insegnanti attualmente in servizio, che alla data del bando del concorso stesso avranno almeno otto anni di insegnamento con ufficio di ruolo.

« Ai vincitori del concorso sono applicabili le disposizioni dell'articolo 14 e, per ordine di graduatoria, è data loro facoltà di scelta fra le sedi da essi occupate e le vacanti, comprese quelle di principale importanza.

« Negli anni successivi gl'insegnanti attuali saranno ammessi ai concorsi, anche se non posseggano il titolo, di cui all'articolo 11, purchè abbiano non meno di tre anni di insegnamento con ufficio di ruolo; e sarà riservato ai dichiarati fra essi eleggibili a posti di ruolo un terzo dei posti messi a concorso.

« Gli attuali insegnanti vincitori dei concorsi ai sensi del presente articolo, faranno passaggio dalla categoria C alla categoria A del 3° ordine dei ruoli, conservando il loro grado e la loro anzianità, e, qualora la sede cui potranno essere assegnati lo consenta, continueranno a godere dei benefici di cui all'articolo 19 ».

L'aggiunta presentata dall'onorevole Turati ed altri è la seguente:

« Dopo l'ultimo comma, aggiungere:

« Sono riconosciuti validi pel conseguimento della pensione gli anni di servizio prestati nelle scuole governative dal 7 luglio 1878 ».

La metto a partito.

(Dopo prova e controprova l'aggiunta non è approvata).

Metto a partito l'articolo 20 di cui ho dato lettura.

(È approvato).

**Art. 21.**

Salvo le disposizioni transitorie, di cui negli articoli 19 e 20 della presente legge, si applicano agli insegnanti di educazione fisica tutte le disposizioni relative ai cumuli d'impiego riguardanti gli altri insegnanti di scuole medie.

(È approvato).

**Art. 22.**

Gli aumenti di stipendio agli attuali insegnanti di ginnastica, derivanti dalla presente legge, hanno effetto dal 1° ottobre 1909.

Gli aumenti di retribuzione per incarichi, supplenze ed eccedenze d'orario hanno effetto dal 1° gennaio 1910.

(È approvato).

**Art. 23.**

Per le scuole medie che verranno istituite o convertite in governative dopo il 1° ottobre 1909, i contributi annui indicati nella tabella A, annessa al testo unico approvato con regio decreto 25 luglio 1907, n. 645, sono aumentati di lire 700.

(È approvato).

**Art. 24.**

Il Governo del Re, udito il Consiglio dei ministri, è autorizzato ad emanare le norme occorrenti per le ispezioni riguardanti l'insegnamento dell'educazione fisica, l'attuazione della presente legge e il suo coordinamento con le altre leggi dello Stato.

A questo articolo 24 l'onorevole Turati insieme con gli onorevoli Faustini, Rampoldi, De Felice-Giuffrida, Milana, propone di aggiungere:

« Per l'opera di vigilanza verrà introdotto nel futuro Ispettorato per le scuole medie un corpo di ispettori di educazione fisica, scegliendoli fra gli insegnanti di ginnastica, comunque abilitati, in attività di servizio ».

Mi pare che in parte questo emendamento sia stato trasfuso nella nuova formula dell'articolo 24. Per ciò, sostanzialmente, l'emendamento dell'onorevole Turati è stato accolto. Ad ogni modo, poichè l'onorevole Turati non è presente, s'intende che vi rinunzia.

Su questo stesso articolo è stato presentato dall'onorevole Greppi il seguente ordine del giorno:

« La Camera invita il Governo a valersi delle facoltà consentitegli dall'articolo 24

del presente disegno di legge per quanto riguarda le scuole elementari, soltanto dopo aver sentito l'avviso di una Commissione reale.

« Greppi, Cornaggia, Dal Verme, Marazzi, Ellero ».

L'onorevole Greppi non è presente, ma ha delegato l'onorevole Dal Verme a svolgere quest'ordine del giorno.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Dal Verme.

DAL VERME. Incaricato dall'onorevole Greppi a sostituirlo, io dovrei ora svolgere quest'ordine del giorno; ma, poichè l'onorevole mio amico il ministro della pubblica istruzione mi ha dichiarato che non potrebbe accoglierlo, mi limito ad esprimere il pensiero che ci ha mossi nel presentarlo. Abbiamo voluto evitare che nel silenzio della legge, per ciò che riguarda la scuola elementare, non si avesse a promulgare un regolamento *ex novo* nel quale fossero prescrizioni uniformi per tutte le scuole elementari del Regno. Noi abbiamo voluto richiamare l'attenzione dell'onorevole ministro sulla legge vigente, la legge De Sanctis, la quale, quantunque antiquata, quantunque vecchia di quasi trent'anni, pare a noi che in questo particolare, me lo perdoni l'onorevole ministro, sia migliore della presente; ed è facile che sia migliore, perchè nella presente non si specifica nulla della scuola elementare.

Cito una frase dell'articolo 1° della legge De Sanctis, che dice « la ginnastica educativa », dizione che noi preferiamo all'altra « corso di ginnastica ». Poi l'articolo 30 si esprime così: « Nelle scuole femminili di ogni grado la ginnastica avrà carattere esclusivamente educativo e sarà regolata con norme speciali ».

È questa distinzione che soprattutto noi vorremmo, tra scuole maschili e femminili, ed a questo proposito voglio richiamare l'attenzione dell'onorevole ministro sulle scuole miste, che sono quelle di tutti i piccoli comuni rurali e montani; scuole i cui titolari sono donne e nelle quali gli allievi sono in grande prevalenza le fanciulle, che sono sempre mandate alla scuola, mentre i maschi sono per lo più mandati in campagna a pascolare il bestiame.

Io mi trovo già condotto a dare il mio voto favorevole a questo disegno di legge, perchè l'onorevole ministro cortesemente mi ha dichiarato, esplicitamente, che i bilanci

comunalmente non avranno alcun carico per effetto di questa legge; ma, perchè abbia a dare questo voto di buona voglia, vorrei che l'onorevole ministro mi favorisse anche quest'altra assicurazione.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro della pubblica istruzione.

RAVA, ministro della istruzione pubblica. Sono lieto di poter assicurare l'onorevole Dal Verme, circa i desideri che egli ha esposti. Indicai, quando ebbi occasione di parlare amichevolmente con lui, le ragioni per cui non credo opportuna la nomina di una Commissione reale incaricata di fare il regolamento. Una Commissione reale, per l'origine sua, per la sua composizione, per la sua importanza, è lenta nel suo funzionamento, ed io ho invece bisogno di ordinar subito questo insegnamento della educazione fisica.

Per la ginnastica nella scuola media siamo tutti d'accordo; per le scuole dei comuni sono lieto di sentire che l'onorevole Dal Verme si è rassicurato, dopo le mie dichiarazioni, che gli riconfermo oggi anche in ordine ai desideri che ha espressi. Sono d'accordo con lui; lasciamo la designazione di educazione fisica quale è nella legge. Oggi si chiama così; prima si chiamava ginnastica educativa; ma siamo d'accordo che nelle scuole l'educazione fisica vuol essere ginnastica educativa; e se la parola ha valore; ed il ministro vi deve dar valore, lo assicuro che le piccole scuole rurali, e soprattutto le miste, saranno governate da un regolamento che di poco si differenzierà dall'attuale; da quel regolamento cioè, di cui ho detto già bene alla Camera; e lo saranno con tutte le cautele, perchè la scuola sia educativa sempre, e, me lo lasci dire, non solo la ginnastica.

E lo ringrazio della dichiarazione fatta, che darà voto favorevole alla legge.

Prima di finire debbo dire all'onorevole relatore Camera, che terrò giusto conto delle raccomandazioni a me fatte nel suo importante discorso, e che lo ringrazio insieme con la Commissione tutta.

PRESIDENTE. L'onorevole Dal Verme insiste in questo emendamento?

DAL VERME. Non insisto.

PRESIDENTE. Non essendovi altre osservazioni, pongo a partito l'articolo 24.

(È approvato).

## Art. 25.

Il Governo del Re è autorizzato ad iscrivere nello stato di previsione della spesa del Ministero della pubblica istruzione le somme necessarie per l'applicazione della presente legge.

(È approvato).

Questo disegno di legge sarà votato a scrutinio segreto nella seduta di domani.

RAVA, *ministro dell'istruzione pubblica*. Vi sarebbe da fare il coordinamento...

PRESIDENTE. È vero; ma poichè la votazione avrà luogo domani, potrà rimettersi a domani il coordinamento.

Del resto è necessaria soltanto qualche correzione di forma. Per esempio, all'articolo 19, ove è detto « entro il 30 giugno 1909 », deve dirsi « entro il 30 settembre 1909 ».

Ma di tutto ciò tratteremo domani.

## Presentazione di un disegno di legge.

PRESIDENTE. L'onorevole ministro del tesoro ha facoltà di presentare un disegno di legge.

CARCANO, *ministro del tesoro*. Mi onoro di presentare alla Camera il disegno di legge per maggiori e nuove assegnazioni ad alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero dell'interno, per l'esercizio 1909-10.

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole ministro del tesoro della presentazione di un disegno di legge « per maggiori e nuove assegnazioni ad alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero dell'interno per l'esercizio 1909-10 ».

Questo disegno di legge sarà trasmesso alla Giunta generale del bilancio.

### Discussione del disegno di legge: Modificazioni alla legge 10 dicembre 1905, n. 582, relativa alle tasse sui velocipedi, sui motocicli e sugli automobili.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Modificazioni alla legge 10 dicembre 1905, n. 582, relativa alle tasse sui velocipedi, sui motocicli e sugli automobili.

Si dia lettura del disegno di legge.

CAMERINI, *segretario, legge*. (Vedi *Stampato* n. 92-A).

PRESIDENTE. La discussione generale è aperta.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Giacomo Ferri.

(Non è presente).

SAMOGGIA. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SAMOGGIA. Il disegno di legge che sta avanti alla Camera, se rappresenta da un lato una riforma che porterà un certo giovamento ai contribuenti, dall'altro dimostra la timidezza con la quale si procede su questa questione. Se una riforma era veramente sentita, soprattutto per ciò che si riferisce alla tassa sui velocipedi, riforma che da tempo invocavano le organizzazioni dei lavoratori e le stesse associazioni di sport, era quella di togliere completamente la tassa sulle biciclette, su questi strumenti che sono diventati per grandissima parte dei lavoratori un vero strumento di lavoro. Invece, la riforma timidamente si è arrestata a una diminuzione, e a una diminuzione molto limitata della tassa, peggiorando d'altro lato il modo di percepire la tassa stessa, perchè, in luogo della targhetta mobile che permetteva a parecchie persone di usufruire della stessa targhetta, si è messa la targa fissa che obbligherà tutti i detentori di biciclette a pagare la tassa.

E quanto è stato fatto per la tassa sulle vetture, sui cani, sugli animali da lavoro, non si è creduto di farlo per la tassa sulle biciclette. Infatti per la tassa sui cani e sui cavalli, e sulle vetture si distingue ciò che può essere mezzo di lavoro da ciò che invece è semplicemente oggetto di lusso o sport, e si aggrava maggiormente la mano su ciò che è semplicemente superfluo, esonera o fissa in minimo grado quello che invece rappresenta la necessità, lo strumento, il modo di dar da vivere alle classi lavoratrici.

Perciò noi avremmo preferito (e una apposita aggiunta all'articolo 5 illustra questo nostro modo di vedere) avremmo preferito che, come nel Belgio e in altri paesi, le biciclette di proprietà dei lavoratori, le biciclette che servono al mezzo ceto e soprattutto alle classi meno retribuite di professionisti e d'impiegati, fossero state completamente esonerate dalla tassa.

D'altra parte noi ci saremmo augurati che le finanze locali dei comuni e delle provincie avessero potuto finalmente ritrarre dalle tasse sulle biciclette e sulle automobili una piccola entrata per far fronte alle crescenti spese per la manutenzione stra-

dale. Soprattutto la manutenzione delle strade rovinata dalle automobili, e semplicemente per il transito di esse, richiede una spesa assai onerosa; e soprattutto per questo si doveva devolvere buona parte della tassa a favore delle provincie e dei comuni.

Tutto questo non si è fatto e non si è fatto perchè l'erario deve contare su di un certo minimo di entrata; ma nel mentre voi del Governo vi preoccupavate del bilancio dello Stato, non pensavate che la diminuzione della tassa sulle biciclette nei comuni della zona padana, nei quali la bicicletta è diventata lo strumento di tutte le famiglie dei lavoratori, rappresenta un gravissimo danno per il bilancio dei comuni stessi. Il nostro collega onorevole Sichel, per esempio, vi potrà dire come il bilancio della sua Guastalla introiti annualmente 5 mila lire per la metà della tassa sulle biciclette, e vi sono altri che conoscono i bilanci dei comuni della nostra plaga padana e sanno come quei comuni stessi non possono rinunciare a questo cospite della metà della tassa sulle biciclette.

Voi vi siete preoccupati dell'erario e non avete pensato ai bilanci dei piccoli comuni. E un po' il sistema che ormai prevale da anni ed anni per cui il Governo ordina ai corpi locali di fare, di spendere, di andare avanti, preoccupandosi solo del proprio bilancio.

Ora noi avremmo voluto che almeno con una disposizione transitoria, per un certo numero di anni, i comuni avessero dallo Stato assicurato un certo minimo di interessenza o di introiti per effetto della tassa sulle biciclette e sulle automobili. Avremmo voluto che si fosse anche pensato a questi corpi locali su cui sempre si grava la mano mentre non si pensa mai ad alleviarli od aiutarli. Tutto questo non è stato fatto; quindi noi non possiamo approvare questa legge che è timida nella riforma, e non tien conto della diffusione enorme che ha avuto la bicicletta, della diffusione maggiore che avrà in avvenire e di quella ancor più grande che avrebbe avuto se la tassa fosse stata minore; che non tiene conto dell'aggravio maggiore delle provincie e dei comuni per la esigenza della manutenzione stradale e che infine non si preoccupa della stabilità delle finanze dei corpi locali, che non devolve a favore di essi neppure un minimo di introiti della tassa che si viene ad applicare. Per tutte queste ragioni non

possiamo essere favorevoli a questo disegno di legge, mentre una riforma siffatta, ove fosse stata più ardita ed applicata con maggiore conoscenza delle condizioni del nostro paese, avrebbe avuta la nostra piena approvazione. (*Approvazioni all'estrema sinistra*).

BRUNIALTI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BRUNIALTI. A differenza dell'egregio onorevole Samoggia, dichiaro che darò il mio voto a questo disegno di legge, e ne dirò brevemente le ragioni e mi permetterò anche di rivolgere all'onorevole ministro delle finanze ed al Governo alcune raccomandazioni relative al medesimo.

Per quanto riguarda l'essenza della tassa, sono d'accordo anch'io con l'onorevole Samoggia che sarebbe stato assai desiderabile che le condizioni della nostra finanza permettessero lo sgravio completo a favore almeno di tutte le biciclette che sono adoperate dagli operai e dai minori impiegati. Coloro che vivono nelle grandi città sanno come sia resa più facile l'affluenza a queste città di tutti i lavoratori della campagna, con l'uso appunto dei velocipedi, e come oggi si possa dire che quello che ancora alcuni anni or sono era essenzialmente un oggetto sportivo sia diventato un oggetto di prima necessità per tutte le classi lavoratrici.

Non credo però sia questo il momento di chiedere uno sgravio completo di questa tassa, sgravio che non può non far parte di un piano finanziario più ampio e non certamente in occasione di una tassa sui velocipedi possiamo discutere questo piano.

Così pure riconosco la convenienza di ristabilire la targhetta fissa in luogo della targhetta mobile. L'onorevole Lacava sa che io sono stato uno dei principali fautori della targhetta mobile e credo che se egli e i suoi predecessori hanno condisceso ad adottarla lo hanno fatto in seguito alle insistenze alle quali io pure partecipavo.

Noi eravamo allora in piena buona fede poichè ritenevamo che si trattasse di una riforma utile a coloro che usano la bicicletta ed utile altresì all'erario per la diminuzione delle frodi senza che d'altra parte presentasse alcun inconveniente; l'esperienza ha invece dimostrato che l'uso della targhetta mobile produce inconvenienti numerosi tra cui quello principale, cui accennava testè l'onorevole Samoggia, che la stessa targhetta può usarsi per

varie biciclette: il che è assolutamente contrario allo scopo della legge, la quale esige che tutte le biciclette paghino la tassa.

Vi è un altro punto in cui mi trovo molto d'accordo con l'onorevole Samoggia: avrei cioè desiderato che l'intero prodotto di questa tassa fosse lasciato alle provincie.

L'onorevole Lacava, che da tanti anni ha rivolto i suoi studi alle finanze locali e che avrebbe dovuto insistere perchè esse venissero profondamente e radicalmente riformate, non può certamente ignorare le condizioni miserrime nelle quali, più dei comuni, si trovano tutte le provincie italiane; non parlo di talune provincie che si possono considerare ormai sull'orlo del fallimento, ma delle condizioni in cui tutte si trovano a cagione delle spese crescenti non solo per effetto di nuove leggi, ma per l'applicazione delle leggi esistenti.

Io, tra i miei uffici, ho pur troppo anche quello di esaminare e controllare i bilanci delle provincie che eccedono nella sovraimposta dei tributi diretti e vi confesso che ogni anno di più io mi spavento del crescendo di alcune spese, specialmente di quelle per l'infanzia abbandonata e per i maniaci: l'aumento viene ormai con tale rapidità da indurre nell'animo non solo di tutti gli amministratori ma anche dei contribuenti gravi preoccupazioni per l'avvenire.

Ma un'altra spesa vediamo quotidianamente aumentare: quella resa necessaria dalla manutenzione delle strade, non solo perchè aumentano tutti i prezzi dei generi necessari alla manutenzione, e quindi degli appalti, dove la manutenzione delle strade è appaltata, ma anche perchè si è dovuto necessariamente aumentare il numero dei cantonieri e migliorarne in quasi tutte le provincie le miserrime condizioni, miserrime al di là di ogni immaginazione poichè non si possono immaginare altri impiegati delle provincie o dello Stato che si trovino in condizioni così disagiate.

Or, dunque, poichè il Governo provvedeva ad una riforma della tassa sui velocipedi, avrei desiderato che cominciasse a compiere la promessa che da tanti anni si fa alle provincie assegnando ai bilanci provinciali l'intero prodotto di questa tassa.

I nostri colleghi sanno che i bilanci provinciali si alimentano oggi esclusivamente con la sovraimposta, e in tutti i congressi

tenutisi dai rappresentanti delle provincie e in tutte le occasioni, anche in molte discussioni in questa Camera si è dimostrata la necessità da parte dello Stato di venire in aiuto anche ai bilanci delle provincie.

Ora non so immaginare una tassa che abbia maggior carattere provinciale di quella che si paga sui velocipedi e sugli automobili. I velocipedi e gli automobili usano le strade provinciali e quindi l'entrata dovrebbe andare anche là dove va la spesa.

In un bilancio organizzato diversamente, come il bilancio inglese, dove a molte entrate specifiche corrispondono anche speciali spese, questo argomento non meriterebbe nemmeno discussione, perchè si riconoscerebbe come assolutamente necessario che l'entrata che viene procurata dalle strade venga destinata alla loro manutenzione.

Aggiungo che questo consentirebbe al Governo ed alle provincie di rivolgere l'attenzione a molte importanti riforme, e fra queste, in primo luogo, ad una migliore manutenzione delle strade che potrebbero essere assoggettate dovunque alla cilindratura, della quale abbiamo splendidi esempi non solo nella provincia di Milano ed in altre dell'Alta Italia, ma anche in parecchie dell'Italia meridionale e cito a titolo di onore la provincia di Lecce.

Ora, se alle provincie si dessero maggiori mezzi, è certo che le provincie potrebbero pensare alla cilindratura delle strade, la quale, se da principio porta spese che possono sembrare eccessive, produce però in seguito una diminuzione di spese per la manutenzione. Abbiamo una inchiesta sui risultati che ha dato questa cilindratura delle strade e crediamo che l'onorevole ministro al pari di noi dovrebbe desiderare che le conclusioni di questa inchiesta fossero recate in atto. Ma un'altra riforma potrebbe permettere la devoluzione di questa tassa alle provincie.

Oggi, abbiamo una vera e propria duplicazione di spese: accanto all'ufficio governativo ed agli ingegneri governativi, che debbono provvedere alle strade nazionali, abbiamo gli uffici provinciali, gli uffici comunali. E questo si può comprendere per i grandi comuni, ma non per i piccoli comuni del Regno. Ora se cominciamo a devolvere questa tassa alle provincie il Governo, come in un discorso abbastanza antico aveva detto l'onorevole Giolitti, provvederebbe davvero all'unificazione del ser-

vizio stradale, aiutando la situazione delle provincie e crescendo al tempo stesso i mezzi con cui le provincie possono fare fronte a queste attribuzioni. Io credo che sarebbe questa una grande ed utile riforma, che farebbe risparmiare inutili spese e porterebbe ad un miglioramento delle condizioni stradali.

Riassumo il mio pensiero. Io sono dunque favorevole alla legge, riconosco che con la diminuzione della tassa si è fatto tutto quello che si poteva fare e che la sostituzione della targhetta fissa alla targhetta mobile è una necessità suggerita dall'esperienza. Ma mi auguro che l'onorevole Lacava riprenda energicamente i suoi studi sulla finanza locale, che furono uno dei titoli di onore della sua vita parlamentare, e con la più grande energia e con la maggiore rapidità riformi e modifichi veramente i bilanci, specialmente i bilanci delle provincie, prima che venga il giorno in cui noi una ad una le vedremo travolte tutte sulla via del fallimento.

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

**MONTÙ.** Dirò poche parole, che ripeteranno in massima quanto è stato detto prima dagli onorevoli colleghi che mi hanno preceduto, e poi una parola a chi fu relatore della Commissione per lo studio di questa legge, che volle tenere in benevolento conto quello che era uno dei voti formulati qui in tutti gli Uffici, essenzialmente, in nome dei costruttori italiani di automobili. Voglio accennare alla concessione della targa per la prova delle automobili.

Io mi unirò agli onorevoli Samoggia e Brunialti per plaudire alla targa fissa, sostituita alla targa mobile. Ma vorrei dire all'onorevole Samoggia che, in fondo in fondo, questa targa fissa è essenzialmente se non un vantaggio certamente non uno svantaggio per i lavoratori, perchè chi adoperava maggiormente la targa mobile erano coloro che possedevano parecchie biciclette; i lavoratori non ne posseggono parecchie. Invece i signori che ne avevano parecchie, soprattutto nelle famiglie, si scambiavano la targa mobile ed andavano quasi per turno in bicicletta pagando una sola tassa. Quindi in risposta a quel che l'onorevole Samoggia ha detto in favore dei lavoratori, dico francamente, che la targa fissa è un vantaggio indiretto, perchè farà aumentare il numero di tasse pagate dagli abbienti, da coloro cioè che se vogliono

mandare figli e domestici in bicicletta possono acquistare altrettante macchine e pagare altrettante tasse.

Concludendo mi dichiaro favorevole alla targa fissa perchè con essa si toglie un abuso che esisteva a favore di coloro che possiedono più biciclette e, con la targa mobile, potevano adoperarle tutte, pagando una sola tassa.

Sarebbe certamente opportuno, ed in questo convengo pienamente col collega Samoggia, che la tassa sulle biciclette dei lavoratori fosse ancora minore di quella sulle biciclette per uso di sport. Su questo siamo d'accordo tutti, di qualsiasi partito, ma non è facile fare questa distinzione ed essere certi che la differente misura di tassazione sia facilmente ed equamente distribuita.

Del resto, anche convenendo nella opportunità di una diminuzione od anche dell'abolizione completa della tassa sulle biciclette o su qualsiasi altro trasporto ad uso dei lavoratori, credo che questo sia un principio ideale che si può vagheggiare a lunga scadenza, ma non applicare nel momento presente.

Come in tutte le cose vi è un moto evolutivo continuo, così anche le leggi si fanno essenzialmente per prova e, anche per questa, sarà l'esperienza che c'insegnerà quali modificazioni dovremo ad essa apportare per il vantaggio di quelle classi che ne hanno maggiore bisogno. Si dovrà certamente tener conto delle conseguenze finanziarie della applicazione di questa legge.

Io avrei desiderato e, con me, lo avrebbe desiderato il collega Samoggia che, invece di sei lire, la tassa fosse stata ridotta a cinque lire ed anche a meno; ma, per ora, contentiamoci di questa riduzione da dieci a sei lire e poi, dopo viste le risultanze finanziarie, vedremo se si potrà fare una riduzione ulteriore, soprattutto, ripeto sempre, a favore delle classi operai.

A proposito poi della tassa sulle automobili mi associo completamente all'emendamento proposto nella tabella dall'onorevole Leali, e che è accettato dalla Commissione, nel senso di commisurare la tassa, anzichè annualmente, per dodicesimi, ossia per mesi, principalmente in considerazione del fatto che l'industria automobilistica, specialmente in Italia, ha grande bisogno di essere incoraggiata e in ogni modo favorita, perchè nuove migliorie, nuovi perfezionamenti si vanno studiando ed apportando ogni giorno e dob-

biamo anche noi perfezionarci nella costruzione degli automobili ad olii pesanti, non solo, ma anche a vapore, che fanno già così buoni servizi in Inghilterra e che, tra poco, spero, verranno applicati per uso di trasporto di merci fra importanti centri industriali del Piemonte, fra Biella e Torino.

Ma deve soprattutto, secondo me, la tassa sulle automobili essere diminuita per quanto è possibile per ciò che ha tratto alle automobili da trasporto di merci ed a quelle per servizi pubblici, e ricordando a questo proposito lo splendido discorso, fatto in occasione della discussione del bilancio dei lavori pubblici, da un nostro collega, reputo che tale riduzione di tassa si imponga essenzialmente perchè l'uso delle automobili, soprattutto di quelle che sostituiscono i pesanti carriaggi sulle strade nazionali, sarà un fattore efficacissimo per la maggiore manutenzione delle nostre strade nazionali, provinciali e comunali, che salvo le dovrose — ma purtroppo poche eccezioni — sono tutte in non buone condizioni.

L'onorevole Brunialti ha detto che avrebbe desiderato che il ricavo di questa tassa andasse a beneficio delle provincie. Anche in questo credo che siamo tutti d'accordo nel concetto, ma dobbiamo anche riconoscere che andiamo incontro ad una incognita e che, non conoscendo ancora quali saranno le risultanze finanziarie di questa riforma, è bene che gli introiti di questa tassa siano devoluti per ora ed a titolo di prova alle casse dello Stato.

Ma mi unisco all'aggiunta proposta dagli onorevoli Giacomo Ferri, Agnini e Samoggia affinché, come raccomandazione, si tenga conto che, in avvenire, il provento di questa tassa vada a beneficio delle provincie e dei comuni nei quali hanno residenza abituale i contribuenti.

In fondo, io mi dichiaro completamente favorevole alla legge e soprattutto per la aggiunta degli articoli 7 ed 8, cioè per quell'aggiunta che tiene conto del voto espresso dai fabbricanti di automobili in Italia, i quali di buon grado si sottopongono al pagamento della tassa per la targa in prova, ma desiderano, unicamente per vera necessità della loro industria, la facoltà di trasportare questa targa da una vettura all'altra, senza il fiscalismo della consegna di ogni vettura che essi debbono provare e senza tutte quelle formalità e pratiche burocratiche successive che sono richieste.

Quindi io ringrazio sentitamente la Commissione e sono persuaso che questa legge, così come è stata da essa modificata, riuscirà simpatica ai costruttori degli automobili in Italia, industriali coraggiosi che debbono dal Parlamento essere validamente ed in ogni modo incoraggiati.

Mi permetto solo di aggiungere la viva e precisa raccomandazione che anche nel regolamento di cui si fa cenno nell'articolo 7 sia garantita quella libertà, quella larghezza conseguente appunto dallo spirito informatore di quest'articolo 7 per la concessione della targa in prova.

Riassumendo, mi dichiaro completamente favorevole alla legge e dichiaro anche che, quando, come in questo caso, si tratta di una diminuzione di tributo, pare a me che tutti quanti la debbono accettare.

Si può sperare di più; anzi è umano che tutti noi avremmo desiderato che si fosse concesso di più: ma dato che qualche cosa si è concesso, io mi dichiaro soddisfatto e voterò completamente la legge allorchè l'onorevole ministro accolga oggi come raccomandazioni quelle da noi fatte e che io mi auguro pel bene industriale d'Italia possano domani divenire realtà.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Leali ha facoltà di parlare.

**LEALI.** Io faccio plauso all'onorevole ministro delle finanze di aver presentato questo disegno di legge, che trovo non solo giusto, ma molto modesto, specialmente per la tassa applicata agli automobili.

**SONNINO SIDNEY.** Ha il ramo di olivo in mano.

**LEALI.** Se fosse possibile, recherei molto volentieri a questa e all'altra parte della Camera il ramo d'olivo. (*Accennando ai settori di destra e di estrema sinistra — Viva ilarità*).

Perchè questo disegno di legge risponda però a giustizia, io mi sono fatto lecito di presentare un piccolo emendamento nelle annotazioni alla tabella dell'articolo 1° e spero che sarà accettato dal Governo e dalla Commissione.

**SAMOGGIA.** Vi interessate per diminuire la tassa degli automobili, ma non vi movete per le biciclette dei lavoratori!

**LEALI.** Io credo che la tassa bisognerebbe crescerla agli automobili e diminuirla alle biciclette. Questo non l'hanno fatto, ma lo potranno fare sempre. Del resto, io sono perfettamente dell'ordine di idee degli oratori che mi hanno preceduto.

PRESIDENTE. Onorevole Leali, non raccolga le interruzioni.

LEALI. Onorevole Samoggia, ella sa che io sono abbastanza equanime e democratico. (Oh! oh!) E non da oggi. Il ramo d'olivo non lo volete accettare e sia come volete!

Dopo ciò, vengo ad un'altra questione che riguarda le biciclette. La tassa che si impone alle biciclette viene per la metà percepita da quei comuni in cui il proprietario la paga. Ora succede che molti di questi proprietari, invece di pagarla nel proprio comune, vanno a pagarla in un comune limitrofo. Questo fa sì che tolgono al proprio comune il provento della metà della tassa che dovrebbe avere per darla ad un altro comune che forse non ne avrà bisogno. Io desidererei che nella legge, o quanto meno nel regolamento, fosse disposto che il pagamento della tassa deve avvenire nel comune dove risiede il proprietario della macchina.

Spero che anche l'onorevole ministro e la Commissione vorranno accettare questo emendamento, che è ispirato a sentimenti di giustizia ed aspetto dall'uno e dall'altra una risposta benevola.

PRESIDENTE. Onorevole ministro delle finanze, non vi sono altri oratori iscritti; quindi, se ella crede, può parlare.

Come avrà sentito, la maggior parte degli oratori hanno anche svolto gli emendamenti che avevano presentati.

LACAVA, ministro delle finanze. Spiace a me di non vedere al banco della Commissione il relatore; tanto più, perchè egli è assente per una grave disgrazia di famiglia: il relatore, però, non poteva esser meglio sostituito di quel che è nella persona dell'onorevole presidente della Commissione che ha esaminato il disegno di legge.

Spiegherò brevemente alla Camera le ragioni che mossero il Governo a presentare il disegno di legge stesso.

La tassa era generalmente ritenuta assai gravosa; e quindi, appena venuto al Ministero, mi preoccupai di questa questione che non era portata innanzi a me soltanto dall'onorevole Crespi, ma anche da molte Associazioni ciclistiche, ed in specie dal *Touring Club*. Tutti facevano rilevare che la tassa attuale era anche sproporzionata al diminuito costo delle biciclette. Io incominciai a studiare la questione, e trovai che, volendo ridurre la tassa da 10 a 5 lire, la perdita dell'erario e dei comuni (poichè a questione non va guardata soltanto dal

punto di vista erariale, ma anche e specialmente dal punto di vista dei bilanci comunali) la perdita era di 1,800,000 lire.

Quando io vidi questa conseguenza della riforma che si chiedeva, non mi sentii incoraggiato a proporla; perchè togliere 1,800,000 lire, per metà al bilancio dello Stato e per metà ai bilanci dei comuni, e specialmente dei piccoli comuni, mi parve un po' troppo. Ma, poichè le premure per la riforma continuavano, mi appigliai al partito di diminuire la tassa sulle biciclette, aumentando quella sugli automobili. Fatto lo studio delle conseguenze a cui mi avrebbe condotto questo principio, trovai che la perdita non sarebbe stata più di 1,800,000 lire, ma di 1,200,000. Quindi ci sarebbe stata una perdita di 600,000 lire a carico dell'erario e di 600,000 lire a carico dei comuni.

Ottenuto questo risultamento, mi presentai al mio collega del tesoro, col quale sono indissolubilmente unito nell'apostolato finanziario, e gli domandai se fosse il caso di consentire nella riforma che con tanta insistenza mi veniva chiesta.

Ebbi da lui risposta affermativa; come pure ebbi risposta affermativa dal presidente del Consiglio. Formulai allora questo disegno di legge che la Camera ha dinanzi a sè.

È bene che la Camera abbia presente che questo disegno di legge si poggia su queste due basi: diminuzione di tassa, da lire 10 a lire 6, per le biciclette; ed aumento di tassa per gli automobili.

Dobbiamo considerare che la bicicletta non è più, come un tempo, uno strumento di lusso; ma adesso è divenuta un mezzo di celere comunicazione di cui si servono specialmente i meno abbienti.

Quando fu imposta la tassa di lire 10, la bicicletta costava lire 600 e più; ora costa appena 100 lire e ve ne sono di quelle usate che si possono avere per 40 o 50 lire; quindi la tassa di 10 lire è veramente sproporzionata. Ma permettetemi di dire che la tassa sugli automobili è invece molto limitata e che gli automobili sono fatti per le persone facoltose; sono un mezzo di comunicazione di lusso e come tali possono sottostare ad un aumento di tassa.

È vero che molti sostengono (ed io sono alieno dall'accettare questa specie di ottimismo manifestato specialmente dall'onorevole Crespi e dalla stessa Commissione) che la diminuzione della tassa sulle bici-

ollette farà crescere il reddito per l'accrescersi del numero di esse.

Il numero delle biciclette aumenterà indubbiamente e questo io sono il primo a riconoscere; ma debbo fare due osservazioni alla Camera: la prima, che ogni volta che si diminuisce una tassa, la diminuzione fa crescere il consumo, ma ciò avviene gradatamente; e noi ne abbiamo l'esempio nei due sgravi fatti, quello della tassa sul petrolio e l'altro sulla tassa delle cambiali.

Or bene, dopo che la tassa sul petrolio da 48 lire fu ridotta a 28, non ostante l'aumento sensibile e progressivo del consumo che da 600 mila quintali salì ad oltre 800 mila con una differenza in più di 285 mila quintali, tuttavia come reddito abbiamo avuta una diminuzione di di 7 milioni.

Credo anche che, proseguendo su questa via, noi avremo che, nonostante la diminuzione del dazio, il maggior consumo di petrolio farà aumentare il reddito; però rammenti la Camera che quantunque siano scorsi due anni la diminuzione sul gettito complessivo è ancora di 7 milioni e 250 mila lire.

L'altro sgravio che abbiamo attuato, e siamo stati proprio io ed il mio collega l'onorevole Carcano che lo abbiamo portato innanzi a voi, è lo sgravio della tassa sulle cambiali. Ebbene, si credeva che la diminuzione della tassa avrebbe accresciuto il reddito, ma questo accrescimento non si è verificato: è aumentato l'uso delle cambiali diminuite di prezzo, ma ciò non è bastato a dare quel reddito che prima avevamo. È già più di un anno che la legge per la diminuzione della tassa sulle cambiali è attuata ed abbiamo 5 milioni e 15 mila lire in meno di quello che prima si aveva. Io quindi ritengo che la diminuzione della tassa sulle biciclette accrescerà il numero di esse, ma non posso tacere, come ministro delle finanze, che l'aumento del reddito sarà graduale.

Queste condizioni di riduzione della tassa e di aumento graduale mi dispensano dal rispondere all'onorevole Samoggia e a qualche altro oratore che, voleva che, fino da ora, la diminuzione fosse anche maggiore e vi fossero maggiori esenzioni. Io dichiaro alla Camera che non posso accettare nessuna esenzione, oltre quelle che la Commissione ha con me stabilite, perchè noi vogliamo appunto ridurre il meno possibile la perdita che da questa tassa verrà all'erario ed ai comuni.

Veniamo alla targhetta mobile e alla targhetta stabile. Ringrazio l'onorevole Bru-

niali di avere, per primo, riconosciuto la necessità di tornare alla targhetta stabile. Abbiamo fatto una triste esperienza della targhetta mobile, la quale non serviva se non a frodare la tassa dovuta.

Ora questa abolizione della targhetta mobile, secondo me, è una delle più notevoli riforme che si fa in questo disegno di legge; tanto più che noi togliamo quella che si dice la vessazione, a cui dava luogo un tempo la targhetta stabile, perchè bisognava ricorrere all'opera degli uffici metrici, per poter mettere questa targhetta stabile.

Ora si è trovato un congegno che la Commissione ha approvato e che è semplicissimo, il quale non ha più gli svantaggi della targhetta stabile di un tempo e non ha nemmeno gl'inconvenienti della targhetta mobile.

Questa targhetta stabile è congegnata in modo che il possessore stesso della bicicletta l'accomoda in modo che, messa una volta, non si possa più togliere.

Ed io prendo occasione da quanto ho detto per fare alcune considerazioni che credo l'amico Bruniali vorrà accogliere in modo benevolo. È vero che le provincie sono quelle che più soffrono per gli automobili specialmente, nella manutenzione delle strade, e la prima idea era stata quella di dare una compartecipazione del gettito della tassa sulle biciclette e sugli automobili alle provincie.

Ma io mi trovo di fronte a parecchie difficoltà. Il reddito delle biciclette e degli automobili è ancora di poco conto, poichè ascende, nel 1908-909, a 5 milioni e 500 mila lire. Come vedete, essendo il reddito ancora piccolo, non si poteva chiamare a parteciparvi anche le provincie, tanto più che togliendo un cespite all'erario, sul quale si potrebbe anche discutere, si veniva a toglierlo ai comuni. Ora, se da una parte, come ho inteso dire, i comuni vengono ad essere danneggiati da questo disegno di legge, poichè si toglie loro una parte del reddito, inquantochè la tassa si riduce da lire 10 a 6; a fortiori si sarebbero danneggiati, se avessimo chiamato un terzo concorrente a questa divisione del reddito, che si avrà dalla tassa sulle biciclette e sulle automobili.

La prima considerazione mi sembrava giusta ed è quella della poca entità. Ma ve ne è poi un'altra, cioè quella di doverla distribuire fra le diverse provincie. Perchè tutti sappiamo che le provincie non tutte sono

egualmente fornite di strade: in alcune predominano le strade nazionali, in altre le strade comunali, in altre le strade provinciali, ed in ogni modo i comuni, come ho detto, avrebbero risentito danno da questa diminuzione.

Queste sono le ragioni, onorevole Brunialti, per le quali io non ho potuto accogliere il concetto di dare alle provincie una compartecipazione, quantunque io pensi che le strade provinciali sono quelle che più soffrono dall'uso degli automobili.

L'onorevole Brunialti ha voluto richiamare la mia attenzione anche sulla questione dei tributi locali e sulla manutenzione delle strade.

Quanto alla questione dei tributi locali, creda pure onorevole Brunialti, io non sono facile ad abbandonare ciò che ho studiato per molti anni, ma credo che questa non sia la sede. Forse, onorevole Brunialti, non sarà lontano il giorno in cui o io o altri che mi succederà porterà dinanzi a voi la questione dei tributi locali, e fra gli altri quella dei tributi provinciali. Attenda, onorevole Brunialti, pochi giorni, e vedrà l'importanza di una statistica fatta da me compilare: vedrà quali e quante sperequazioni si trovino nei bilanci comunali e provinciali. E dopo che questa statistica, che sarà da me presentata fra giorni (e lo prometto anche all'onorevole Dal Verme specialmente, il quale per lunga pezza si è fatto sostenitore di questa statistica comunale) ebbene quando sarà nota questa statistica comunale che io avrò l'onore di presentare tra poco al Parlamento, allora potremo discorrere delle tasse locali.

E in quella sede tratteremo anche delle attribuzioni dei diversi uffici in rapporto alla manutenzione delle varie strade, perchè per riguardo alla manutenzione delle strade provinciali e delle strade comunali, come per le strade nazionali, io rammento che è una questione questa la quale non è dimenticata neppure dal mio collega dei lavori pubblici.

Detto questo io non posso che aggiungere poche altre parole circa le diverse disposizioni contenute nella legge. Si tratta dunque di semplificare, si tratta di punire alcuni abusi, che non sono oggi puniti; si tratta di istituire quella targhetta per la circolazione di prova, per la cui adozione si sono felicitati gli onorevoli Brunialti e Montù. A me non resta se non che di fare rilevare alla Camera la necessità di

approvare al più presto possibile questo progetto di legge, perchè l'amministrazione (è bene lo sappia la Camera) si trova in una condizione speciale.

Infatti io non ho creduto di ordinare le aste per la targhetta mobile, poichè stava dinanzi a voi questo disegno di legge che le aboliva. E d'altra parte non mi sono creduto autorizzato ad indire le aste per la targhetta stabile, perchè la legge non era ancora stata approvata dalla Camera, ed io vecchio parlamentare come sono, in ossequio alla Camera, non ho creduto di poter bandire le aste per la nuova targhetta che non era stata ancora approvata. Quando però questo disegno di legge sarà, come mi auguro, legge dello Stato, allora sia sicura la Camera che io darò tutte le disposizioni le più celeri per poter provvedere alle targhettes di nuovo tipo.

Dopo di che a me non resta che ringraziare la Commissione dell'amore, che ha portato nell'esame di questo disegno di legge, che in alcuni punti ha modificato, di accordo col Governo.

Per quanto riguarda l'onorevole Leali, che ha parlato di disposizioni atte ad accertare il luogo di abitazione del possessore, avverto che in uno dei commi dell'articolo 7 c'è un provvedimento a riguardo di quei comuni, i quali hanno venduto le targhettes delle biciclette ad un prezzo minore di quello stabilito dalla legge. A togliere questo abuso si è provveduto per mezzo, lo ripeto, di un comma speciale dell'articolo 7, di guisa che questo abuso, che alcuni comuni commettevano a danno dei comuni limitrofi, non si verificherà più.

Io quindi conchiudo pregando la Camera di voler approvare il progetto di legge e ringraziando tutti coloro, che ad esso si sono mostrati favorevoli.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la discussione generale e do facoltà di parlare all'onorevole relatore.

MORELLI-GUALTIEROTTI, *presidente della Commissione*. Dovendo prendere la parola in sostituzione del collega onorevole Crespi, assente per un lutto domestico, sento il dovere di mandargli da questo banco una parola di condoglianza. Nulla però, o ben poco, ho da aggiungere a quanto ha detto l'onorevole ministro.

La Commissione, che ebbi l'onore di presiedere, si dedicò con molto amore allo studio dell'importante argomento. Essa do-

vette considerare la legge quale era non quale si poteva forse desiderare. Si trattava nè più nè meno che di modificare la legge preesistente sugli automobili e sulle biciclette principalmente per diminuire la tassa per le biciclette, diminuzione oramai universalmente reclamata. Questa la sua ragione principale in relazione alla quale abbiamo dovuto studiarla.

Abbiamo nondimeno cercato di introdurre alcune modificazioni utili e speriamo vorrete riconoscere che il lavoro nostro non abbia fallito il suo scopo. In ogni modo dei nostri sforzi è stato reso larghissimo conto nella relazione, dovuta alla competenza speciale del collega onorevole Crespi: Su due punti, intorno ai quali più si è svolta la discussione odierna, la Commissione ebbe modo di fermarsi a lungo. Il primo riguarda la esenzione della tassa per le biciclette per uso degli operai e su questo, di fronte alle osservazioni fatte dal ministro, la Commissione dovette acquietarsi non introducendo alcuna esenzione.

Secondo noi la presente riduzione a lire sei che avremmo voluto fin d'ora portare intanto a lire cinque, non deve essere che un gradino per giungere alla minor misura di lire tre come in Francia. Accrescendo il numero delle esenzioni non avremmo fatto altro che ritardare quell'incremento nel gettito della tassa che si deve attendere dal cresciuto numero delle biciclette, e così la nuova esenzione avrebbe ritardato, anzichè avvicinarlo, il giorno, auspicato da tutti, in cui sia possibile qualche altro beneficio, specialmente a favore della classe operaia.

La Commissione si fece anche carico della richiesta, che le era pur giunta, di destinare una parte del provento della tassa sugli automobili, ora sensibilmente aumentata, a beneficio delle provincie, che avrebbero dovuto destinarla al miglioramento della viabilità.

Questo argomento ha, è vero, contro di sé varie obiezioni e non lievi, che non starò ad accennare, perchè già in parte sono state accennate dall'onorevole ministro; ma la Commissione di queste non si impressionò, fermandosi invece alla considerazione che a tutt'oggi il provento della tassa sugli auto-

mobili è solo di poco oltre seicento mila lire, e il dividere un così piccolo provento tra lo Stato e le 69 provincie d'Italia, non avrebbe portato utile allo Stato, meno ancora o ben piccolo alle provincie.

Gli onorevoli colleghi troveranno però espresso nella relazione il voto che in futuro dei vantaggi che proverranno da questa tassa siano chiamate a partecipare le provincie.

In Inghilterra la tassa sugli automobili è appunto devoluta alle provincie in beneficio della viabilità e verrà, giova sperarlo, il giorno in cui, almeno in parte, questo concetto possa prevalere anche in Italia.

A proposito dell'emendamento dell'onorevole Leali, che riguarda la riduzione di tanti dodicesimi della tassa quanti sono i mesi decorsi al momento delle concessioni che avvengono durante l'anno solare, la Commissione è disposta ad accettarla. Anzi la Commissione aveva già fatto qualche tentativo presso l'onorevole ministro, in questo senso, ma, meno fortunata dell'onorevole Leali, non aveva potuto ottenere quello che poi egli ha ottenuto.

L'altra modificazione cui l'onorevole Leali accenna, che non potrebbe neppure formare oggetto di discussione, non essendo stata presentata come emendamento, l'onorevole ministro ha detto giustamente che potrà essere contemplata da qualche disposizione speciale del regolamento; e noi in ciò consentiamo.

Dopo questo non ho che da raccomandare alla Camera l'approvazione di questo disegno di legge, desiderato da tutto il mondo sportivo, non solo, ma da tutti gli uomini d'affari, che si servono largamente di questi mezzi di locomozione.

PRESIDENTE. Passeremo alla discussione degli articoli.

L'onorevole ministro delle finanze accetta che si discuta sul disegno di legge modificato dalla Commissione?

LACAVA, ministro delle finanze. Sissignore.

PRESIDENTE. Sta bene.

Art. 1.

Alla tabella dei veicoli soggetti alla tassa e delle rispettive tasse annuali, annessa alla legge 10 dicembre 1905, n. 582 relativa ai

velocipedi, motocicli, ed automobili, è sostituita la seguente:

**Tabella dei veicoli soggetti alla tassa e delle rispettive tasse annuali.**

N. d'ordine	Indicazione dei veicoli	Tassa annuale	Norme speciali per la liquidazione
		lire	
	<b>Velocipedi.</b>		
1	Velocipedi e macchine od apparecchi ad essi assimilabili, ad un posto. . .	6	
2	Idem, a più di un posto, per ogni posto. . . . .	6	
	<b>Motocicli.</b>		
3	Motocicli e motociclette . . . . .	25	
	<b>Vetture automobili ad uso privato.</b>		
4	Fino a 9 HP. . . . .	90	
5	» a 12 HP. . . . .	140	
6	» a 16 HP. . . . .	180	
7	» a 24 HP. . . . .	220	
8	Vetture automobili ad uso privato oltre 24 HP e fino a 60 HP, in più dei 24, in aggiunta alla tassa fissa di lire 220 per ogni cavallo	5	Nell'applicazione della tassa si tiene conto del massimo di forza che il motore può sviluppare.
9	Oltre 60 HP. . . . .	500	
	<b>Vetture automobili ad uso pubblico.</b>		
10	Fino a 4 posti . . . . .	36	
11	» a 10 posti . . . . .	60	
12	Oltre i 10 posti o destinate a rimorchiarne altre . . .	100	
13	Destinate solamente ad essere rimorchiate . . . . .	50	
	<b>Carri automobili da trasporto di merci.</b>		
14	Carri automobili da trasporto, furgoni ed altri veicoli automobili destinati esclusivamente al trasporto di merci.		» La tassa è commisurata alla forza motrice ed è un terzo di quella fissata per le vetture automobili ad uso privato.

Per i veicoli dal numero 4 in poi della tabella per i quali la licenza di circolazione fosse rilasciata nell'ultimo quadrimestre dell'anno solare, la tassa sarà ridotta alla metà.

Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

MORELLI-GUALTIEROTTI, *presidente della Commissione*. Ho chiesto di parlare per osservare che quest'ultima annotazione è quella alla quale si riferisce l'emendamento dell'onorevole Leali, accettato dalla Commissione e dal Governo. Per altro farei osservare all'onorevole Leali, e pregherei l'onorevole ministro di considerare che, per maggiore chiarezza, invece di dire: « per i veicoli dal n. 4 in poi », il che potrebbe far supporre che il n. 4 non fosse compreso, sarebbe bene si dicesse: « per i veicoli indicati al n. 4 e seguenti della tabella ». Poi quel che segue.

LEALI. Sono perfettamente d'accordo.

LACAVA, *ministro delle finanze*. Ho dichiarato che accettavo la proposta dell'onorevole Leali ed accetto anche la modificazione proposta dal presidente della Commissione. E mi piace di cogliere l'occasione per dire che, non già perchè io non fossi stato deferente verso la Commissione, non ho accettato prima la proposta; ma l'ho accettata ora solo perchè, come suol dirsi, discutendo, sempre qualche cosa si concede.

PRESIDENTE. Allora resta inteso che si dirà: « Per i veicoli indicati nel numero 4 e seguenti, ecc. ».

MORELLI-GUALTIEROTTI, *presidente della Commissione*. Sta bene.

PRESIDENTE. Sull'articolo 1 era dunque iscritto primo a parlare l'onorevole Leali, il quale aveva proposto il seguente emendamento:

« *Nell'annotazione alla tabella sostituire:*

« Per i veicoli dal numero 4 in poi della tabella, per i quali la licenza di circolazione fosse rilasciata dopo cominciato l'anno solare, la tassa sarà ridotta di tanti dodicesimi, quanti saranno i mesi trascorsi dal cominciamento dell'anno solare ».

Ma credo che non avrà oramai più bisogno di svolgere questo emendamento.

LEALI. Non ho che da ringraziare l'onorevole ministro delle finanze e la Commissione.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Giacomo Ferri, Agnini e Samoggia propongono il seguente emendamento:

« *Aggiungere in fine:*

« Due terzi della tassa sulle automobili andranno devoluti in parti eguali alla Provincia ed al Comune del luogo di residenza abituale dei contribuenti ».

Questo emendamento è stato svolto dall'onorevole Samoggia.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Valle.

VALLE. Debbo fare una semplice osservazione, onorevole signor Presidente. Noi abbiamo qui stabilito, in questa tabella, che tutti i servizi fatti per mezzo di automobili da enti dipendenti dal Ministero della guerra, dal Ministero dei lavori pubblici, ecc., sono esenti da ogni tassa. Abbiamo un servizio speciale, un servizio diremo così popolare o che cerchiamo per lo meno di rendere popolare: il trasporto di passeggeri, merci e posta.

Ora, coloro che assumono i servizi di trasporto merci e passeggeri con l'obbligo anche della posta, in quale categoria di questa tabella devono essere messi? Non dovranno essere esenti almeno in parte dalla tassa, come spetta alle vetture automobili d'uso pubblico?

MORELLI-GUALTIEROTTI, *presidente della Commissione*. Ma si capisce!...

VALLE. Domando questo chiarimento perchè non posso indovinare quello che hanno in testa i legislatori che hanno fabbricato la legge! (*ilarità*).

LACAVA, *ministro delle finanze*. Articolo 5, lettera b.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

MORELLI-GUALTIEROTTI, *presidente della Commissione*. Se si tratta di automobili in servizio pubblico, che facciano anche il servizio postale, provvede, se non m'inganno, l'articolo 5, il quale dice che sono esenti dal pagamento delle tasse stabilite dalla presente legge: « gli automobili adibiti al servizio postale ordinario in seguito a speciale autorizzazione del Ministero delle poste e dei telegrafi ».

Del resto, l'onorevole Valle sa che tutti i servizi automobilistici per uso pubblico debbono fare anche il servizio della posta, e non si concedono esercizi, se prima non si è assunto per contratto il servizio della posta. Dal momento che esiste questa disposizione, le preoccupazioni dell'onorevole Valle non hanno ragione di essere. Del resto, se anche non vi fosse il servizio postale, è stabilita nella tabella per gli automobili in servizio pubblico una tassa minore di quella che si paga per gli automobili d'uso privato, ed esiste pure una disposizione che riguarda i carri automobili da trasporto di merci gravati pure da una tassa diversa ancor meno grave.

Ora, posto che si tratti di veicoli, come dice l'onorevole Valle, a trasformazione,

vale dire che possano servire per trasporto di passeggeri e per trasporto di merci, è naturale che si debba pagare una sola tassa, ma debba essere quella maggiore. In fatto di tasse si sa che la maggiore assorbe la minore; quindi se è maggiore la tassa per trasporto di passeggeri, si pagherà questa, e non quella, per il trasporto di merci: in nessun caso si pagheranno due tasse per uno stesso veicolo.

Del resto, torno a dire all'onorevole Valle che, se si tratta di automobili in servizio pubblico che facciano servizio postale, esse sono comprese nella esenzione dell'articolo 5. Se m'inganno, l'onorevole ministro mi corregga.

LACAVA, *ministro delle finanze*. Precisamente! Articolo 5, lettera b.

VALLE. Sono ben contento di questo.

PRESIDENTE. Onorevole Samoggia, insiste nel suo emendamento?

SAMOGGIA. A nome anche degli altri colleghi, dichiaro di non insistere.

PRESIDENTE. Prima di mettere a partito l'articolo 1°, con la relativa tabella corretta nell'annotazione, secondo l'emendamento dell'onorevole Leali, accettato dal Governo e dalla Commissione, dò lettura di questa annotazione come risulta modificata:

« Per i veicoli indicati nel n. 4 e seguenti della tabella per i quali la licenza di circolazione fosse rilasciata dopo cominciato l'anno solare, la tassa sarà ridotta di tanti dodicesimi quanti saranno i mesi trascorsi dal cominciamento dell'anno solare ».

Pongo dunque a partito l'articolo 1° con la relativa tabella così emendata.

(*È approvato*).

#### Art. 2.

Per i velocipedi e per gli altri veicoli indicati ai numeri 1, 2 e 3 della tabella, la tassa si riscuote mediante la vendita di speciali contrassegni, i quali devono essere, a cura degli interessati e sotto la loro responsabilità, stabilmente fissati sul tubo anteriore del telaio del veicolo (tubo dello sterzo), e non più rimossi.

Tali contrassegni inamovibili sono validi per l'anno solare per il quale sono venduti, e costituiscono la sola prova del pagamento della tassa.

(*È approvato*).

#### Art. 3.

Per le vetture automobili e per gli altri veicoli indicati dal n. 4 in poi della tabella,

la tassa annuale si riscuote a cura dell'ufficio incaricato, il quale oltre a rilasciare la bolletta giusta le disposizioni dell'Amministrazione delle tasse sugli affari, farà constare del pagamento mediante speciale quietanza apposta sulla licenza di circolazione prescritta dalle norme in vigore, e che deve essere sempre tenuta a disposizione degli agenti della sorveglianza da chi conduce il veicolo.

Questa quietanza costituisce la sola prova del pagamento della tassa.

Come distintivo esterno dell'eseguito pagamento, gli interessati devono stabilmente fissare e non più rimuovere, sul guidone dei veicoli, o dove altrimenti venisse stabilito dal regolamento, uno speciale contrassegno fornito gratuitamente dall'Amministrazione delle tasse sugli affari all'atto della riscossione della tassa, e valido soltanto per l'anno solare pel quale la tassa viene pagata.

(È approvato).

#### Art. 4.

Per i velocipedi e per gli altri veicoli indicati ai numeri 1, 2 e 3 della tabella, qualora gli interessati si trovino nella necessità, per motivo di riparazioni, di rimuovere il contrassegno fisso, potranno, con le norme che saranno stabilite dal regolamento, ottenerne uno nuovo valido per lo stesso anno solare, mediante consegna del contrassegno rimosso, munito del congegno di chiusura infranto, a condizione che il contrassegno conservi le indicazioni e le caratteristiche che valgano ad identificarlo.

Per tale cambio è dovuto il diritto fisso di lire una.

Per le vetture automobili e per gli altri veicoli indicati dal n. 4 in poi della tabella, ove il contrassegno venga per causa accidentale a deteriorarsi, o per una causa qualsiasi a mancare, potrà essere sostituito con uno nuovo, col pagamento di un diritto fisso di lire due, osservando le prescrizioni che saranno determinate dal regolamento.

(È approvato).

#### Art. 5.

All'articolo 3 della legge 10 dicembre 1905, n. 582, è sostituito il seguente:

Sono mantenute, per le tasse stabilite dalla presente legge, le esenzioni accordate dai numeri 1 e 2 dell'articolo 12 del decreto legislativo 28 giugno 1866, n. 3022; e dall'articolo 37 del regolamento approvato col re-

gio decreto 3 febbraio 1867, n. 3612, per l'applicazione della tassa sulle vetture.

Sono esenti dal pagamento delle tasse stabilite dalla presente legge:

a) i veicoli di ogni specie indicati nell'annessa tabella dati in dotazione fissa ai corpi armati dello Stato, purchè siano condotti da militari, o da agenti in divisa o muniti di un segno distintivo facilmente riconoscibile;

b) gli automobili adibiti al servizio postale ordinario in seguito a speciale autorizzazione del Ministero delle poste e dei telegrafi;

c) le vetture, carri e furgoni automobili adibiti esclusivamente per conto dei comuni, al servizio di estinzione degli incendi;

d) i veicoli di ogni specie indicati nella annessa tabella, importati temporaneamente dall'estero, in quanto appartengano a persone ivi residenti e non sia trascorso il termine di tre mesi dal giorno della temporanea importazione. Tale esenzione non è però applicabile alle vetture automobili che, quantunque importate temporaneamente dall'estero, vengano usate in servizio pubblico;

e) i tricicli, le vetturette, i velocipedi ed altri apparecchi ad essi assimilabili, esclusi gli automobili, usati personalmente da infermi poveri provvisti di speciale licenza;

f) i tricicli, le barelle a ruote, nonchè gli automobili ed altri consimili carri e veicoli particolarmente destinati da enti morali ospedalieri e da associazioni umanitarie, provvisti di speciale licenza, pel trasporto di persone che abbisognino di cure mediche o chirurgiche.

A questo articolo l'onorevole Samoggia, insieme con gli onorevoli Giacomo Ferri e Agnini, propone la seguente aggiunta:

« g) i velocipedi usati dai lavoratori poveri che hanno la abitazione loro a distanza superiore a due chilometri dai luoghi abituali del loro lavoro ».

Egli ha già svolto questa sua aggiunta; la mantiene, onorevole Samoggia?

MORELLI-GUALTIEROTTI, *presidente della Commissione*. Chiedo di parlare.

SAMOGGIA. Mantengo l'aggiunta proposta insieme ai colleghi perchè le ragioni esposte, sia dal ministro, sia dal relatore, non mi hanno affatto persuaso. Pare a noi che per questa imposta, che va a gravare sulle classi lavoratrici, si poteva trovare, senza dubbio, un temperamento; basta una cono-

scienza sommaria delle condizioni, in cui si svolgono i lavori in molte plaghe, per convenire con noi che la esenzione completa non poteva portare un aggravio eccessivo per il bilancio dello Stato e non poteva esser cosa di tanta difficoltà da farne quasi una questione delle più gravi.

I lavoratori, che si recano a lavorare a grandi distanze, hanno bisogno di questo veicolo; vi lamentate spesso dell'agglomeramento dei lavoratori nelle città, della difficoltà di abitazioni nelle città stesse; ebbene, facilitate ai lavoratori, che hanno bisogno di recarsi a notevoli distanze, l'uso di questo facile ed economico mezzo di locomozione e non gravateli di alcuna tassa.

Insistiamo quindi nella nostra proposta e preghiamo l'onorevole Presidente di metterla a partito.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro delle finanze.

LACAVA, *ministro delle finanze*. Prego l'onorevole Samoggia di non insistere sulla sua proposta per le considerazioni che già ho fatte e che riassumo.

In primo luogo noi diminuiamo la tassa; quindi non si tratta di un aggravio, ma di uno sgravio.

SAMOGGIA. Indubbiamente l'aggravate con la targhetta fissa.

LACAVA, *ministro delle finanze*. Ma essa ci garantisce dagli abusi!

In secondo luogo poi la risoluzione della questione dei due chilometri importa una difficoltà enorme di controllo, giacchè la bicicletta non ha tassometro e quindi non può controllarsene il percorso. In fine è anche difficile la distinzione del lavoratore povero da quello più agiato.

Si tratta di questioni che nella pratica creerebbero grandi difficoltà, e perciò, qualora l'onorevole Samoggia insista nella sua aggiunta, prego la Camera di volerla respingere.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare l'onorevole presidente della Commissione. Ne ha facoltà.

MORELLIGUALTIEROTTI, *presidente della Commissione*. Prego anch'io l'onorevole Samoggia e gli altri colleghi di non insistere nella loro proposta, perchè, se si introducesse questo emendamento a favore degli operai, dei quali moltissimi si valgono delle biciclette, si ridurrebbe l'introito di questa tassa ad una cifra molto esigua. D'altronde, ho già detto che questo era pure il desiderio della Commissione; ma essa ha poi dovuto persuadersi che, ridotta la tassa a 50 centesi-

mi al mese, perchè a tanto corrispondono 6 lire per anno, con la speranza che si possa anche arrivare, per l'effetto dell'aumento progressivo nel numero delle biciclette ad un notevole aumento di introiti e da questo ad una ulteriore diminuzione nella misura della tassa, non vi fosse altro per ora da desiderare. Chi può comprare una bicicletta, anche usata, e può spendere non meno di 50 o 60 lire, non appartiene certamente a quella classe di *lavoratori poveri*, secondo si esprimono i proponenti, cui riesca grave, anzi insopportabile, la spesa di lire 6 all'anno per la tassa.

Onorevole Samoggia, non si tratta di una questione grossa. Siamo di fronte ad una legge di sgravio della quale godranno tutti, anche gli operai, dei quali tanto si occupa e si preoccupa l'onorevole Samoggia, insieme ai compagni coi quali ha proposto l'emendamento. Credo che propugnare questo privilegio, che potrebbe poi essere fecondo di molti abusi (perchè bisognerebbe determinare esattamente il concetto di operaio o di lavoratore povero e vedere dove esso finisce e dove comincia l'abbiente), porterebbe a un grande numero di difficoltà che potrebbero rendere inapplicabile la legge.

Quindi, a nome della Commissione, debbo dichiarare, che, pur con molto dispiacere, non posso aderire all'emendamento proposto dall'onorevole Samoggia, e, anche per le ragioni esposte dall'onorevole ministro, prego la Camera di respingerlo.

PRESIDENTE. L'onorevole Samoggia insiste dunque nel suo emendamento?

SAMOGGIA. Insisto.

PRESIDENTE. Dunque ministro e Commissione hanno dichiarato di non poter accettare la proposta dell'onorevole Samoggia e altri. Poichè l'onorevole Samoggia insiste, la pongo a partito.

(Non è approvata).

Pongo allora a partito l'art. 5.

(È approvato).

#### Art. 6.

I veicoli di ogni specie indicati nella tabella annessa alla presente legge, pei quali è concessa l'esenzione da tassa, devono essere muniti di uno speciale contrassegno gratuitamente somministrato dall'Amministrazione delle tasse sugli affari. Anche il contrassegno gratuito deve essere stabilmente fissato.

(È approvato).

## Art. 7.

Per la circolazione *di prova* dei veicoli indicati dal n. 4 in poi della tabella annessa alla presente legge, a scopo di verificaione e di studio della macchina e accessori, od a scopo di vendita, l'Amministrazione delle tasse sugli affari potrà concedere ai fabbricanti e commercianti di vetture automobili, come tali iscritti sui ruoli d'imposta della ricchezza mobile, speciali contrassegni personali, mobili, a legittimazione della circolazione di prova, per la quale in luogo delle tasse normali stabilite per ogni vettura circolante, sarà dovuta, per ogni contrassegno di prova concesso, una tassa speciale annuale corrispondente a due terzi di quella normale, in rapporto alla forza dinamica di cadaun tipo, e, per le vetture ad uso pubblico, in rapporto al numero dei posti.

Saranno stabiliti col regolamento i limiti e le condizioni per la concessione dei contrassegni di prova.

(È approvato).

## Art. 8.

Per la circolazione di prova dei motocicli indicati al n. 3 della tabella annessa alla presente legge, possono essere applicate le disposizioni dell'articolo precedente, e la tassa annuale dovuta per ogni contrassegno speciale mobile che l'Amministrazione delle tasse sugli affari concederà secondo i limiti e le condizioni stabilite dal regolamento, sarà di lire 30.

(È approvato).

## Art. 9.

È punito con una ammenda di lire 20 chiunque sia trovato a circolare con velocipede o con altro dei veicoli indicati ai numeri 1, 2 e 3 della tabella, fornito di contrassegno che sia stato rimosso dopo l'originaria applicazione, o riveli qualsiasi alterazione del congegno di chiusura.

Per le vetture automobili o per gli altri veicoli indicati dal numero 4 in poi della tabella, trovati a circolare con contrassegno rimosso, o comunque alterato, è dovuta una ammenda di lire 40. La stessa ammenda è dovuta per la mancanza del contrassegno.

È punito con una ammenda di lire 15 chiunque non applichi nel modo e nel posto prescritto i contrassegni su tutti i veicoli contemplati nella presente legge, e chiunque contravvenga alle prescrizioni regolamentari riguardanti l'esecuzione delle leggi per

la tassa sui velocipedi, motocicli e automobili.

La mancanza del contrassegno per i veicoli esenti da tassa, dà luogo all'applicazione di un'ammenda di lire 5 o di lire 10, secondo che si tratti di velocipedi e motocicli, o di automobili.

La disposizione dell'articolo 12 della legge 10 dicembre 1905, n. 582, è applicabile anche ai contrassegni gratuiti.

L'ammenda stabilita dall'articolo 11 della legge citata nel comma precedente è applicabile anche per la vendita dei contrassegni ad un prezzo inferiore a quello stabilito dalla legge.

Chiunque contravvenga alle disposizioni che saranno stabilite dal regolamento circa la concessione e l'uso dei contrassegni speciali di cui all'articolo 7, per la circolazione dei veicoli indicati dal n. 4 in poi della tabella, sarà punito coll'ammenda di lire 300.

Per i motocicli di cui all'articolo 8 l'ammenda sarà di lire 100.

(È approvato).

## Art. 10.

La presente legge entrerà in vigore il 1° gennaio 1910.

Il Governo del Re provvederà a coordinare in testo unico le disposizioni della presente e quelle non abrogate della legge 10 dicembre 1905, n. 582; ed emanerà con regolamento, udito il Consiglio di Stato, le disposizioni necessarie per l'attuazione della presente legge.

(È approvato).

Anche di questo disegno di legge, si procederà alla votazione segreta nella seduta di domani.

(La seduta è sospesa per dieci minuti).

### Discussione del disegno di legge sulla navigazione interna.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Sulla navigazione interna.

Si dia lettura del disegno di legge.

LUCIFERO, segretario, legge. (Vedi Stampato n. 2-A).

PRESIDENTE. La discussione generale è aperta. Spetterebbe di parlare all'onorevole Morpurgo, che non è presente; neppure l'onorevole Incontri è presente; ha quindi facoltà di parlare l'onorevole Sichel.

SICHEL. Onorevoli colleghi, credo che difficilmente un disegno di legge arrivi alla discussione della Camera preceduto ed accompagnato da così concorde attesa e da così grande consenso della pubblica opinione.

Oramai è noto a tutti come, fin dai primi momenti in cui, dopo troppo lungo sonno, la questione della navigazione interna si è affacciata, sia stata accolta con slancio e con entusiasmo da numerose rappresentanze pubbliche, le quali, non solo non si sono accontentate di voti platonici, ma si sono messe subito in azione per fare, almeno per quanto potevano, i primi passi verso la soluzione del problema. E così si è già costituito un grande Consorzio, fra numerose provincie e numerosi comuni dell'Alta Italia, allo scopo di tutelare gli interessi della regione padana; Consorzio, che ha già i suoi organi costituiti e che funziona già come ente morale.

Ma poi, oltre questo maggiore nucleo di enti interessati, si sono costituiti Comitati locali in quasi tutti i paesi che hanno un interesse ed un legame con la navigazione interna.

La stampa, poi, senza distinzione di partito, da qualche anno in qua, ha colto tutte le occasioni che si sono presentate, per esprimere intera l'adesione sua ed il suo appoggio ai tentativi fatti per risolvere quest'ingente ed urgente problema della vita pubblica nazionale.

Ma non basta. Noi ricordiamo tutti la esposizione di Piacenza, la quale, per voler rendere popolare, quasi un simbolo vivente, tutto ciò che riguarda il nostro massimo fiume, ha inteso appunto di richiamare la attenzione del Governo e delle popolazioni su questo problema; tanto che fu precisamente nell'occasione dell'esposizione di Piacenza e dell'inaugurazione di quel ponte sul Po, che l'attuale onorevole ministro dei lavori pubblici fece dichiarazioni promettenti — vedremo poi fino a che punto messe in pratica — sull'intenzione sua di presentare, al più presto, un disegno di legge sulla materia stessa.

I voti delle Camere di commercio e dei Consigli comunali e provinciali si sono susseguiti gli uni agli altri, in questi ultimi anni, appunto perchè si era compreso come fosse ormai tempo che anche l'Italia si svegliasse e risvegliasse le proprie energie intorno a questo problema.

Ma non solo tutte le rappresentanze of-

ficiali hanno espresse le loro proposte, e hanno dato il loro consenso alla soluzione di questo problema, ma già hanno palpitato intorno ad esso le popolazioni; ed io posso qui portare l'eco di feste, che non erano feste commemorative di avvenimenti passati, ma che erano feste augurali di avvenimenti che si attendevano, feste fatte da tutte le popolazioni litoranee, quando l'anno scorso prima e pochi mesi fa poi incominciarono le prime crociere attraverso e lungo il Po, da Piacenza a Venezia prima, e da Piacenza a Mantova, poi.

E che il problema meritasse finalmente l'esame dei pubblici poteri è facile comprenderlo. Non voglio qui far perdere tempo alla Camera, la quale non ha bisogno delle mie parole; non voglio qui riassumere quella che fu la storia passata della navigazione interna italiana; storia già un po' remota, (perchè dobbiamo andare indietro qualche secolo per ricordare le glorie del nostro paese per ciò che riguarda lo sviluppo della navigazione interna,) mentre pur troppo, solo che ci facciamo indietro di un secolo, dobbiamo riconoscere che l'Italia è rimasta addietro a tutte le altre nazioni alle quali, anche in questo tema, era stata maestra.

E, del resto, è stato ripetuto anche in questa Camera in parecchie occasioni che il nostro Stato aveva dimenticato completamente questo problema e che nel secolo scorso, se pure qualche tentativo privato singolo si è fatto per la navigazione dei nostri fiumi, e specialmente del nostro massimo fiume, si è trattato di tentativi rimasti quasi isolati e, vorrei dire, quasi derisi fino a pochi anni fa, mentre ad essi non veniva in aiuto l'energia di chi era al Governo del paese; e quasi quasi, nella furia di dare all'Italia, bene o male, grandi e molteplici reti ferroviarie, non si è mai pensato a tener presente, nello svolgere e nel risolvere il problema ferroviario, che esso avrebbe ben dovuto essere collegato al problema della navigazione interna, perchè l'uno e l'altro dei due servizi potessero, come avviene in altre nazioni, reciprocamente completarsi.

Certo noi tutti sappiamo che nelle nostre leggi, ed è questa l'ironia della situazione, parlando di fiumi, quelli che sono classificati navigabili, nel nostro paese sono circa trenta

Or bene, mentre preminente scopo della legge è la navigazione di quei fiumi, viceversa non si è fatto mai nulla per essa,

anzi bisogna constatare che si è lasciato fare, e che si è tollerata l'esecuzione di opere che non solo non davano e non danno nessun affidamento per la migliore soluzione del problema di cui ci occupiamo; ma queste opere erano contrarie alla navigazione dei fiumi stessi.

Mi permetto una sola citazione, che mi servirà poi per lo sviluppo dell'argomento nel breve discorso che farò, e che è poi un confronto.

Tolgo le cifre da documenti pubblicati sia nelle relazioni ministeriali, in questa e nell'altra che ha preceduto quella del compianto ministro Gianturco, sia in altri lavori, specialmente in quelli delle due Commissioni del 1900 e del 1903, che tanto contributo hanno dato allo studio di questo tema.

Orbene, vedete, la Francia, nel secolo scorso, e fino al 1903, ha speso più di un miliardo e mezzo per la navigazione interna; la Prussia, prima una somma di 189 milioni di marchi, poi, in seguito, un'altra somma di 85 milioni di marchi, e più recentemente un'altra somma di 465 milioni di marchi, quasi tutti, meno 60 o 70 milioni, a carico dello Stato.

L'Austria, anche in tempo non lontano, pochi anni addietro, ha votato una spesa di 797 milioni e mezzo di corone dei quali, stante l'urgenza, spese subito 266 milioni; non parlo poi dell'Inghilterra e degli Stati Uniti d'America che hanno sviluppato enormemente la loro navigazione interna; rilevo soltanto da queste statistiche che gli Stati Uniti d'America hanno destinato recentemente una forte somma a questo scopo.

Ho già detto che in Italia dominò sempre una grande incuria e, vorrei dire anche, una grande anarchia, poichè di denari se ne sono spesi pochi relativamente alle somme che ho citato; ma si tendeva a fare opere di difesa che poi, finora, non hanno raggiunto lo scopo; e voi sapete che, recentemente, nel novembre 1907, si ebbe la più grave di tutte le piene del Po che si sono registrate da oltre un secolo a questa parte.

Di denari dunque se ne sono spesi pochi, ma si sono spesi in maniera che si è danneggiato l'avvenire prossimo della navigabilità.

Per esempio, tutto il nostro sistema di lavori, il disboscamento e la distruzione delle selve montane, ha prodotto il rapido

scorrere delle acque, che genera più repentine e più gravi le piene, e prolunga, a diminuzione dei periodi normali, così detti di navigabilità, i periodi di siccità dei nostri fiumi; poi determina la formazione più rapida dei terreni arenili; poi, a titolo di difesa, ha allargati i letti dei fiumi innalzandone però l'alveo inconsciamente danneggiando o impedendo la navigabilità.

Si tratta di un insieme di lavori, i quali, anzichè tendere a conciliare il sistema di difesa col sistema di navigabilità, poco hanno corrisposto al primo degli scopi ed hanno danneggiato il secondo.

Ci fu un tempo in cui c'erano in Italia dei porti fluviali, i quali avevano un'importanza pari a quella dei porti marittimi.

E badate che anche oggi il porto di Venezia, per quanto sia ancora così limitato, come risulta da una statistica, lavora più per la navigazione fluviale che non per la navigazione marittima.

E siamo ancora, dirò all'embrione quanto a navigazione fluviale. Eppure, nonostante che abbia ricordato in questo senso il porto di Venezia, potrei dire che di fronte ad esso ne sono stati trascurati tanti altri. (*Interruzione*); tanto trascurati che, mentre l'ultima Commissione incaricata degli studi, verso cui si deve nutrire la più ampia fiducia, propone la spesa di trenta milioni, tanto per fare i porti nuovi quanto per accomodare i vecchi, il Governo nel suo disegno di legge non fa cenno di alcuno.

E qui mi piace di ricordare (l'ho fatto un'altra volta nella discussione di uno stato di previsione dei lavori pubblici perchè veramente lo merita ed è degno del nostro plauso e della nostra ammirazione) il nostro collega Romanin-Jacur, il quale non solo ha dato tutta la sua energia, tutte le sue forze ai lavori della Commissione, ma ha tenuto delle conferenze in diverse città popolarizzando, da maestro, questo importante argomento e raccogliendo intorno ad esso il consenso della pubblica opinione.

Avendo così incominciato a farsi strada il pensiero pubblico intorno a questo problema, fu nel 1900 eletta una prima Commissione dal ministro Lacava, di cui fu presidente il collega onorevole Romanin-Jacur, la quale presentò una relazione complessa del suo lavoro divisa in nove altre relazioni. E siccome questa Commissione aveva studiato il problema solo relativamente alla

rete Padana, così nel 1903 il Governo volle ampliare la Commissione, o meglio, costituire una nuova Commissione perchè studiasse il problema della navigazione fluviale anche in ordine alle reti delle altre regioni; e ciò era giustissimo.

Ed ecco come viene dinanzi al nostro esame, non solo il rapporto prezioso della prima Commissione, ma anche quello della seconda; e ognuna di esse non si è accontentata di studi platonici, ma ha fatto studi precisi, presentando progetti di massima concreti con la relativa spesa a lato. E così è che oggi vi sono studi di massima, almeno per parecchie reti, per le reti che possono interessare tutta l'Italia: oltre la rete Padana, la rete Toscana, quella del Lazio, quella degli Abruzzi, la rete di Terra di Lavoro e, persino, qualche linea navigabile della Calabria.

Gli studi di queste due Commissioni sono relativamente completi, e, direi quasi, perfetti in linea di massima; anzi la seconda Commissione, oltre dare un prospetto tecnico con i progetti di massima dei lavori, che si possono fare regione per regione, fissa in 30 milioni una prima somma per lavori occorrenti ai piccoli porti nuovi ed ai porti vecchi dei nostri fiumi.

Ho voluto fare questa premessa perchè mi servirà nella seconda parte del breve mio dire, in cui verrò ad esaminare le disposizioni del disegno di legge.

Or bene, dopo tanti studi, dopo tanti voti, dopo tanta attesa, quale doveva essere il disegno di legge, quale è il disegno di legge, che esaminiamo?

Confesso schiettamente la mia impressione: quando ho letto la relazione dell'onorevole ministro, ho provato l'impressione che nemmeno essa risponda al palpito di entusiasmo, da cui il disegno di legge fu preceduto.

La relazione è timida, fredda; è, quasi direi, capziosa nel cercare le obiezioni contro la favorevole risoluzione del problema. Il ministro si propone quelle stesse obiezioni e difficoltà, che si erano proposte le Commissioni che hanno studiato il problema, ma che però hanno cercato di risolvere.

Il ministro dice che non si può paragonare ciò che spendono le altre nazioni con ciò che possiamo spendere noi. Anche le Commissioni surricordate lo dicono: noi non abbiamo che una grande vallata, che meriti una maggiore spesa; abbiamo qualche altra vallata discreta nell'Italia centrale, ma

ovunque troviamo difficoltà telluriche per la conformazione della nostra penisola e specialmente per le continue catene di montagne che si incontrano. Le Commissioni hanno detto: che tutte queste difficoltà sono vere, ma noi abbiamo una condizione di favore, quella cioè che l'Italia è una lingua di terra, circondata da mari, e quindi il problema della navigazione interna deve essere risolto tenendo in considerazione la facilità di congiungere le vie interne navigabili con i porti di mare.

Io poi dico: queste difficoltà se le è presentate la Commissione, la quale ebbe da esse quei vincoli, per i quali i progetti sono quello che sono, e non potevano essere altrimenti? Un'altra obiezione deriva dalla constatazione dello stato di fatto, e qui il ministro ha ragione. Egli constata che le condizioni attuali di fatto dei nostri fiumi, dopo tanta incuria, rendono più difficile la risoluzione del problema; ma, ciò si può dire relativamente alla spesa, non perchè questa incuria passata debba giustificare la nostra acquiescenza e la nostra inerzia a togliere quelli che furono gli errori del passato.

Viene poi il problema ferroviario. Si dice: ormai si son fatte tante ferrovie, che noi crediamo di non aver più forza, e forse nemmeno ragione, di attendere, con troppa larghezza, alla risoluzione del problema dei trasporti mediante le acque. Ciò io nego, prima di tutto perchè, intanto, con lo svilupparsi rapido del movimento economico e commerciale del paese, anche le ferrovie non sono più sufficienti a tutto: ma poi, e più specialmente, perchè vi sono dei prodotti i quali non possono sopportare l'onere delle tariffe ferroviarie, i così detti prodotti poveri, ingombranti, come vengono chiamati precisamente in questa relazione, i prodotti di grande volume e di piccolo prezzo, i quali trovano meglio la convenienza del loro trasporto nella tariffa bassa e minuta della barca, che non nella tariffa più alta dei treni.

Ed è anche una verità che vi sono molte zone litoranee nella nostra Italia, in cui molti centri sono senza comunicazioni ferroviarie e quindi lo sviluppo della rete ferroviaria, come del resto constatano anche i tecnici che hanno studiato il problema, dovrebbe essere una ragione di più per dire: concordiamo con la rete ferroviaria anche la rete di navigazione interna, perchè il trasporto per acqua ha una clientela ed

una merce speciale diversa da quella per ferrovia.

Ma, in ogni modo, queste obiezioni potevano aver valore, ed erano state ben vagliate, presso le Commissioni tecniche incaricate degli studi; ma una volta che queste Commissioni, con i loro elaborati, precisi, preziosi e concreti studi hanno risolto e vinto anche questa obiezione, non debbono essere Governo e Camera più realisti del Re, più prudenti di quello che non sono stati i tecnici all'uopo delegati, e tornare a sollevare quelle difficoltà che i tecnici hanno già superato.

Ed eccoci ad esaminare il disegno di legge. Badate, noi (parlo anche a nome di tutti i miei amici), voteremo il disegno di legge, anche se nessuno di quegli emendamenti che ci riserviamo di presentare domani su alcuni articoli, non venissero accettati; ma ciò non toglie che io, esaminandolo, non debba criticarlo.

Ripeto che il disegno di legge è timido ed insufficiente.

Intanto, quel benedetto articolo 1 che divide in 4 classi i fiumi e canali navigabili, è molto elastico ed arbitrario.

Un emendamento che noi presenteremo sarà appunto diretto ad unire le due prime classi; perchè, quando il Governo dice: che non si assume l'obbligo intero e completo, se non per quelle linee di navigazione che abbiano un prevalente interesse militare, dipenderà tutto da esso, da un suo giudizio, da un suo criterio, da un suo arbitrio, e, diciamo anche, da un suo cavillo (non parlo del ministro d'oggi, ma potrà essere quello di domani), per escludere fors'anche da tutte le vie navigabili del Regno un prevalente criterio militare. Il che porterebbe a questa conclusione: che nessuna linea d'acqua sarebbe nella condizione di essere completamente mantenuta, con quella spesa di cui negli articoli successivi, da parte dello Stato.

Ora quando il comma secondo determina una classe di fiumi, laghi e canali, che da soli o collegati con una delle linee principali di navigazione le quali fanno capo a porti marittimi, giovano al traffico di una estesa parte del Regno, non so perchè questi scopi, questi fini, queste ragioni di convenienza che devono avere, questi corsi navigabili, non debbano essere pareggiati al criterio militare. Ecco perchè noi diciamo: le due prime categorie sono disgiunte artificialmente, e noi vorremmo che fossero unite,

e perciò presenteremo all'uopo un emendamento.

Abbiamo poi trovato anche una lacuna nell'articolo terzo in cui si determinano le opere che possano essere considerate come dirette a risolvere questo problema; una lacuna sulla quale credo sia stata richiamata la nostra attenzione tempo fa anche da un congresso o da un convegno di amministrazioni provinciali e comunali, ma più specialmente provinciali, perchè la maggior forza al consorzio attuale della rete Padana è data dal numero e dalle rappresentanze provinciali.

Orbene, si è detto: i lavori stradali, le strade di accesso ai porti o agli approdi devono essere considerate tra le opere contemplate per la soluzione del problema nautico interno, e quindi fra quelle in cui, in tutto o in parte, secondo le successive distinzioni, deve intervenire il concorso del Governo. Un altro emendamento noi presentiamo al riguardo, perchè riteniamo che anche la viabilità che mette in congiunzione un certo centro con l'approdo o col porto, si debba ritenere una di quelle opere complementari ma intrinseche, essenziali per cui debbano ugualmente intervenire l'opera ed il concorso del Governo.

Qual'è questo sistema del concorso del Governo?

Il disegno di legge distingue: oneri diretti dello Stato, salvo il concorso degli enti, e costituzione di Consorzi.

Per le due prime classi, quelle che ho detto che dovrebbero costituirne una sola, il Governo dice: che farà i lavori; farà tutti a sue spese quelli che riguardano la prima categoria, e per gli altri, due quinti di spesa saranno a carico degli enti interessati.

E qui non si parla di consorzi, si parla di enti interessati, di cui il Governo e il regolamento faranno l'elenco ogni volta che si procederà alla esecuzione di un lavoro: quindi l'arbitrio del Governo, la divisione del contributo, la facilità di dibattiti, la facoltà di ricorrere e via dicendo.

Io, dunque, chiamerei questo sistema misto: quello della iniziativa diretta del Governo per le due prime classi salvo per la seconda, il contributo dei due quinti a carico di enti locali; e quello del Consorzio o del privato iniziatore.

Il Consorzio è obbligatorio per la terza categoria, il Consorzio è facoltativo per la

quarta; concorso di due quinti della spesa per la terza, di niente anche, se si vuole, (perchè facoltativo il concorso) relativamente alla quarta.

Si tratta dunque di un sistema così suddiviso che, a mio modo di vedere, risolve poco, e in ogni caso risolve poco rapidamente, e senza veri criteri di spirito moderno di esecuzione; tanto più perchè per le prime opere il proponente è il Governo.

Vedremo ora quanta buona voglia abbia il Governo, secondo le sue disposizioni finanziarie, ma intanto è il Governo il quale decide di eseguire le opere di ripristinamento, o di manutenzione e; chiama a contributo gli enti interessati per i due quinti.

Invece per le altre opere appartenenti alla terza classe, che pure sono importanti (perchè sono determinate in questo senso « appartengono alla terza classe quelle che sebbene manchino dei precedenti requisiti, assumono notevole importanza in quanto giovano al movimento commerciale di un esteso territorio e di centri abitati considerevoli per industrie e prodotti agricoli ») tutto è lasciato all'iniziativa privata per la costituzione del Consorzio obbligatorio.

Quando saremo ai capitoli, vedremo di chiarire, mediante qualche emendamento, e specialmente procurando dichiarazioni dal Governo, quello che può essere un po' confuso in questo sistema di esecuzioni.

Perchè qui mi pare di vedere una specie di scarica barili: è il Governo che fa per le due prime classi, non per le altre. Nelle secondarie gli enti locali possono costituirsi in Consorzio, quindi assumere una veste giuridica, mentre nelle prime linee le più importanti (e diciamo pure nella seconda classe, perchè sulla prima è solo il Governo che deve decidere) niente costituzione di Consorzio, quindi niente possibilità di iniziativa; soltanto richieste, voti, presentazione di qualche invito, ma in ogni modo, assoluta libertà ed assoluto arbitrio del Governo nell'eseguire quei lavori che possono interessare le due prime classi della rete navigabile.

Ed eccoci alla parte finanziaria; ed è questa specialmente, o signori, la ragione per cui io dirò che il progetto non risponde alle attese. Badate: abbiamo le risultanze della prima Commissione che, come ho detto prima, era presieduta dall'egregio nostro collega onorevole Romanin-Jacur, al quale presente ripeto quelle lodi e quel senso di ammirazione, che tutti gli

dobbiamo, e che già avevo espresso, lui assente. Ebbene, la Commissione conclude i suoi lavori presentando un fabbisogno assolutamente piccolo in confronto di quello che si è speso all'estero: un fabbisogno di 110 o 120 milioni, che poi, pensando anche alle reti successive, almeno alle più importanti, che sono state considerate negli studi della seconda Commissione, accresce facendolo ascendere a 140 o 150 milioni, con cui si potrebbe attualmente risolvere in qualche modo il problema, non solo per le reti Padane, ma anche per altre importanti successive reti come quella della Toscana, del Lazio, come qualcuna della Terra di Lavoro e qualche altra della bassa Italia.

Sono dunque 140 a 150 milioni; ma si noti poi che la stessa Commissione toglie altri 20 o 30 milioni per il vantaggio che si avrà da concessioni elettro-idrauliche e di irrigazione, cosicchè si riduce a 100 milioni il fabbisogno per risolvere in qualche modo questo problema.

Senta, onorevole Bertolini, queste parole che le leggo: « io esigerò una sola condizione, quella che i miglioramenti proposti non siano tali da rimandare l'esecuzione delle opere ad un lontano domani, perchè diversamente, pur non negando in colui che le proporrà l'ingegno, il valore e la perizia che dimostrerà, non esito a chiamarlo sin da ora, sia pure in buona fede, ascritto alla congrega di coloro che vogliono che si continui a non far nulla per la navigazione interna, e costoro, scienti o non scienti, li metto tutti in un fascio e nella mia coscienza credo che non facciano gli interessi della Patria ». (*Vive approvazioni*).

Questo è il brano di una conferenza tenuta a Venezia qualche anno fa dall'onorevole Romanin-Jacur.

Ora qui siamo appunto in questo caso: non si sa che cosa si farà con questo piccolo magro concorso, quando ci sarà perchè si fa dipendere dalla legge del bilancio.

Che cosa sono infatti dieci milioni divisi in tre esercizi quando si parla di un fabbisogno almeno di 100 milioni e, come ho ricordato, le nazioni estere hanno speso anche qualche miliardo e spendono anche attualmente parecchie centinaia di milioni, quando lo stesso Consorzio padano per fare quello che la Commissione ha già progettato avrebbe bisogno esso solo di 118 o 120 milioni?

Vi è poi un milione per anno di contributo, che potrà rappresentare alle volte solo tre quinti, alle volte solo due quinti o

anche un quinto, secondo ci siano le condizioni per cui devono concorrere anche gli enti locali.

Ma che cosa è un milione all'anno, specialmente nel modo come è stanziato?

Qui si ricorre al solito sistema e si dice: un milione per quest'anno ed in seguito quel che si crederà d'impostare nel bilancio. Vedete: questo problema, per il quale il progetto di legge attuale avrebbe potuto essere un progetto tecnico, riferito precisamente agli studi già compiuti, invece è un progetto platonico.

Or bene, questo milione dovrà correre l'alea degli esercizi annuali e non sarà difficile che in qualche anno non venga stanziato, non perchè non possa essere iscritto, ma perchè i bisogni del Tesoro o altri bisogni del bilancio potranno assorbire anche questa microscopica somma.

Ecco perchè noi dicevamo che il problema non è affrontato con coraggio.

Non è la prima volta, e non sarà l'ultima purtroppo, che noi a ogni incontro di questi studi e di questi propositi, dobbiamo indicare e riaffermare l'impotenza del nostro Governo.

Perchè noi vediamo, lasciateci fare un confronto (può essere noioso ripeterlo spesso, ma è la verità), che quando dal vostro punto di vista urgono le necessità della difesa nazionale vi pensate seriamente e presentate un progetto di cento, di cinquecento o di mille milioni.

Noi, da che siamo qui, ormai non più nuovi, abbiamo assistito alla votazione di circa un miliardo di lire per spese straordinarie militari.

Orbene, perchè quando occorre una spesa per la soluzione di questi problemi, i quali avrebbero certo una maggiore efficacia anche di difesa nazionale, dal punto di vista economico, commerciale, politico, sociale, perchè lesinare nella spesa, proprio perchè si verifichi precisamente quello che prevedeva l'egregio nostro collega Romanin-Jacur nella sua conferenza, cioè uno sperpero inutile di denaro, poichè si crede di risolvere questi problemi con tali misere, microscopiche cifre?

Ecco perchè dicevamo all'onorevole Bertolini, di cui ricordiamo l'affermazione solenne fatta fuori di qui su questo argomento, promettendo la presentazione di un disegno di legge che avrebbe dovuto, almeno nella speranza di tutti noi, rispondere alla lunga attesa, ecco perchè dicevamo

che noi, pur votando questo disegno di legge, (poichè noi vogliamo che almeno si affermi il concetto della risoluzione del problema e che si faccia almeno un primo passo per quanto incerto ed insufficiente) vogliamo insistere però nel dire che il vostro progetto non risponde al desiderio del Paese, e non riesce nemmeno, si badi, ad essere come il premio meritato degli egregi componenti della Commissione che hanno dato così lungamente le loro energie e la loro attività per la soluzione di questo problema. Questo progetto non è neppure un premio adeguato a quel lavoro, perchè non corrisponde, nemmeno in minima parte, a quello che i commissari stessi si attendevano dalle risultanze dei loro studi.

Ed io avrei finito se non volessi richiamare la vostra attenzione anche su una lacuna della legge. Lasciamo il campo largo della critica e veniamo alle disposizioni degli articoli 23 e 26. Tali articoli riguardano la concessione delle opere e la concessione degli esercizi eventuali. Orbene, noi abbiamo riscontrato questa lacuna che cercheremo di colmare anche qui con un apposito emendamento: che niente è previsto riguardo alle condizioni di lavoro, alle dipendenze, ai servizi.

Il concessionario chi è? Chi ha l'esecuzione dei lavori ed anche l'esercizio che, come dice l'articolo 24, può avere una durata anche di 70 anni? Ora, se è vero che in questa Camera, anche fuori dei nostri banchi, sono così numerosi gli amici della cooperazione, vogliamo che sia riservata nella concessione dei lavori la preferenza alle cooperative organizzate. E qui voglio ricordare quello che si è fatto quando si sono discusse le leggi ferroviarie.

Non dico che sia stato bene interpretato; ma, in ogni modo, nella legge ferroviaria c'è un articolo che assoggetta le Società private concessionarie delle linee secondarie a presentare il loro regolamento organico relativo alle condizioni dei loro dipendenti. Ci riserviamo quindi di presentare anche qui un emendamento per cui il Governo abbia la facoltà di esaminare, quando verranno presentate le domande di cui all'articolo 26, i regolamenti di esercizio, in quanto si riferiscono anche al personale dipendente.

Con questi criteri, noi di questa parte della Camera, discuteremo i particolari della legge. Daremo anche il nostro voto favorevole. Non è nuovo nel nostro campo questo problema che giustamente io com-

presi nell'ordine del giorno svolto nella discussione del bilancio del 1905-906, richiamando su di esso l'attenzione della Camera. Quindi voteremo la legge, ma nella fiducia che alcuni degli emendamenti, ai quali ho accennato, siano accolti dal Governo, per migliorarla.

Finisco facendo un augurio, e cioè che questa legge non sia, nel pensiero di tutti noi, che una piccola anticipazione: se no, andremo incontro al rischio che i dieci milioni per spese iniziali ed il milione annuo per concorsi siano buttati via, se rimarranno come sono.

Dobbiamo avere l'affidamento che i dieci milioni che vengono stabiliti per tre esercizi, possano anche essere spesi in un esercizio solo o, almeno, in due, dacchè lo esercizio presente, al quale si riferiscono due milioni, è per metà esaurito.

Noi quindi proporremo un emendamento per ridurre ad un esercizio solo, successivo a questo, la spesa di tutti i dieci milioni; ed un altro emendamento proporremo perchè questi milioni siano a disposizione del Governo per le prime spese.

Così pure proporremo un altro emendamento col quale, pur riservando alla Camera, con la legge di bilancio, di stanziare volta per volta la somma necessaria, si stabilisca fin da ora che questa somma non possa essere mai inferiore ad una certa cifra, che noi vorremmo fosse di tre milioni, anzichè di uno.

Ho già ricordato, oltre i voti, i desideri degli enti ufficiali, anche l'entusiasmo con cui da tutte le popolazioni rivierasche si sono salutati quei primi battelli che passavano nella crociera.

Tocca al Governo a far sì che quel ricordo non sia stato un plauso perdutosi, e trasportato dall'onda che passa, ma a far sì che precisamente quel plauso, o quell'inno, non sia stato che l'augurio della risoluzione di questo problema a vantaggio del commercio, dell'agricoltura e delle condizioni economiche del nostro paese. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Spetterebbe di parlare all'onorevole Queirolo, ma non è presente.

L'onorevole Chimienti ha facoltà di parlare.

CHIMIENTI. Più che un discorso, farò una dichiarazione in ordine a questo disegno di legge, dal quale non occorre prendere occasione per un lungo discorso sulla navigazione interna; e così io seguirò an-

che l'esempio del collega Sichel. Sarebbe facile un discorso dopo il materiale apprestatoci dalle varie Commissioni che hanno studiato questo problema da ogni punto di vista ed hanno messo in grado la Camera di conoscere tutti gli elementi che contribuiscono alla soluzione del problema stesso.

Sono circa 17 o 18 volumi, ricchi di studi, di carte planimetriche, di studi geologici, di carte geografiche, volumi nei quali si riscontra la enunciazione di problemi i più arditi, di propositi i più immaginosi, che vanno dai lavori della valle padana sino al canale navigabile tra Brindisi e Taranto.

Certo l'occasione torna propizia per dire che quei lavori della Commissione sono veramente degni della diligenza, dello studio e della preparazione tecnica che ha l'Italia in questa materia. Essi vanno a congiungersi con tutti quei lavori fatti negli ultimi anni sui servizi marittimi e su altre questioni importanti e danno veramente allo studioso ed all'uomo politico un materiale vastissimo di osservazioni.

Senonchè anche qui non sarebbe giusto portare tutte le conclusioni dei lavori della Commissione, come veri e propri risultati concreti, fattibili; come non è serio portare in materia di servizi marittimi i risultati degli studi disseminati in tutti i volumi della Commissione d'inchiesta.

Certo è dovere nostro, in questa Camera, ripetere quello che ha detto il collega Sichel, la nostra gratitudine personale ai funzionari dello Stato che hanno collaborato a quest'opera di studi che dovrà in tempo non lontano daré buoni frutti, e manifestare la nostra personale gratitudine all'onorevole Romanin-Jacur, che ha trovato in questo lavoro come la misura del suo intelletto, della sua preparazione tecnica, perchè a questo lavoro ha dato tutto se stesso con una grande pazienza, con un grande attaccamento e con una grande fede, che specialmente noi, più giovani di lui, dobbiamo apprezzare, perchè non è molto frequente nella generazione a cui apparteniamo. (*Approvazioni*)

Senonchè io domando all'onorevole ministro dei lavori pubblici quanto gli ha domandato lo stesso onorevole Sichel: si poteva in questo primo saggio di discussione dinanzi al Parlamento affrontare un programma tecnico, finanziario e commerciale? Si poteva almeno nella relazione prospettare questo programma che il Parlamento

si propone di eseguire, sia pure in un tempo lontano?

L'onorevole Bertolini non era uomo da non proporsi questo problema. Se lo è posto ed ha concluso negativamente.

Ha detto: io non credo, per le condizioni finanziarie del bilancio e degli enti che dovrebbero preparare questi lavori, io non credo per la preparazione dell'opinione pubblica, che deve questi studi sussidiare e le iniziative industriali e commerciali incoraggiare, io non credo, per le condizioni della Camera, di poter presentare un programma completo e su questo aprire la discussione.

Non vedo neppure un accenno vago a questo programma tecnico, finanziario e commerciale. Ma, se l'onorevole Bertolini non ha creduto bene, per prudenza di Governo, accennare a questo programma, io credo che gli onorevoli colleghi che parleranno su questo importante argomento, e specialmente gli onorevoli colleghi che rappresentano le regioni più direttamente interessate alla risoluzione immediata del problema della navigazione interna, vorranno essi precisare innanzi al Parlamento come intendano questo programma di navigazione interna. Io, per conto mio, faccio un brevissimo accenno da quel punto di vista in cui si trova un meridionale.

Credo fermamente che il problema della navigazione interna sia un problema nazionale. Noi, dell'estremo lembo dell'Adriatico, vediamo questo problema come un problema nazionale. E sono lieto di questa affermazione che mi ricongiunge in diretta, spirituale relazione coi miei rappresentati. Noi concepiamo un programma di navigazione interna nazionale, in questo senso: libere le vie da Venezia a Milano, ai laghi ed alla Valle Padana. E concepiamo questo problema nazionale, quando i nostri velieri dall'Adriatico, dagli scali più modesti dell'Adriatico, possono, pel Canale Corsini, entrare nel Po, passando pel porto di Magnavacca o Lago, per Pontelagoscuro, ecc. In questo senso abbiamo la concezione ideale di un problema nazionale in rapporto con la navigazione interna. E, poichè ho accennato alla possibilità, pei nostri velieri, di penetrare nella Valle Padana, pel Porto Corsini (al quale credo che sia riservato, nella economia dei nostri traffici, un grande avvenire), debbo al ministro dei lavori pubblici fare una domanda circa i lavori dei nostri porti.

In questo senso il problema è da noi sentito con anima nazionale; in questo senso noi crediamo che i nostri scali dell'Adriatico debbano esser messi in condizione di poter servire come approdi ai nostri velieri. L'attuale situazione, fatta alla politica portuale dalle condizioni del nostro bilancio e dalle dichiarazioni sincere che l'onorevole Bertolini ha fatto alla Camera, ci tiene l'animo dubbioso.

Ed io sarei lieto (e questa è la dichiarazione esplicita con la quale dico di approvare il presente disegno di legge) sarei ben lieto se l'onorevole ministro dei lavori pubblici, in questa occasione, in questa sede, che credo la più opportuna, facesse, pei lavori portuali, una affermazione esplicita che suonasse speranza che questo problema che, in questo momento, è completamente sopito, possa essere ripreso con speranza di soluzione.

Non è questo il momento di ricordare alla Camera la necessità di provvedere ai piccoli porti che sono tanto sulla costa adriatica, quanto su quella tirrena; accennerò solamente all'abbandono in cui questo problema è messo dalla non esecuzione della legge sulle Calabrie del 1906. Due milioni furono impostati per costruire sulla costa calabra piccoli approdi che avrebbero potuto servire per la navigazione interna; e, se non vado errato, fu anche istituito un ufficio per preparare i lavori relativi.

Questo ufficio è stato dismesso perchè ai lavori stessi non si è provveduto. Ora, non è possibile che le nostre popolazioni sentano in modo nazionale il problema della navigazione interna, se a questi lavori portuali non si provvede. Ed allora rimane la soluzione puramente amministrativa del problema della navigazione interna.

Il disegno di legge, che oggi ci occupa, è un insieme di norme amministrative, di quelle norme amministrative che sono la particolare passione del ministro dei lavori pubblici, per ragione dei suoi studi (egli è l'autore del bel libro concernente le riforme locali in Inghilterra); ed è la passione della ricerca delle norme amministrative, che assorbe completamente ogni contenuto commerciale e tecnico che dovrebbe essere nei fini di questa legge.

Esamineremo questo disegno di legge e le provvidenze amministrative che in esso sono disciplinate; lo esamineremo facendo qualche osservazione relativamente e spe-

cialmente ai Consorzi ed alla classifica delle vie fluviali. Per ora dichiariamo di votarlo, e lo votiamo specialmente per rispetto ai settantadue enti rappresentanti di Camere di commercio, di provincie e municipi dei più nobili del Regno; lo votiamo perchè siamo sicuri che questi Consorzi formati sono già pronti a trarre partito da questa legge: lo votiamo perchè l'attesa è ormai lunga, e queste popolazioni hanno diritto di vedere almeno risolta una parte, specialmente quella regionale, di questo poderoso problema. Ma pure, essendo convinti di questo, abbiamo creduto, nell'interesse dell'azione parlamentare che ci proponiamo di iniziare, abbiamo creduto nostro dovere di fare queste dichiarazioni proprio in questa sede, nella speranza che l'onorevole ministro, oltre alle risposte che vorrà dare in merito alle norme amministrative contenute in questo disegno di legge, vorrà anche fare in questa sede qualche dichiarazione relativamente ai lavori dei porti e dei piccoli scali dell'Italia in generale, ma specialmente dell'Italia meridionale e della Sardegna, in quanto questi piccoli scali rappresentano la soluzione organica, come lo stesso onorevole relatore della Commissione ha consacrato nel suo dotto volume, la soluzione organica e razionale del problema della navigazione interna. Non ho altro da dire. (*Approvazioni*).

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

**BIGNAMI.** Onorevoli colleghi, il Parlamento è chiamato a discutere e votare una legge che è intesa a ridonare vita e nuovo impulso alla navigazione interna.

È dovere nostro di italiani dedicarvi le più assidue cure, poichè è d'interesse nazionale il poter utilizzare, fino agli estremi limiti della convenienza, tutti quei mezzi di produzione che sono destinati ad aumentare le scarse ricchezze a noi fornite dalla natura.

Gli studi fatti finora hanno dimostrato, non solo la possibilità, ma anche l'opportunità di attuare, e su larga scala, in Italia la navigazione interna.

Le tradizioni e l'incremento notevole delle industrie negli ultimi anni ci spingono all'azione e noi dobbiamo metterci con lena, ma senza esagerazioni e senza ottimismo eccessivi, al lavoro. Se noi con fede e con costanza sapremo affrontare tutti i problemi che si presenteranno, sapremo

anche superarne tutte le difficoltà. Noi lavoreremo per l'avvenire, ma abbiamo il dovere di farlo, poichè se noi non possiamo rivolgere nessun rimprovero alle generazioni che ci hanno preceduti, per lo stato di deplorabile abbandono nel quale si trovano i nostri corsi d'acqua, perchè esse si trovarono dinnanzi ad altri problemi importantissimi di assoluta urgenza, noi avremmo certo da parte di quelli che verranno dopo di noi i più aspri e giusti rimproveri, se nelle condizioni attuali d'Italia non provvedessimo alla navigazione interna.

Le statistiche nostre paragonate con quelle di quei paesi esteri, nei quali i fiumi sono divenuti vie di trasporto per un movimento di traffico tanto intenso che non di rado capita di vedere su di essi dei veri magazzini di merci galleggianti, ci dimostrano come noi ci troviamo all'ultimo posto in fatto di navigazione interna.

È ben vero che ci sono delle diversità di condizioni di cui bisogna tener conto; che molti dei corsi d'acqua soprattutto della Russia, della Germania, della Francia, del Belgio, dell'Inghilterra e degli Stati Uniti, hanno scarsa velocità e fondali così profondi da rendere possibile l'uso di natanti di un tonnellaggio altissimo e quindi avere dei trasporti in condizioni molto economiche; che i corsi d'acqua vi hanno spesso percorsi così notevoli, che il risparmio per unità di lunghezza si traduce in una cifra elevata per l'intero percorso; che inoltre floride e potenti sono le industrie dei paesi attraversati; che da ultimo nel nostro paese la sistemazione forestale non è ancora avviata, sicchè i nostri corsi d'acqua ne risentono le conseguenze per i detriti trasportati; ma noi abbiamo anche delle condizioni favorevoli e soprattutto il fatto che i nostri più importanti corsi d'acqua non gelano, mentre in molte delle regioni che ho citate i fiumi restano per molti mesi dell'anno completamente gelati.

È pertanto doloroso di dover confessare che mentre le vie d'acqua ebbero all'estero un notevole progresso, da noi subirono invece un vero regresso, di modo che l'Italia, e soprattutto il nord d'Italia, che è stato definito dai francesi come il *berceau de la navigation intérieure*, attualmente si trova in condizioni deplorabili.

Cinquant'anni fa sul Po avevamo una navigazione sufficientemente bene avviata: il Lloyd Austriaco faceva un servizio ab-

bastanza buono, ma nel 1859 portò sul Danubio tutti i galleggianti, che aveva sul Po, e noi non abbiamo saputo sostituirli.

Per citare un altro esempio del regresso in fatto di navigazione fluviale accenno al fatto che la via alzaia lungo l'Arno è attualmente in condizioni deplorevoli, mentre essa si trovava in condizioni abbastanza buone all'epoca del Granducato di Toscana.

La verità è questa: che la nazione, per un complesso di circostanze e specialmente per la mancanza di mezzi pecuniari, e di fede nella navigazione interna da cinquant'anni si disinteressa o quasi dei trasporti fluviali.

È indubitato che gli Stati esteri ci danno la prova dell'opportunità di sistemare la navigazione interna e meglio di ogni più esauriente discussione il prodigioso sviluppo della loro navigazione interna ci deve convincere a fare.

Essi hanno provveduto, secondo norme legislative le quali non si differenziano di molto da quelle che abbiamo noi attualmente, se facciamo un'eccezione per la Francia e la Germania, che negli ultimi anni hanno modificato le loro leggi conformemente a concetti analoghi a quelli che stiamo per approvare.

In Italia per la legge del 1865 sono a carico dello Stato le opere che hanno per unico oggetto la navigazione dei fiumi, laghi e grandi canali, e per la stessa legge la navigazione dovrebbe essere l'oggetto principale cui servono i laghi, i canali e i fiumi navigabili.

Ora questo è appunto l'indirizzo legislativo generale seguito all'estero, e se tanto la Germania quanto la Francia ultimamente hanno cambiato, lo fecero dopo di aver eseguito le loro più importanti opere di navigazione nei principali corsi d'acqua e quando si trattava soltanto di accontentare esigenze di interesse locale.

Io ammetto però che, se la quasi totalità della spesa può essere a carico dello Stato presso altre nazioni dove, come in Francia, in Germania e in Russia, il beneficio è diffuso per tutto il paese, non possiamo esigerlo da noi, poichè soltanto una parte d'Italia dalla navigazione interna sentirà speciale vantaggio, e questa sarà la grande valle Padana. E noi che apparteniamo al Nord d'Italia, ci rendiamo conto della necessità di dover noi in modo particolare fare sacrifici pecuniari e pertanto non

insistiamo minimamente perchè abbia ad esser mantenuta l'attuale legislazione, non intendendo che quella parte d'Italia, la quale non risentirà alcun beneficio diretto dalla navigazione interna, abbia ad avere degli oneri eccessivi.

Amesso pertanto il concetto di un notevole concorso da parte degli enti locali, il disegno di legge quale ci è presentato dall'onorevole ministro Bertolini è da approvarsi perchè è organico sia per la razionale suddivisione dei corsi d'acqua a seconda della loro importanza per la navigazione, sia per il riparto delle spese in proporzione dell'utile che Stato ed enti locali ne avranno.

È una legge stata lodata da tutti i competenti, il che dimostra che ne è buona la concezione tecnica; ed è stata accettata (diciamo anche il vocabolo crudo subita) da quasi tutti gli enti interessati, i quali hanno dimostrato che ne sentono il bisogno.

È naturale che una parte degli interessati non l'abbia voluta accettare e precisamente quegli enti il cui concorso nella spesa supera il vantaggio che essi possono trarre dai loro corsi d'acqua.

Per questa legge noi abbiamo la convinzione, che si raggiunge il risultato di poter fare e che lo Stato avrà la garanzia che non si faranno opere inutili, perchè gli enti locali contribuiscono nelle spese, quindi senz'altro noi l'approveremo, dandone ampia lode al ministro.

Ma per l'attuazione di questa legge (perchè il votare una legge sarebbe ben poco se non riuscissimo a portare un cambiamento notevole in tutto quello che è navigazione interna del nostro paese) occorrono alcuni provvedimenti che a me sembrano di assoluta necessità.

Prima di tutto mettendosi a carico degli enti locali una spesa, e una spesa notevole, è necessario pensare di dar modo ad essi di trovare i mezzi richiesti, e quindi fa d'uopo che si addivenga, sotto una forma o sotto l'altra, ad una riforma tributaria degli enti locali, perchè altrimenti questi si troverebbero nel bivio doloroso di dovere rinunciare completamente ai vantaggi della navigazione interna oppure sottostare a delle spese che metterebbero i loro bilanci in condizioni ancora più disastrose delle attuali.

Ed a questo proposito occorre osservare, che gli enti locali non hanno alcuna elasticità di tassazione secondo la nostra legisla-

zione vigente, non danno un notevole vantaggio alle Provincie ed ai Comuni, che verrebbero ad avere un onere immediato e forte per gli interessi ed ammortamenti dei loro contributi nelle spese per la navigazione interna, mentre non ne potrebbero attendere vantaggi sensibili che in un avvenire molto lontano.

In questi giorni sono state presentate riforme tributarie per le quali do lode per parte mia al Governo, per le intenzioni eminentemente liberali da cui è stato animato; ma occorre che esso soprattutto provveda per gli enti locali, altrimenti per la navigazione interna potremo votare la legge, ma non sarà possibile attuarla.

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. Ho proposto alla Commissione un articolo aggiuntivo, che alla Commissione è piaciuto d'accettare per alleviare gli oneri degli enti locali.

BIGNAMI. Ringrazio sentitamente l'onorevole ministro della interruzione che mi ha fatto. Ciò dimostra che l'osservazione che io gli avevo rivolta era fondata, e l'assicuro che volentieri darò il mio voto a quella disposizione di legge, se essa in qualche modo risolverà il difficile problema.

È inoltre necessario che si provveda alla costituzione di un ufficio speciale del Genio civile, che si occupi esclusivamente di navigazione interna.

Noi deploriamo in tutta Italia di aver una forte scarsità di tutti quei dati che possono occorrere per i progetti idraulici, dati tanto più necessari in quanto che ora lo stesso ministro ha presentato notevoli progetti tanto per la sistemazione forestale, quanto per le derivazioni di acque pubbliche.

Il Genio civile, così come è costituito, ha ingegneri valenti, ma che sono costretti a diventare enciclopedici, il che torna allo Stato in fondo di danno grave perchè l'estensione delle cognizioni va a danno della loro profondità ed esattezza.

Noi vediamo molte volte che lo stesso ingegnere un giorno è chiamato a fare un progetto su un piano regolatore di una città, un altro giorno a fare un progetto di scuole, poi a fare un progetto per un palazzo delle poste, poi un progetto di irrigazione, di un ponte e magari a verificare la stabilità di baracconi da fiera. Orbene questo è un errore gravissimo. Succede che vi è perdita notevole di tempo da parte del Genio civile nell'allestire i progetti.

Se un ingegnere, che si è specializzato, può preparare in un tempo relativamente breve, un progetto che non importi che la cognizione di quelle norme scientifiche e pratiche, nelle quali si è approfondito, lo stesso tempo non è più sufficiente per un altro ingegnere, della stessa capacità e volontà, ma costretto ad occuparsi di problemi diversi.

Da ciò derivano anche le cattive sorprese, che abbiamo avute tante volte, di trovarci davanti a consuntivi, che divennero di troppo superiori ai preventivi.

Ora il lavoro, che è dato agli uffici governativi con l'attuale disegno di legge, è veramente enorme e se noi ben consideriamo che gli ingegneri del nostro Genio civile difficilmente nelle condizioni attuali possono disimpegnare tutto il loro lavoro, vediamo subito come non sarà assolutamente possibile che questi ingegneri, dinanzi al problema gravissimo della navigazione interna, abbiano a trovare in ogni caso la soluzione migliore.

Ed è da notarsi che lo Stato ha nel caso attuale il dovere ancora più imperioso, che non nelle sue funzioni normali, di pensare all'allestimento di progetti bene studiati perchè vi sono i contributi di spesa degli enti locali, i quali potrebbero fare osservazioni molto fondate sul modo come lo Stato spende il loro danaro, se questo fosse adoperato per eseguire progetti difettosi.

Passando ad esaminare alcuni punti del progetto, trovo che in alcuni casi, per la classifica delle opere, dovranno procedere di concerto, il ministro dei lavori pubblici, quello della marina e quello di agricoltura, industria e commercio, ed io temo che molte volte questo concerto abbia ad essere causa di ritardi dannosi.

Io penserei che la miglior soluzione — come venne proposto in altri progetti di legge — sarebbe quella di nominare una Commissione formata da funzionari dei diversi Ministeri interessati, la quale esaminasse le questioni da decidersi e presentasse le sue proposte ai diversi dicasteri.

A proposito di questo concerto, che difficilmente si raggiunge, faccio notare che, ad esempio, per il porto di Mantova c'è dualismo fra Ministero dei lavori pubblici e Ministero della marina, i quali si palleggiano la competenza, in modo, che c'è una vera anarchia nei lavori del porto.

L'esame della legge mi suggerisce una altra osservazione ed è che essa si ispira a previsioni troppo ottimiste per quanto

riguarda le tasse e i proventi di navigazione.

Sarebbe un male che tali proventi e tasse diventassero troppo forti, perchè inasprirebbero le tariffe, e la navigazione potrebbe essere distrutta al suo sorgere.

Quanto alle concessioni osservo che vi sono nel progetto di legge delle clausole troppo restrittive, ad esempio quella che prescrive la durata della concessione delle opere in non meno di cinquanta ed in non più di settant'anni.

Ora portare addirittura a cinquanta anni questo periodo mi pare un poco eccessivo, in quanto lega le amministrazioni per un periodo troppo lungo di anni. Ed anche un'altra clausola troppo impegnativa è quella in cui si dice che il concessionario, sotto pena di decadenza, è tenuto ad eseguire nelle opere ed impianti concessi, le variazioni dipendenti dallo sviluppo del traffico e dai nuovi portati della scienza e dell'industria. Se nella legge mettiamo queste limitazioni difficilmente potremo trovare concessionari che sottostiano a disposizioni tante tassative.

Faccio poi notare che vi è una categoria di opere e di spese che dovrebbe essere sempre a carico dello Stato, e sono le opere di ristabilimento, che per la prima e seconda classe sono a carico dello Stato e per la terza e quarta classe a carico dei consorzi. Ora, in conclusione, queste opere provengono dalla incuria dello Stato, che non ha potuto eseguire per mancanza di fondi quei lavori che sarebbero stati necessari, per cui mi pare strano che si accoli ora ai consorzi ciò che avrebbe dovuto fare lo Stato.

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. No, perchè la manutenzione non era obbligatoria che per i corsi di acqua di prima e seconda categoria.

BIGNAMI. Lo ammetto, ma se lo Stato avesse potuto provvedere a che la navigazione interna avvenisse, non ci troveremmo adesso innanzi ad opere di ristabilimento. Queste opere vengono qualche volta richieste anche dal fatto che sono state date concessioni di derivazioni che danneggiano la navigazione e non è giusto che in tali casi lo Stato ricavi un provento pel canone sulle derivazioni, mentre gli enti locali dovranno pensare al ristabilimento delle condizioni pristina di navigazione.

Passando alle osservazioni fatte dalla Commissione, assolutamente non sono del d'avviso che si debba accettare la esclusione

del parere consultivo dei Consigli provinciali. Nella legge dobbiamo subire un accentramento che a molti è parso eccessivo, e non è bene aggravarlo ancora col togliere in materia di navigazione ogni competenza alle provincie, che per la legislazione attuale vengono richieste del loro parere consultivo in svariatissime questioni riguardanti le acque pubbliche. L'azione che presentemente viene ad essere esercitata dalle provincie non è trascurabile.

ABIGNENTE, *relatore*. Guardi il testo concordato.

BIGNAMI. Non lo conosco, ma ad ogni modo per escludere ogni pericolo, siccome ho letto la relazione presentata dalla Commissione, a me pare di dovere insistere nell'oppormi ad escludere l'ingerenza dei Consigli provinciali, in quanto possano essere richiesti di un parere.

I Consigli provinciali sono molte volte assistiti da uffici tecnici di gran valore; basta citare quello della provincia di Milano, la quale esercita un'azione molto benefica per quello che riguarda i canali della provincia.

Nonostante queste osservazione il progetto come ci viene presentato è un buon principio per la soluzione dell'importante problema che ci occupa: esso però richiede l'assegnazione di fondi sufficienti, altrimenti di navigazione interna in Italia non si potrà parlare. Convengo che nell'attuale progetto di legge non era possibile stanziare fondi maggiori; si tratta di cominciare, facciamo un piano organico e completo e poi in base a questo noi stanzieremo i fondi relativi. Occorre procedere con passo sicuro, rendendoci conto della grave responsabilità che avremo se, votata la legge e create tante speranze, noi non sapessimo attuarla: le illusioni andrebbero completamente a danno dell'autorità dello Stato, che mostrerebbe di non saper provvedere neanche coll'aiuto degli enti locali. Nè deve esserci da parte dello Stato alcuna preoccupazione per le ferrovie, nel senso che la navigazione interna possa tornare di danno alle ferrovie stesse.

Il Belgio, che è veramente coperto da una rete fittissima di ferrovie, continua a stanziare fondi per la navigazione interna; in Francia e in Inghilterra, dopo un'aspra lotta tra i due mezzi di trasporto, si è visto che è molto meglio lasciare a lato ferrovie e navigazione interna.

La ragione del fatto è già stata detta: le ferrovie e la navigazione interna hanno clienti affatto diversi.

Le ferrovie trasportano specialmente viaggiatori, merci a grande velocità, e in ogni caso merci ricche in proporzione del peso; mentre la navigazione trasporta merci che sono povere ed ingombranti, e per le quali non è necessario in modo alcuno che la consegna abbia ad esser fatta entro un limite breve di tempo.

Per l'attuazione del programma io mi permetto di raccomandare vivamente al Governo la praticità nelle iniziative.

Noi in Italia molte volte abbiamo costruito opere monumentali; ma in questo caso dobbiamo fare delle opere che abbiano a rispondere alla convenienza, e cercare che le nostre vie d'acqua abbiano ad essere animate da un vero e proprio movimento commerciale.

Tutte le altre spese mi auguro siano escluse.

Purtroppo, forse per il fatto che eravamo molto in arretrato colla navigazione interna, erano sorti in Italia progetti veramente chimerici: di collegare, per esempio, Ancona con Roma, Venezia con Spezia.

Tutte queste idee devono essere da noi assolutamente abbandonate, come per ora dobbiamo abbandonare anche l'idea degli alaggi elettrici, per i quali si richiederebbe un traffico intenso in un senso e nell'altro, come è notorio, per lo meno di un milione di tonnellate.

Si facciano dei progetti che abbiano ad abbassare il prezzo della tonnellata-chilometro per lo meno al disotto dei due centesimi e mezzo e possibilmente dei due; e poi cerchiamo successivamente di allargare le nostre opere, come è stato fatto all'estero, in modo da continuare a rendere sempre più basso il prezzo della tonnellata-chilometro. A me sembra che un programma concreto di opere, nelle condizioni attuali della navigazione interna, si possa precisare in questo modo: prima di tutto procedere alla regolarizzazione delle principali vie di acqua naturali, poi alla formazione di alcune grandi vie d'acqua, soprattutto la Milano-Venezia, cercando in tutti i modi di abbassare, per quanto possibile, il costo della tonnellata-chilometro con opere che permettano di adottare natanti di grande portata, e da ultimo completare il programma coll'eseguire le linee secondarie.

Con questo io ho terminato: mi associo

agli onorevoli oratori che mi hanno preceduto nell'omaggio che essi hanno fatto all'onorevole Romanin-Jacur, al cui nome va associato però anche quello del generale Bigotti, che è stato veramente benemerito di tutto il problema della nostra navigazione interna. E chiudo con l'augurio che per la prosperità d'Italia questo progetto abbia ad essere presto approvato e presto attuato. (*Approvazioni — Congratulazioni*).

PRESIDENTE. Il seguito di questa discussione è rimesso a domani.

### Interrogazioni e interpellanze.

PRESIDENTE. Si dia lettura delle interrogazioni e delle interpellanze.

CAMERINI, *segretario*, legge:

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro d'agricoltura, industria e commercio, per sapere, se e quando, tenendo conto degli studi dell'Ufficio del lavoro, presenterà all'approvazione della Camera un disegno di legge sulla assicurazione contro gli infortunii dei lavoratori della terra.

« Gerini ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno, per conoscere le ragioni che determinarono un'inchiesta amministrativa nel comune di Frosinone, e se sia lecito all'inquirente riferire conclusioni contrarie ai risultati documentali dell'inchiesta.

« Vincenzo Carboni ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno, sulle ragioni che determinarono lo scioglimento del Consiglio comunale di Boville Ernica.

« Vincenzo Carboni ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno sui sistemi elettorali adoperati dalle Autorità del Governo nella elezione politica di ballottaggio compiuta nel collegio di Frosinone il 18 luglio corrente anno.

« Vincenzo Carboni ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro delle poste e dei telegrafi sulle ragioni per le quali non si appone il filo telefonico sui pali del telefono tra Alessandria e Valenza.

« Merlani ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della marina per sapere se intenda di costituirsi parte civile, in difesa degli interessi dello Stato, nel dibattimento che avrà luogo davanti al Tribunale di Napoli contro il fornitore Pezzullo ed altri 24, imputati di truffe rilevanti in forniture di canapa al regio cantiere di Castellammare di Stabia.

« Giacomo Ferri »

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno sul ripetersi dei tentativi di suicidio nel cellulare di Milano e sui provvedimenti che certamente avrà preso per frenare il tragico fenomeno.

« Romussi ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della marina sulle ragioni che ancora non hanno deciso l'amministrazione a costituirsi parte civile nel processo cominciato il 18 novembre a Napoli contro il fornitore Carmine Pezzullo, imputato di truffe continuate in danno dell'erario.

« Eugenio Chiesa ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici per conoscere le ragioni che impediscono alla direzione delle ferrovie di stabilire, nei treni accelerati del servizio economico locale Napoli-Palermo, brevissime fermate alle stazioni fra Nocera Superiore e Scafati, non ostante insistenti collettive premure, con danno evidente dell'erario e di quelle industrie popolazioni.

« Dentice ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il ministro dell'istruzione pubblica per conoscere gli intendimenti del Governo sul miglioramento degli Istituti di belle arti e musicali e del loro personale insegnante e subalterno.

« Cardani, Faelli, Greppi, Romussi, Manfredo Manfredi ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il ministro dei lavori pubblici per sapere i criteri per quali la direzione delle ferrovie con ordine di servizio ha modificato l'articolo 6 delle tariffe per biglietti di abbonamento, aggiungendo alle condizioni ivi indicate per quelli detti di *irraggiamento* la

obbligatorietà di residenza del richiedente nel comune centro dell'irraggiamento delle linee.

« Salvia ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il ministro dei lavori pubblici per sapere se, in seguito al riscatto della linea Montebelluna-Camposampiero e all'assunzione del suo esercizio da parte dello Stato, intenda, anche per rispondere ai desideri delle popolazioni e delle loro rappresentanze, introdurre ulteriori e notevoli miglioramenti nel servizio della linea Belluno-Padova.

« Giulio Alessio, Wollemborg, Ottavi, Camerini, Indri, Fusinato ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il ministro dei lavori pubblici per sapere il perchè della deplorabile lentezza colla quale procede il raddoppiamento del binario sulla linea ferroviaria Firenze-Chiusi.

« Calamandrei ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare i ministri dei lavori pubblici e del tesoro, per sapere se sia vero che varie domande di concessione di sussidio a ferrovie private giacciono da parecchi mesi incagliate nel dicastero del secondo, perchè egli esige siagli trasmesso il parere dell'ispettore del competente circolo ferroviario, mentre il primo (considerando tale parere come documento di carattere interno) non ritiene doverglielo trasmettere; e nel caso affermativo, se e come intendano sollecitamente dirimere il dannoso conflitto.

« Calamandrei ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per sapere quanto vi sia di vero nella notizia che la Direzione delle ferrovie intenda di avocare allo Stato anche il servizio delle vetture-letto e delle vetture-ristorante.

« Taverna ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri d'agricoltura e delle finanze, per sapere se hanno intenzione di ritoccare in senso meno esorbitantemente fiscale le tasse sulla verifica periodica dei pesi e misure.

« Camillo Mancini ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro delle poste e telegrafi circa i pretesi aumenti di cauzione ai ricevitori po-

stali degli uffici di seconda classe per conseguire il sospirato minimo aumento di stipendio.

« Camillo Mancini ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'istruzione pubblica sulle cause che hanno determinato i liberi docenti della Facoltà di medicina della regia Università di Napoli a proclamare in massa la chiusura dei loro corsi.

« Pietravalle ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'istruzione pubblica per conoscere se intenda concedere, straordinariamente una terza sessione di esami ai giovani di Catania, ove, a causa del terremoto del 28 dicembre 1908, le scuole rimasero chiuse per circa quattro mesi.

« Pasquale Libertini ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della guerra se non creda necessaria la presentazione di un disegno di legge che abolisca i tribunali militari, ottemperando a precedenti voti della Camera, ed evitando sentenze che non riescono di giovamento a quei criteri di rigidità morale, che sono necessari al credito dell'esercito.

« Lucifero ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per sapere se intendasi dal Governo provvedere efficacemente a che vengano iniziati i lavori relativi all'arginamento del Cedrino e alla bonifica di Siniscola (Nuoro), in esecuzione della legge dei provvedimenti per la Sardegna; esecuzione da tanto tempo aspettata.

« Are ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il ministro dell'interno, per sapere quando possono essere iniziati i lavori per l'ampliamento del carcere giudiziario di Nuoro, lavori già da lungo tempo progettati.

« Are ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno per sapere le ragioni per le quali il sottoprefetto di Spezia si astenne dal partecipare alla patriottica commemorazione dei tenenti Cipelli e Mazzuoli e dell'operaio Giangrande morti vittime del dovere.

« Taverna ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici per conoscere se non creda necessaria ed urgente l'approvazione dei lavori, già progettati, sulle sponde destra e sinistra del Brenta, alla svolta di Campo S. Martino.

« Ottavi ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il ministro dei lavori pubblici, per sapere se gli sono noti i bisogni della stazione ferroviaria di Terranova di Sicilia e se e quando intenda provvedere all'ampliamento dei locali e alla sistemazione dei servizi.

« Pasqualino-Vassallo ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno per conoscere se intenda provvedere alla sistemazione del servizio sanitario in provincia di Caltanissetta, nominandovi un medico provinciale che vi risieda stabilmente.

« Pasqualino-Vassallo ».

« I sottoscritti chiedono d'interpellare il ministro della marina circa i motivi dell'avvenuta cessione ad una Società privata di parte degli arenili a levante di Genova e circa i suoi intendimenti per la salvezza delle spiagge.

« Canepa, Macaggi ».

« Il sottoscritto chiede d'interpellare il presidente del Consiglio e i ministri di grazia e giustizia e culti e dei lavori pubblici, sui metodi e criteri per le costruzioni nelle città distrutte dal terremoto e sulle norme giuridiche per regolare i rapporti giuridici fra i proprietari dello stesso caseggiato.

« Fulci ».

« Il sottoscritto chiede di interpellare il ministro di grazia, giustizia e culti sul modo con cui la Procura del Re di Napoli ha impedito il libero corso dell'azione penale per i reati attribuiti, con pubblica denuncia, al deputato Francesco Montagna.

« Ciccotti ».

PRESIDENTE. Le interrogazioni testè lette saranno iscritte nell'ordine del giorno; e così pure le interpellanze, qualora i ministri interessati, nel termine regolamentare, non abbiano dichiarato di opporsi.

## Verificazione di poteri.

PRESIDENTE. La Giunta delle elezioni ha presentato la relazione sulla elezione contestata di Vicopisano. Sarà inserita nell'ordine del giorno di venerdì 26 corrente.

## Presentazione di una proposta di legge.

PRESIDENTE. Il deputato Tedesco ha presentato una proposta di legge che sarà trasmessa agli Uffici.

## Sull'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare l'onorevole Gallini sull'ordine del giorno. Ne ha facoltà.

GALLINI. Pregherei la Camera ed il Governo di consentire che, dopo la discussione della legge sulla navigazione interna, sia inserita nell'ordine del giorno la proposta di legge posta al n. 14, concernente l'istituzione di una scuola tecnica in Pavullo; legge che da tanto tempo si attende.

PRESIDENTE. Scusi, onorevole Gallini, non parmi conveniente si abbia a cambiare così d'improvviso l'ordine del giorno.

GALLINI. Come non si può cambiare? La Camera, ella mi insegna, onorevole Presidente, è sempre padrona di stabilire come crede il suo ordine del giorno. Chiedo che si discuta questa leggina così minuscola dopo quella della navigazione interna.

PRESIDENTE. Non ho contestato il diritto della Camera; ma le faccio osservare che l'ordine del giorno fu già stabilito l'altro ieri dalla Camera stessa, dopo una lunga discussione!

BERTOLINI, ministro dei lavori pubblici. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BERTOLINI, ministro dei lavori pubblici. Poichè non è presente il ministro interessato, e nemmeno il presidente del Consiglio, così prego l'onorevole Gallini di volere differire la sua domanda ad altra seduta, in cui essi siano presenti.

GALLINI. Aspetterò a domani a sera.

PRESIDENTE. Sta bene.

La seduta termina alle 18.10.

## Ordine del giorno per la seduta di domani.

1. Interrogazioni.

2. *Votazione a scrutinio segreto sui disegni di legge:*

Sull'insegnamento e sugli'insegnanti di educazione fisica (82).

Modificazioni alla legge 10 dicembre 1905, n. 582, relativa alle tasse sui velocipedi, sui motocicli e sugli automobili (92).

3. *Seguito della discussione sul disegno di legge:*

Sulla navigazione interna (2).

*Discussione dei disegni di legge:*

4. Modificazioni ed aggiunte alla legge 14 luglio 1898, n. 335, per il trattamento di riposo dei medici condotti e degli altri sanitari (151).

5. Riordinamento delle Camere di commercio ed Arti del Regno (153).

6. Applicazione della Convenzione internazionale di Berna del 26 settembre 1906 per l'interdizione dell'impiego del fosforo bianco nell'industria dei fiammiferi (196).

7. Ordinamento delle Borse di commercio e della mediazione, e tasse sui contratti di Borsa (168).

8. Modificazioni alla legge del 13 novembre 1887, n. 5028, sulla risoluzione delle controversie doganali (174).

9. Stato di previsione della spesa del Ministero dell'istruzione pubblica per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1909 al 30 giugno 1910 (24).

10. Stato di previsione della spesa del Ministero delle poste e dei telegrafi per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1909 al 30 giugno 1910 (27).

11. Stato di previsione dell'Entrata per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1909 al 30 giugno 1910 (19, 19 bis).

12. Stati di previsione dell'entrata e della spesa del Fondo per l'emigrazione per l'esercizio finanziario 1909-910 (74).

13. Istituzione di una scuola tecnica in Pavullo (137).

14. Facoltà al Governo di modificare la circoscrizione giudiziaria dei mandamenti e dei circondari (138).

15. Assestamento degli stati di previsione dell'entrata e della spesa del Fondo per l'emigrazione per l'esercizio finanziario 1908-1909 (75).

16. Conversione in legge del regio decreto 27 dicembre 1908, n. 810, che costituisce in un ufficio distaccato alle dipendenze del servizio centrale di navigazione delle ferrovie dello Stato, la sezione speciale di Messina pel servizio dello Stretto (189).

17. Provvedimenti per combattere le frodi nel commercio del formaggio (58).

18. Adozione del « carato metrico » del peso di 200 milligrammi come unità di massa nel commercio delle perle fine e delle pietre preziose (127).

19. Tombola telegrafica a favore degli ospedali delle città di Comiso, Vittoria, Santa Croce Camerina e Biscari (164).

20. Conversione in legge del regio decreto 28 novembre 1907, n. 802, riguardante le modificazioni ed aggiunte alle tariffe e condizioni per i trasporti in ferrovia dei materiali in ferro ed acciaio (188).

21. Tombola telegrafica a favore dell'ospedale civile Umberto I di Siracusa (184).

22. Riforma della legge 7 luglio 1907, n. 526, sulle piccole società cooperative agricole e sulle piccole associazioni agricole di mutua assicurazione (125).

23. Domanda di autorizzazione a procedere in giudizio contro il deputato Cornaggia per contravvenzione (139).

24. Provvedimenti a favore della marina mercantile (131).

25. Tombola telegrafica a favore degli ospedali di Ascoli Piceno, Amandola, Arquata del Tronto, Force e dell'orfanotrofo maschile Cantalamessa in Ascoli Piceno (176).

26. Riduzione della tariffa telegrafica interna (95).

27. Conversione in legge di decreti reali relativi al terremoto (73, 86, 88, 90, 93, 97, 103).

28. Domanda di autorizzazione a procedere in giudizio contro il deputato Torlonia per contravvenzione (111).

29. Domanda di autorizzazione a procedere in giudizio contro il deputato Magno Magni per il reato di vendita di voto in concordato (197).

---

PROF. EMILIO PIOVANELLI

Capo dell'Ufficio di Revisione e Stenografia

---

Roma, 1909 — Tip. della Camera dei Deputati

