

XCIX.

TORNATA DI MERCOLEDÌ 24 NOVEMBRE 1909

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE MARCORÀ.

INDICE.

Atti vari	Pag. 4434
Comunicazioni della Presidenza (Ringraziamenti)	4399
Disegni di legge:	
Maggiori assegnazioni nel bilancio di agricoltura (Cocco-Ortu) (<i>Presentazione</i>)	4412
Vigilanza sulle fondazioni che hanno per fine l'incremento dell'economia nazionale (<i>Id.</i>) (<i>Id.</i>)	4412
Educazione fisica (<i>Coordinamento</i>)	4405
PRESIDENTE	4405
RAVA, ministro	4405
Navigazione interna (<i>Seguito della discussione</i>)	4405
BELTRAMI	4417
MONTÙ	4428
NAVA	4421
NICCOLINI	4413
ORLANDO SALVATORE	4410
PAPADOPOLI	4426
ROMUSSI	4405
SANJUST	4407
TOSCANELLI	4431
Interrogazioni:	
Servizio ferroviario Porto Maurizio ed Oneglia:	
DARI, sottosegretario di Stato	4400
NUVOLONI	4409
Soppressione di un diretto Ventimiglia-Genova:	
DARI, sottosegretario di Stato	4401
NUVOLONI	4401
Stazione ferroviaria di Taggia:	
DARI, sottosegretario di Stato	4401
NUVOLONI	4401
Licenziamento dei supplenti postelegrafici di Messina:	
CALISSANO, sottosegretario di Stato	4402
COLONNA DI CESARÒ	4403
Vendita dell'ex-convento di San Carlo ai Cattinari:	
PODRECCA	4404
PRUDENIE, sottosegretario di Stato	4403

Osservazioni e proposte:

Interpellanze:	
CICCOTTI	Pag. 4434
MONTAGNA	4434
Verificazione di poteri (Convalidazioni)	4432
Collegio di Frosinone (Carboni)	4433
Collegio di Carmagnola (Cesare Rossi)	4433
Collegio di Firenze I (Calamandrei)	4433
Collegio di Biella (Quaglino)	4433
Proposte di legge (Annunzio)	4434
Votazione segreta (Risultamento):	
Insegnamento e insegnanti di educazione fisica	4416
Modificazioni alla legge 10 dicembre 1905, n. 582, relativa alle tasse sui velocipedi, sui motocicli e sugli automobili	4416

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: Teso, di giorni 4 e Testasecca, di 2.

(Sono conceduti).

Comunicazioni del Presidente.

PRESIDENTE. Comunico alla Camera il seguente telegramma:

« Con animo profondamente grato e commosso ringraziamo l'Eccellenza Vostra, l'onorevole Buonvino, e i deputati tutti, per la viva parte presa al nostro dolore per la morte dell'ex-deputato Nicola De Bellis e per le condoglianze inviate in nome dell'intera Assemblea nazionale.

« Famiglia De Bellis ».

Interrogazioni.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca le interrogazioni.

La prima è quella dell'onorevole Nuvoloni, al ministro dei lavori pubblici, « per conoscere se intenda far arrivare fino a Porto Maurizio ed Oneglia i treni locali Ventimiglia-San Remo insistentemente e da tempo reclamati dai Municipi e dalla Camera di commercio per facilitare le comunicazioni tra i paesi dell'estrema Liguria ed il capoluogo della provincia ove si trovano i principali uffici pubblici ».

L'onorevole sottosegretario di Stato per i lavori pubblici ha facoltà di rispondere.

DARI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Non posso che confermare all'onorevole Nuvoloni la risposta data su questo argomento in sede di bilancio dall'onorevole ministro. Aggiungerò solamente che la sola cosa la quale è riuscita possibile è stata una lieve posticipazione del treno mattutino in partenza da Ventimiglia; ma bisogna persuadersi che finchè il binario non sia raddoppiato sarà difficile, per non dire impossibile, una radicale soluzione del problema di quelle comunicazioni.

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

NUVOLONI. Non posso dichiararmi soddisfatto della risposta dell'onorevole sottosegretario di Stato. Quanto domando con la mia interrogazione è stato oggetto di reiterate richieste non soltanto mie ma anche da parte di comuni, di associazioni e della Camera di commercio di Porto Maurizio.

Non appena le ferrovie passarono allo Stato, si promise di attivare coll'allora prossimo orario invernale il servizio dei treni locali Ventimiglia-San Remo-Porto Maurizio-Oneglia.

E si disse che appunto per la mancanza del doppio binario si sarebbero adottate per tale servizio le automotrici.

Al contrario nulla si fece ed alle formali promesse tennero dietro le amare delusioni. In tal modo l'Amministrazione delle ferrovie non soddisfa davvero le giuste domande di quelle laboriose popolazioni e non favorisce affatto l'industria dei forestieri.

Infatti è doloroso fare confronti tra il servizio ferroviario sul litorale francese ed il servizio ferroviario sul litorale italiano.

Nel litorale francese tra Mentone e Cannes, nella stagione invernale, vediamo quotidianamente circa 60 treni, che viaggiano per la comodità dei forestieri che, ogni anno in maggior numero, vanno a svernare nelle città e nei piccoli paesi tra Cannes e Mentone.

Coi facili mezzi di comunicazione in pochi anni sul vicino litorale francese si fabbricarono numerose ville, sorsero nuovi paesi, l'industria dei forestieri fu in continuo aumento.

Sul nostro litorale il servizio treni è deficiente e lascia molto a desiderare e quindi i forestieri preferiscono i paesi francesi ove hanno maggiori comodità.

Eppure l'industria dei forestieri che dà tanto guadagno ed è cospicuo cespite di ricchezza in Francia potrebbe esserlo anche in Italia.

E col servizio dei treni locali si migliorerebbero altresì le comunicazioni tra la vicina Francia e le popolose valli della provincia di Porto Maurizio.

Mi permetto quindi di insistere ancora perchè ella, onorevole Dari, voglia eccitare la Direzione generale delle ferrovie a provvedere sul serio ed a favorire l'incremento ed il progresso dei paesi dell'estrema Liguria con vantaggio dell'economia nazionale.

Io credo che con un po' di buona volontà, non solo si potrebbero appagare i desideri di quelle popolazioni, ma si renderebbe più attivo il movimento dei forestieri in quella regione.

Ond'è che oso sperare che l'onorevole Dari, che fu nostro gradito ospite e che conosce i paesi nostri, vorrà rendersi interprete presso la Direzione generale delle ferrovie delle proteste che la estrema Liguria fa per il modo che è trattata e vorrà farne accogliere le giuste domande. Solo allora potrò dichiararmi soddisfatto.

PRESIDENTE. Segue un'altra interrogazione dell'onorevole Nuvoloni al ministro dei lavori pubblici, « per conoscere le ragioni per cui da oltre-un anno fu soppresso e non fu più riattivato il diretto numero 1185 da Ventimiglia a Genova, reclamato insistentemente dalle popolazioni dell'estrema Liguria e dai viaggiatori provenienti dalla Francia, e per sapere se non pensi a far istituire un treno diretto in partenza da Genova per Ventimiglia e la Francia in diretta comunicazione col direttissimo numero 64 Napoli-Roma-Genova-Torino ».

L'onorevole sottosegretario di Stato per i lavori pubblici ha facoltà di rispondere.

DARI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. È sempre lo stesso argomento, ma vi è qui un equivoco.

Non è esatto che il treno 1185 sia stato soppresso. Quel treno, come deve ben sapere l'onorevole Nuvoloni, era in parte diretto e in parte accelerato.

Dietro vivissime preghiere dei paesi, presso i quali questo treno non si fermava, si dovette nella stagione estiva trasformarlo per tutto il percorso in accelerato. Ma onde questo treno non perdesse col rallentamento la coincidenza a Genova, si dovette anticipare la partenza da Ventimiglia.

Cessata la stagione estiva, coll'orario invernale, l'onorevole Nuvoloni lo avrà veduto, non soltanto questo treno è stato riportato alla velocità di prima, ma è stato trasformato in diretto per tutto il percorso con un sensibile aumento di celerità.

In pari tempo, poichè non è possibile, dice la Direzione generale delle ferrovie, istituire nuovi treni su quella linea, che è a semplice binario, si è anticipato di circa un'ora e mezza la partenza del diretto mattutino da Genova.

Ciò per avvicinarsi, se non per accoglierli completamente, ai voti di quelle popolazioni.

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

NUVOLONI. Questa volta posso dichiararmi soddisfatto, in parte. Invero la mia interrogazione era stata presentata nello scorso giugno e dopo d'allora e cioè col nuovo orario invernale i due treni, che erano reclamati dalle popolazioni liguri, furono istituiti. Soltanto debbo con rincrescimento constatare che coloro i quali si occupano di orari, forse li studiano troppo poco. Infatti per qual motivo era stato chiesto insistentemente il ripristino del treno diretto 137 in partenza da Ventimiglia?

Sia per abbreviare il viaggio tra Ventimiglia e Genova, sia per giungere a prendere la corrispondenza col treno diretto mattutino 1 Genova-Roma. Invece coll'orario assegnato al 137 per pochi minuti a Genova non si arriva a prendere il treno per Roma giacchè questo giunge a Genova alle 10 e questo parte per Roma alle 9.40.

D'altra parte per quali ragioni era stato insistentemente domandato un treno diretto in partenza da Genova per Ventimi-

glia all'arrivo del treno direttissimo Napoli-Roma-Genova-Torino?

Lo si era domandato per rendere più celeri le comunicazioni con l'estrema Liguria e con la Francia.

Invece mentre il treno direttissimo 6 arriva a Genova alle 6.25 il diretto 134 istituito col nuovo orario lo si fa partire da Genova alle 7.45. Perchè l'intervallo di un'ora e mezza tra l'arrivo di quello e la partenza di questo? Perchè detto treno dev'essere per un tratto di percorso diretto e per l'altro tratto accelerato?

In questo modo ben poco si migliorano le comunicazioni coi paesi dell'estrema Liguria e colla Francia. Occorre quindi migliorare gli orari e curare le coincidenze.

PRESIDENTE. Segue un'altra interrogazione dell'onorevole Nuvoloni al ministro dei lavori pubblici « sul bisogno imprescindibile di provvedere la stazione ferroviaria di Taggia di una tettoia allo scopo di garantire dalle intemperie le merci che in ogni tempo vi si accumulano per le spedizioni ed in considerazione dell'importante e sempre crescente sviluppo del traffico ».

L'onorevole sottosegretario di Stato per i lavori pubblici ha facoltà di rispondere.

DARI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. La prima volta l'onorevole Nuvoloni si è dichiarato non soddisfatto, la seconda un po' soddisfatto, la terza spero che sarà soddisfattissimo. (Oh!)

Infatti, onorevole Nuvoloni, ella vorrebbe una tettoia per le merci. Ebbene, noi diamo qualche cosa di più di quello che ella chiede.

In verità, il progetto dei lavori che si stanno eseguendo in quella stazione rimonta al 1907 ed ella lo sa benissimo. A quel tempo il traffico era calcolato in una data misura; ma l'esperienza dell'ultimo biennio avendo messo in rilievo un notevole aumento di traffico, di recente si è stabilito di aggiungere un'altra campata al magazzino merci, invece della tettoia di cui ella si contenterebbe. Perciò, come le ho detto, diamo più di quello che ella desidera.

Già è stato dato incarico agli uffici competenti di redigere il progetto e calcolare la spesa di questa proposta suppletiva.

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

NUVOLONI. Ringrazio l'onorevole sottosegretario di Stato della notizia che mi dà in merito alla costruzione del magazzino

merci in aggiunta alla nuova stazione di Taggia.

Ella, onorevole Dari, che conosce il crescente movimento di merci in quella stazione, ben sa che ve ne era di bisogno. Anzi pel cresciuto lavoro a buon diritto si è domandato dall'amministrazione comunale che sia elevata di classe, e tale istanza io raccomando. Ma la domanda che io avevo fatta non era solo questa. Io chiedevo che si costruisse una tettoia interna ed altra esterna alla stazione giusta le domande fatte e ripetute dall'amministrazione comunale di Taggia.

DARI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. La metteremo.

NUVOLONI. Ne prendo atto e ringrazio; ma non posso omettere di far rilevare che se, quando si fece la nuova stazione, si fossero subito collocate le pensiline si sarebbe speso molto meno e si sarebbero appagati prima i desideri delle popolazioni. Spero tuttavia di potermi presto dichiarare completamente soddisfatto.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole Graffagni al ministro dei lavori pubblici « sul ritardo dell'Amministrazione delle ferrovie a definire gli studi per i lavori indispensabili ed urgenti per sistemare la strada tra Genova e Pegli nel punto del passaggio a livello nella regione di Miltedo, ove da troppo tempo è atteso un sottopassaggio a tutela del più rapido e più sicuro transito dei pedoni e dei veicoli ».

Non essendo presente l'onorevole Graffagni, s'intende che abbia rinunciato a questa interrogazione.

Viene quindi l'interrogazione dell'onorevole Pecoraro al ministro dell'interno « sopra i tumulti di Palermo ».

Ma non essendo presente l'onorevole Pecoraro, questa interrogazione s'intende ritirata.

Segue l'interrogazione dell'onorevole Colonna di Cesarò al ministro delle poste e dei telegrafi « sul licenziamento dei supplenti poste grafici di Messina ».

L'onorevole sottosegretario di Stato per le poste e i telegrafi ha facoltà di rispondere.

CALISSANO, *sottosegretario di Stato per le poste e i telegrafi*. Il Ministero suole assumere supplenti in missione per un periodo massimo di due mesi, quando non ha altro modo di provvedere ad urgenti necessità di servizio.

I supplenti non sono impiegati di ruolo, nè possono essere considerati come agenti fuori ruolo. Essi sono aiuti fiduciari proposti dagli uffici secondari, ed approvati dalle Direzioni. I ricevitori che li propongono li retribuiscono, nè in ciò interviene l'Amministrazione.

Avvenuto il disastro di Messina, occorrendo riordinare i servizi, il Ministero assunse alcuni dei supplenti che erano sul luogo, con esplicita dichiarazione che sarebbero stati licenziati appena cessato il bisogno. Licenziati, s'intende, dalla missione, non dalla carica di supplente, che infatti hanno conservato e conservano.

Tale missione che, come si disse, avrebbe normalmente dovuto durare due mesi, fu protratta fino a dieci, in vista delle condizioni speciali locali e con evidente beneficio dei supplenti, desiderosi che la missione durasse quanto più era possibile.

Ma un'ulteriore proroga della missione o l'impegno di farla durare indefinitivamente non sono più consentiti perchè l'Amministrazione ha cercato, com'era suo dovere, di sistemare gli uffici con personale stabile. Questa sistemazione raggiunta, venne meno il bisogno dell'opera precaria dei supplenti.

Sperare che l'avvenuto disastro potesse, contrariamente alla legge ed alle aperte dichiarazioni, ben note ai supplenti, dare all'Amministrazione facoltà di convertire il provvisorio incarico affidato ai supplenti in un impiego definitivo, era ed è sperare cosa impossibile. Vi si oppone l'articolo 9 della legge 11 giugno 1897, n. 182, e lo vieta la più recente legge sullo stato giuridico degli impiegati (25 giugno 1908) la quale prescrive che, per essere nominato ad un impiego civile dello Stato, è necessario aver sostenuto e vinto un esame di concorso.

Il far credere o il lasciare credere loro la possibilità contraria, cui pare accenni l'onorevole interrogante, sarebbe stato per parte dell'Amministrazione una indegna e deplorabile lusinga, così chiaro è il testo della legge.

Ai supplenti dunque postali e telegrafici di Messina, che assunti in missione per due mesi furono tratti per un tempo assai maggiore, non fu usato alcun torto, nè aveva modo l'Amministrazione di trattarli più benevolmente.

Sorgendo nuovi bisogni potrà il Ministero richiamarli in precario servizio, ma sempre

senza speranza di raggiungere per questa via la stabilità dell'impiego.

Del resto è aperta, ai supplenti in parola, la via dei concorsi, che nell'Amministrazione sono abbastanza frequenti, via che i supplenti possono tentare, se posseggono i requisiti di età e di studio voluti dalla legge, con molto maggiore probabilità di tutti gli altri cittadini del Regno in quanto è loro riserbata una metà dei posti di alunno (con immediata indennità di tre lire al giorno e promozione dopo sei mesi ad ufficiale postale telegrafico) ed un terzo dei posti di ufficiale d'ordine (articoli 2 e 4 del regolamento 16 maggio 1909).

Queste le dichiarazioni mie doverose e legittime, alle quali aggiungo che quante volte se ne presenterà la necessità o la opportunità l'Amministrazione non mancherà di servirsi dell'opera dei supplenti dei quali l'onorevole interrogante si è interessato. Così piacemi ricordare ancora che gli stessi supplenti hanno dai vigenti ordinamenti assicurati speciali diritti presso i ricevitori che li hanno assunti in servizio.

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

COLONNA DI CESARÒ. L'onorevole sottosegretario di Stato mi ha risposto con una serie di bellissime ragioni campate nello stretto diritto. Basti dire che egli ha citato il regolamento, per concludere che in questo appunto è la dimostrazione diretta della mancanza di equità.

Questi supplenti in missione nell'ufficio di Messina non sono stati assunti ora, per la prima volta, in servizio: essi avevano servito prima; e, malgrado il regolamento, prestavano servizio da due anni e mezzo. Potrei dirle anche i nomi di costoro, se vuole, in conversazione privata...

CALISSANO, sottosegretario di Stato per le poste e i telegrafi. Li dica alla Camera.

COLONNA DI CESARÒ. Per esempio, ve ne è uno, che serviva da due anni e mezzo....

CALISSANO, sottosegretario di Stato per le poste e i telegrafi. Non come impiegato di ruolo.

COLONNA DI CESARÒ. E che c'entra?

CALISSANO, sottosegretario di Stato per le poste e i telegrafi. Può essere stato tenuto in missione, appunto per favorirlo. È un favore che fa l'amministrazione.

COLONNA DI CESARÒ. Le ragioni del licenziamento erano quelle di non dar

causa a questi funzionari d'avanzare diritti per prolungato servizio postale. Ora l'onorevole sottosegretario stesso mi ha detto che l'amministrazione faceva un favore.

Ma io faccio osservare che l'interrogazione era basata sulla equità, se non sullo stretto diritto. Altri impiegati hanno avuto il soprassoldo; questi invece, come unico compenso, hanno ricevuto il licenziamento. L'amministrazione, dopo la catastrofe del terremoto, ha fatto tali e tante disposizioni eccezionali di favore, che poteva farne una anche per costoro. Basti dire che il Governo, dopo il terremoto di Messina non ho avuto limite nelle eccezioni fatte in questa materia.

Non sono dunque punto soddisfatto della risposta dell'onorevole sottosegretario di Stato. Confido che, per ragioni di equità e di umanità, egli voglia continuare a favorire questi impiegati postali di Messina. Se fra qualche tempo vedrò che questo speciale favore non è stato fatto, mi permetterò di presentare un'altra interrogazione e, all'occasione, anche un'interpellanza.

PRESIDENTE. Non essendo presente l'onorevole Calda, si intende ritirata la sua interrogazione al ministro del tesoro, « per sapere perchè la cooperativa nazionale fra operai dello Stato recentemente costituitasi a Bologna non sia ammessa a fare operazioni di cessione a sensi dell'articolo 12 della legge 20 giugno 1908, n. 235, cogli operai delle Manifatture dei tabacchi ».

Segue l'interrogazione dell'onorevole Podrecca, al ministro della guerra, « per sapere: se sia vero che, la storica torre e l'attiguo ex-convento di San Carlo ai Catinari, sieno stati venduti ad una congregazione religiosa; se sia vero che a tal fine si sia traslocata in altri locali la biblioteca del Tribunale Supremo di guerra e sfrattati gl'impiegati in detto ex-convento domiciliati; se sia vero che un comandante d'armata ebbe a dichiarare, in sua relazione, esser tale vendita contraria agli interessi morali e finanziari dello Stato ».

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

PRUDENTE, sottosegretario di Stato per la guerra. Questa interrogazione contiene quattro domande. Con la prima l'onorevole interrogante chiede se sia vero che il Ministero della guerra abbia venduto il fabbricato e la torre di San Carlo a Catinari ad

una congregazione religiosa. A questa domanda rispondo, nel modo più assoluto, negativamente. È vero che il fabbricato di San Carlo a Catinari è compreso fra quelli indicati nella legge del 5 luglio 1908 per essere venduti a vantaggio del Ministero della guerra, ma, finora, nessun atto amministrativo è stato fatto per addivenire a tale vendita. D'altra parte quando questa vendita si farà, dovrà essere fatta, come è prescritto dalla legge, ai pubblici incanti, e il municipio di Roma avrà il diritto di prelazione per un mese dopo avvenuta la vendita.

L'onorevole interrogante chiede in secondo luogo se sia vero che la biblioteca del Tribunale Supremo di guerra sia stata traslocata dal convento di San Carlo, appunto perchè si doveva vendere il fabbricato. Anche questo non è vero, perchè la biblioteca è sempre là.

Egli domanda ancora se sia vero che alcuni impiegati che erano alloggiati nello stesso convento vennero sfrattati.

Questo è vero, perchè si manifestarono alcuni casi di tifo nelle famiglie di questi impiegati ed il municipio obbligava il Ministero della guerra a fare dei lavori di risanamento di grande entità, che il Ministero non ha creduto conveniente fare in un fabbricato che deve essere venduto.

Da ultimo l'onorevole interrogante domanda se è vero che un comandante d'armata in una sua relazione espresse il parere che la vendita del fabbricato di San Carlo sarebbe contraria agli interessi morali e finanziari dello Stato. Il Ministero non ha mai interpellato su questo argomento alcun comandante di corpo d'armata, nè ha mai avuto a tale riguardo alcuna dichiarazione.

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

PODRECCA. Sono lieto di avere avuto queste informazioni, tanto più che ho la persuasione che queste siano effetto della mia interrogazione, presentata parecchi mesi or sono. (*Segni di diniego dell'onorevole sottosegretario di Stato per la guerra*).

Ad ogni modo questa è la persuasione mia. La mia interrogazione non ha tanto carattere amministrativo, quanto carattere politico.

Sta in fatto che nell'ex-convento di San Carlo a Catinari esiste un'ala, mi pare l'ala meridionale, che serve di alloggio ai frati.

Ora io vorrei sapere perchè questi frati abitano in quel convento. (*Commenti*).

PRESIDENTE. Ma questo non è compreso nella sua interrogazione.

PRUDENTE, *sottosegretario di Stato per la guerra*. Ciò non riguarda il Ministero della guerra.

PODRECCA. Ora l'onorevole sottosegretario di Stato mi ha risposto che non vi sono stati ancora atti di vendita, ma che potranno esservi domani.

PRUDENTE, *sottosegretario di Stato per la guerra*. All'asta.

PODRECCA. Io so che quei frati abitano oggi i locali e domani saranno gli acquirenti del convento. (*Rumori*).

PRUDENTE, *sottosegretario di Stato per la guerra*. C'è la prelazione per il comune.

PODRECCA. Essi hanno perfettamente ragione di acquistare quel fabbricato; ma voi violate le leggi dello Stato che impediscono la ricostituzione delle Corporazioni religiose. Ora è questo lo scopo della mia domanda: per stabilire il fatto concreto della ricostituzione delle Corporazioni religiose, perchè io non credo che i parecchi preti di San Carlo a Catinari siano necessari per il servizio della chiesa, che può essere benissimo sbrigato dal parroco del luogo.

Ora sta il fatto che in tutte le strade di Roma, presso tutte le chiese si ricostituiscono delle Corporazioni religiose; sta il fatto che esse godono di un eccezionale diritto, perchè l'autorità di pubblica sicurezza non può nemmeno intervenire in quegli ambienti nei quali pure avvengono scandali e forzate monacazioni; sta il fatto che l'autorità di pubblica sicurezza si vede chiuse le porte in faccia, mentre le leggi dello Stato hanno stabilito l'impossibilità della ricostituzione delle Corporazioni religiose.

Ora io domando: se nel 1867 e con leggi successive s'intendeva di sopprimere le Corporazioni religiose (*Interruzioni*) perchè la loro esistenza creava un pericolo per lo Stato... (*Interruzioni*).

Ma io prendo occasione da questo fatto per parlarne. (*Interruzioni*). Ho cinque minuti a mia disposizione e se divago, tanto peggio per me...

PRESIDENTE. È meglio che stia nel tema dell'interrogazione.

PODRECCA. Ora, se un locale di proprietà dello Stato deve essere affittato ad una Corporazione religiosa, è evidente che con ciò si viene a consacrare l'esistenza di questa Corporazione, il fatto cioè che la

legge ha voluto impedire: la ricostituzione delle Corporazioni religiose. Ora se lo Stato permette l'esistenza di queste Corporazioni viene a rinnegare i suoi diritti, non solo, ma a dare ragione a quei clericali che hanno più volte detto che lo Stato era un ladro! E poichè le Corporazioni religiose furono soppresse quando apparve necessaria la loro soppressione, se oggi le lasciate ricostituire ed affittate loro dei locali, venite a fare una speculazione sopra beni che avete usurpati, ed allora pure hanno ragione i clericali. Quindi se non rispettate le vecchie leggi, e permettete la ricostituzione delle Corporazioni, date ragione al partito clericale che vi chiama usurpatori.

PRESIDENTE. Non essendo presenti gli interroganti, s'intendono ritirate le interrogazioni seguenti:

Casalini Giulio, al ministro dell'istruzione pubblica, « per sapere se intenda provvedere alle condizioni anormali della Clinica ostetrica di Sassari »;

Di Stefano, al presidente del Consiglio, ministro dell'interno, « sui dolorosi fatti avvenuti, recentemente, in Palermo »;

Tovini, ai ministri dell'interno e di agricoltura, industria e commercio, « sulla disastrosa esplosione di dinamite, avvenuta il 5 luglio nell'Alta Valcamonica, della quale furono vittima parecchi operai »;

Samoggia, al ministro di agricoltura, industria e commercio, « sui criteri che lo ispirano a continuamente mutare il personale tecnico addetto all'ufficio di bonificazione per l'Agro romano »;

Merlani, ai ministri delle finanze e di grazia e giustizia e dei culti, « per sapere se non sia giusto e doveroso che gli agenti delle tasse abbiano l'ordine di aggiungere nei certificati di nullatenenza la formola che il nullatenente è *povero* — e ciò ai fini dei ricorsi in Cassazione »;

Colajanni, al presidente del Consiglio, « sulla opportunità di riformare la legge elettorale politica abolendo le ineleggibilità contemplate dall'articolo 84, onde ristabilire l'eguaglianza fra deputati e senatori sul terreno degli *affari* e non lasciarli come un privilegio ai secondi »;

Rosadi, al ministro di agricoltura, industria e commercio, « su la necessità d'una nuova legge per la protezione internazionale delle opere letterarie e artistiche, già da lungo tempo studiata da una Commissione senatoria ».

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

Coordinamento del disegno di legge sull'educazione fisica.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la votazione segreta sui seguenti disegni di legge:

Sull'insegnamento e sugli insegnanti di educazione fisica.

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

Prima di procedere alla votazione procederemo al coordinamento del disegno di legge sull'insegnamento e sugli insegnanti di educazione fisica.

All'articolo sesto dove si dice: le relazioni, ecc., sono riassunte, deve dirsi: *sono trasmesse in riassunto*.

All'articolo 19, come fu notato ieri, deve dirsi: *30 settembre 1909* invece di *30 giugno 1909*.

RAVA, ministro dell'istruzione pubblica. Precisamente.

PRESIDENTE. Nessuno chiedendo di parlare, queste modificazioni di forma s'intenderanno ammesse

(Sono ammesse).

Votazione segreta.

PRESIDENTE. Passeremo ora alla votazione segreta sui due disegni di legge, che ho già indicati.

Si faccia la chiama.

DIROVASENDA, segretario, *fa la chiama*.

PRESIDENTE. Lascieremo le urne aperte e procederemo nell'ordine del giorno.

Seguito della discussione del disegno di legge sulla navigazione interna.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione sul disegno di legge per la navigazione interna.

Procedendo nella discussione generale, ha facoltà di parlare l'onorevole Romussi.

ROMUSSI. Non io entrerò certo nell'esame minuto di questo disegno di legge per non ripetere in gran parte ragionamenti e osservazioni giustissime, fatte ieri dai miei onorevoli colleghi con l'autorità della loro competenza.

Questo disegno di legge, lungamente considerato, passato attraverso il laminatoio di Commissioni, di Uffici, di Ministeri e che finalmente il ministro Bertolini ci presenta, pone un principio, segna un risveglio: e di questo risveglio va data lode soprattutto al nostro collega Romanin-Jacur, che fu il Pier l'Eremita di questa crociata assai più proficua delle antiche.

La cura precipua delle ferrovie ci fece abbandonare, o almeno trascurare le vie d'acqua.

E fu un grave errore, ai cui danni oggi dobbiamo rimediare, perchè e ferrovie e fiumi e canali si completano nell'interesse dei trasporti, vale a dire delle industrie e dei commerci.

Fino agli ultimi tempi, ma non più oggi, vi era una certa quale rivalità tra le vie ferrate e le vie d'acqua, ma mai però, per una più larga comprensione del vero, si è capito come le une servano a complemento delle altre, alla stessa guisa che il telefono serve a completare il telegrafo, perchè è risaputo come le merci di grosso volume e di scarso valore possono trovare per le vie d'acqua quel trasporto economico che nelle ferrovie non potrebbero, e quindi le ferrovie acquistano un esercizio più facile e più agile.

Il disegno di legge che ci sta dinanzi studia non soltanto i bisogni di questa o di quella regione italiana, ma estende il suo sguardo sopra tutta la penisola, sopra tutti i vari corsi d'acqua, e cerca di riunirli in una rete. E se l'Italia superiore, l'Italia Padana, avrà il primo e più immediato vantaggio da questa legge di navigazione fluviale, anche l'Italia meridionale ne sentirà pur essa non piccola utilità, perchè i suoi prodotti venendo su per l'Adriatico, che in gran parte poi è il mare nostro, fin alla foce del Po, e dall'altra parte venendo dal porto di Genova per la ferrovia ad unirsi al gran fiume, potranno arrivare facilmente ai piedi delle Alpi, valicarle e trovare quindi al di là nuovi mercati ad esse vantaggiosi.

E così la navigazione fluviale cementerà ancora più quella unione del Settentrione e del Mezzogiorno che è nel cuore di tutti gl'italiani.

Questo disegno di legge (me lo perdoni l'onorevole Bertolini) non è completo come non lo è mai alcun disegno, che affronta per la prima volta un grande problema, perchè spetta all'esperienza di far rilevare i difetti e di indicare i miglioramenti che si otterranno coll'andare degli anni. Però

questo progetto ha un merito, perchè dice alle popolazioni: « siate intraprendenti e lavorate; lo Stato vi aiuta, spetta a voi fare il resto ».

Ma le popolazioni interessate, i Consigli provinciali e i consorzi numerosi, i quali si rivolgono a tutti i deputati raccomandando loro la sollecita discussione e votazione di questo disegno di legge, hanno accolto con favore il progetto perchè sperano che anzitutto si debba far luogo alla regolarizzazione ed alla manutenzione, anche straordinaria, delle vie d'acqua ora esistenti. Saranno incomplete certo e saranno povere, come povere ed incomplete sono le ferrovie a binario semplice; ma, come non possiamo trascurare le vie ferrate a binario semplice, trascureremo queste vie che ci sono di già, e che portano sopra le loro placide onde le modeste navi e trasportano i nostri prodotti? Io quindi ho preso la parola a favore dei binari semplici della navigazione fluviale, vale a dire dei corsi d'acqua navigabili, che ci sono, e che è nostro dovere aiutare affinchè corrispondano meglio al loro scopo. Ed aspettando le cose migliori, che l'onorevole ministro ci ha fatto intravedere, mi permetto di raccomandargli per adesso l'aumento dei mezzi di manutenzione per il Po e per il Ticino, vale a dire l'aumento delle draghe.

Queste sono necessarie per la continuità della navigazione in tempo di magra, e tutti sanno come questi periodi di magra siano lunghissimi per il Po. Oggi abbiamo tre draghe, anzi due, perchè la seconda è entrata in funzioni da pochi giorni e la terza non c'è ancora. Queste due draghe si sono vedute fino ad ora nel basso Po, mentre anche il tratto del fiume, tra Pavia, Cremona e Piacenza, ha estremo bisogno dell'opera loro.

Per ciò domando all'onorevole ministro che si compiaccia di tener nota che quelle provincie reclamano che il numero delle draghe sia aumentato a quattro, e che una almeno di queste sia dedicata al servizio delle provincie di Milano e di Pavia.

Affrettiamoci ad aiutare le esistenti vie di acqua, e più specialmente dei navigli e canali di Pavia, di Paderno e della Martesana per il lago di Como, e del Naviglio grande e del Ticino per il Lago Maggiore; lo impongono i bisogni dei traffici, le impellenti esigenze dei commerci che hanno espresso la loro voce per mezzo delle loro rappresentanze.

Ad esempio, il Naviglio grande in certi luoghi, come tra Gaggiano e Corsico, ha le sponde così basse che non possono contenere tutta l'acqua che è derivata dal Ticino, mentre il rialzo delle sponde e un plateamento, come dicono i tecnici, del fondo potrebbe condurre parecchi metri cubi di acqua di più alla darsena di Milano, con notevolissimo vantaggio del Naviglio di Pavia, che in quella darsena ha il suo nascimento; ed anche nella eventualità di quei grandi canali che i tecnici stanno studiando e che, importando la spesa di milioni e milioni, non potranno così presto essere attuati, perchè dobbiamo aspettare l'accoglienza che il paese farà a questa legge, che pare che il ministro abbia voluto far discutere per vedere se il paese risponde al pensiero della sua mente?

Quando si pensi che l'Italia fu maestra alle genti tutte della navigazione fluviale a scopi di commercio, che quella del Po era così cospicua che perfino Federico Barbarossa regalava ai cremonesi come massimo compenso per la loro fedeltà, la libera navigazione del Po, che sul Po si combattevano battaglie navali da poderose flottiglie, mentre oggi il Po non serve neppure a trasportare le imbarcazioni più umili per le merci e per i passeggeri, c'è proprio da meravigliarsi come mai noi abbiamo lasciato imbarbarire questo dono prezioso che la natura ci ha fatto lasciando ingombrare tutto l'alveo del Po dai massi, dalle arene, dalle boscaglie acquatiche, in modo che non si possa più percorrerlo neppure con le barche e le navi pacifiche che sono il tramite del commercio di tanta parte d'Italia. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. L'onorevole Sanjust ha facoltà di parlare.

SANJUST. Ebbi una prima volta l'onore di essere segretario generale del Decimo Congresso internazionale di navigazione interna tenutosi a Milano, più tardi ebbi l'onore di essere inviato dal Governo italiano quale delegato a Pietroburgo in occasione dell'XI Congresso, ivi tenutosi nel 1908, ed in quelle due occasioni, e nella mia qualità di direttore dei lavori idraulici nel Milanese, ho avuto frequenti occasioni di occuparmi del problema della navigazione interna: perciò non vi dovette maravigliare se io, rappresentante di un collegio della Sardegna, vengo oggi a parlarvi di un problema che è essenzialmente continentale.

Ciò dovrebbe dimostrare ancora un'altra

cosa, cioè che il problema che ci occupa non è d'interesse locale ma di interesse generale, di che altri oratori più valenti di me vi hanno intrattenuto finora; non di meno consentirete a me, tecnico, che con ragioni tecniche vi dimostri perchè il problema è di interesse generale e perchè questo problema sia in Italia di interesse assolutamente nazionale.

Se noi osserviamo il modo col quale è distribuita la navigazione interna in Europa, noi vediamo che due sono i sistemi che principalmente si offrono al nostro studio.

Abbiamo cioè paesi nei quali la navigazione è prevalentemente naturale, per esempio la Germania, ossia si fa in vie naturali per la maggior parte del loro percorso: in altre parti d'Europa la navigazione è prevalentemente fatta su vie artificiali, per esempio in Francia. Laddove vi è la prevalenza delle vie naturali (e ritorno quindi alla Germania che io accennavo) abbiamo un sistema di navigazione così perfetto, così sviluppato, così adoperato nel modo più efficace, che essa rappresenta quanto vi ha di meglio in questo momento in Europa nel genere.

La Germania si può considerare divisa in tante striscie che vanno da Sud verso Nord; e ciascuna di queste striscie è conterminata a Est e ad Ovest da due corsi d'acqua naturali di grande o di mediocre portata.

Per conseguenza, tutto il territorio è diviso in tante zone nel senso, come dicevo, da Sud a Nord; e queste zone sono servite da due vie principali che sono come le dorsali dei diversi sistemi di navigazione.

A queste dorsali principali e naturali fanno capo le vie artificiali; e allora dalla grande facilità data dalle vie naturali che conterminano le zone, si passa alle grandi difficoltà per passare da un bacino all'altro; ed è là che si è specialmente manifestata la grande perizia degli ingegneri tedeschi, inquantochè hanno superato difficoltà assolutamente ritenute insuperabili, e con mezzi che da noi sono affatto sconosciuti.

Orbene, o signori, noi possiamo considerare il nostro paese precisamente come una di queste strisce, con la sola differenza che invece di essere conterminato da due vie naturali, di limitato traffico, come sono due fiumi, per quanto possano essere, come il Reno, di grande importanza, questa striscia è delimitata da due mari: il Mediterraneo e l'Adriatico.

Per conseguenza, a questi due sistemi litorali noi dobbiamo riunire tutto ciò che possiamo dei corsi d'acqua che vanno ai due mari; ed avremo in tal modo una condizione di cose che sarà indubbiamente migliore di quella che si trova in qualsiasi delle striscie della Germania che abbiamo considerato, e che sono reputate come le migliori nei riguardi della navigazione interna.

È evidente che in questo modo bisognerà che dai mari noi possiamo addentrarci il più che sia possibile; e ciò avverrà per le valli dei fiumi, e specialmente per le tre valli principali che sono considerate nella tabella annessa a questo disegno di legge per memoria; cioè per le tre valli del Po, del Tevere e dell'Arno.

Ora le comunicazioni fra queste due braccia di mare e l'interno del paese non potranno avvenire se lungo queste vie noi non semineremo una quantità di approdi regolarmente arredati: piccoli approdi lungo il mare che ora non esistono e che sono pertanto previsti da leggi organiche dello Stato che sono state votate ed approvate; piccoli, mediocri e grandi approdi sulle vie di navigazione che ora purtroppo, o sono assolutamente insufficienti, o non esistono affatto.

Voi potete percorrere tutto il Po, tutti i nostri canali: troverete qualche antica opera la quale ricorda l'antica grandezza della nostra navigazione, ma non troverete alcun porto che neanche lontanamente si avvicini a ciò che è un porto moderno di navigazione interna.

Per citarne uno, dirò che il porto fluviale di Milano, che pure ha quattrocento mila tonnellate di movimento all'anno, oramai non basta più al suo movimento. Esso è conterminato da sponde basse, e costringe quindi la navigazione a servirsi dei tronchi di canali che vanno al porto, facendo in questo modo ostacolo alla continuità della navigazione stessa.

Prima conseguenza adunque di ciò che ho detto finora, è che il nostro paese ha il diritto di avere una navigazione interna bene ordinata; che è in grado di poterla avere tanto efficace quanto quella degli altri paesi d'Europa, e che questo si può ottenere allorchè la nostra navigazione, oramai antiquata, sia trasformata in modo da diventare modernamente intesa, e sia munita degli approdi che sono indispensabili per il buon esercizio di una rete di navigazione.

Passiamo ad una seconda parte che mi porterà ad una seconda conclusione.

È generalizzato nel nostro paese il concetto che ci andiamo incamminando per una via incerta, ossia che non tutto ciò che si è detto di bene della navigazione si possa ottenere; non solo, ma che ci sia una certa tal quale illusione tanto nei tecnici quanto negli economisti che si occupano di questa particolare foggia di trasporti, in quanto che il nostro paese non darà quei risultati che si attendono, e per conseguenza la legge diventerà uno strumento inutile nelle mani del Governo.

Orbene, o signori, io in questa materia sono completamente di accordo coi più ottimisti. Penso, cioè, che, non appena ci siano i mezzi per poter lavorare, la navigazione interna si svilupperà molto al di là di quello che noi possiamo credere adesso. E sono autorizzato a credere questo, perchè so che in diverse circostanze, in diversi tempi furono insistenti le domande di società private, estere e nazionali, che volevano fare il tentativo di un esercizio privato della navigazione interna.

Naturalmente, data la nostra legislazione e dato il modo col quale il problema era inteso fino allora, non era prudente e non poteva esserlo, di affidarsi a coteste società private.

Ma molto opportunamente il progetto di legge, nei capitoli 4 e 5 provvede al caso e vi provvede nel modo più ampio; e questa è la parte migliore del disegno di legge perchè si presta a tutte quante le possibili maniere dell'esercizio pubblico o dell'esercizio privato con l'intervento di società private, di consorzi, di semplici particolari, per modo che là dove non sovviene l'iniziativa privata, il Governo possa con sistemi ordinari provvedere, laddove invece l'iniziativa privata precorra l'opera del Governo, essa non sia ostacolata e possa svolgersi in tutta quanta la sua intensità.

Per queste ragioni io penso che sia assolutamente necessario mantenere la figura esatta di quei due capitoli i quali sono, come dicevo, la parte della legge destinata ad avere la maggiore efficacia pratica.

Faccio osservare perciò che se noi badiamo all'ultima parte del disegno di legge, ossia quella che si riferisce agli stanziamenti, non troviamo in essa, me lo consenta l'onorevole ministro, una corrispondenza con quanto lasciano a sperare i capitoli 4 e 5.

Infatti abbiamo là uno stanziamento di 10 milioni, dei quali due per il 1909-10, 4 per il 1910-11 e 4 di nuovo per il 1911-12, per opere di ristabilimento, ossia per rimettere le nostre linee fluviali e i nostri canali nelle condizioni nelle quali erano precedentemente, e, diciamo pure, in una condizione più razionale, perchè si potranno fare lavori che saranno ispirati a criteri di insieme che forse prima non avevano. Abbiamo poi un milione per il 1809-10 per sovvenzioni e concorsi, con la riserva che con le leggi di bilancio degli esercizi successivi si bilancerà questa od altra somma consimile.

Orbene credo che qui bisognerebbe avere un po' più di larghezza, perchè appunto su queste sovvenzioni e concorsi si fonda l'avvenire della navigazione e su essi potranno sorgere quelle società e quegli enti che potranno dar luogo a lavori abbastanza vasti, più vasti di quelli che possa fare presentemente il Governo con gli stanziamenti ordinari del bilancio.

Perciò, dato che il milione previsto dalla legge possa essere sufficiente nel 1909-10, perchè siamo alla metà dell'esercizio, bisognerebbe che negli esercizi futuri la somma della sovvenzione e dei concorsi fosse più elevata di quella segnata nella legge per l'esercizio corrente. Dirò ancora una parola riguardo ad una questione della massima importanza, quella dei pedaggi. Coloro che hanno seguito i dibattiti svoltisi nei Congressi riguardo alla navigazione interna sapranno che la questione dei pedaggi ha molto appassionato i contendenti. Infatti la Francia ha un sistema assolutamente libero e qui i pedaggi non esistono o almeno non sono esistiti fino a poco tempo fa nella forma reale; altrove invece sono sempre esistenti.

Come in tutti i dibattiti di tal genere, che coinvolgono una questione di principii, il dibattito è stato acre ed i sostenitori di un sistema sono stati molto accaniti contro i sostenitori di un altro sistema.

La verità, come sempre, sta nel giusto mezzo; bisognerebbe però che i pedaggi che sono qui consentiti dall'articolo 19 della legge non dipendessero solo dalle condizioni in cui si trovano i comuni interessati, ma potessero altresì dipendere da condizioni speciali locali le quali, quando anche i comuni non siano nelle condizioni prescritte dall'articolo 19, possono benissimo esser tali da consigliare l'adozione di un pedaggio: sarebbe quindi il caso di lasciare la libertà

completa in questa materia e far sì che la legge ad essa provvedesse.

E vengo alla seconda conclusione del mio discorso, quella che le speranze che hanno fatto conseguire questa legge hanno tutte le ragioni di essere mantenute, che probabilmente tali speranze saranno soddisfatte in modo superiore a quello che sino ad oggi si possa prevedere e lo saranno appunto pel modo speciale con cui la legge è congegnata e per la libertà grande data all'iniziativa privata che non aspetta altro per svolgersi.

Bisogna notare ancora un'altra circostanza, la quale è necessaria perchè questo svolgimento avvenga nel modo più largo.

Io ho avuto recentissimamente occasione di occuparmi di studi fatti in Francia su questo argomento. Come sanno coloro che si sono occupati di questa materia, la Francia ha tutto un sistema imperniato sopra la legge Freycinet e che prende come misura una barca di circa 300 tonnellate che dovrebbe esser quella che può girare per tutte le vie pubbliche francesi: per conseguenza le pompe, gli elevatori, le gallerie, i piani inclinati e tutti i mezzi che sono lungo quelle vie di acqua sono foggiate in modo che possano servire per una barca di circa 300 tonnellate: questa barca fu ritenuta come il *non plus ultra* della misura di capacità e si è creduto che fosse la migliore misura tanto che la Francia ha circa 12 mila chilometri di vie foggiate appunto per quella barca.

Ora non è più di un anno che una Commissione creata appositamente, in base ad un questionario speciale si è messa allo studio per vedere se valeva la pena di mantenere quella misura e se non fosse il caso di seguir l'esempio di altri paesi ed accrescere il tonnello della barca: questo spaventava i legislatori che, avendo votato una somma enorme per lo stabilimento di una linea vastissima, quale è quella della Francia, dovevano rifare il lavoro compiuto.

La relazione è stata presentata l'8 luglio di quest'anno e dovrei averne un esemplare ma non mi è ancora giunto.

Essa conclude perchè sia determinato in Francia un primo gruppo di circa 2,000 chilometri di strade adatte ad un tonnello maggiore fino alle 3,000 tonnellate, così che anche in Francia si va accrescendo notevolmente il tonnello delle barche e si va ammettendo la necessità che il tonnello sia massimo affinchè la spesa sia minima.

Ora, noi che vogliamo creare una rete nuova, perchè, tolte naturalmente le vie naturali, bisognerà creare vie artificiali assolutamente nuove, bisogna che ci fondiamo sopra un tonnellaggio più alto che sia possibile. Sarà questa una delle condizioni essenziali della vita delle nostre linee. Questo ho sostenuto varie volte e ripeto adesso, che ho l'onore di parlare alla Camera, perchè credo che l'elevazione del tonnellaggio sarà il vero modo di far nascere e prosperare la navigazione interna. E dico far nascere, perchè in questo momento, paragonata con le nazioni estere, l'Italia non ha la navigazione interna.

Vengo quindi ad una terza conclusione, ed è quella che nelle opere, che si debbono fare, principalmente negli imbocchi al mare del sistema del Po, di quello dell'Arno e di quello del Tevere, si tenga conto di questa necessità del vantaggio dei grandi tonnellaggi, essendo necessario che prima di ogni cosa si apra la porta a ognuno di questi sistemi di navigazione e cominciando dal mare si apra la porta più larga che sia possibile.

Giunto a questo punto e dato lo sviluppo dei discorsi dei colleghi che mi hanno preceduto, io non credo di dover aggiungere altro.

Ma da discepolo affezionato debbo ricordare qui due nomi: il nome dell'illustre generale Bigotti, che si può dire l'apostolo della navigazione interna in Italia, e il nome del collega onorevole Romanin-Jacur, che è stato il nostro maestro, il nostro direttore, il nostro protettore, per anni, durante il nostro lavoro.

Sono sei anni che io lavoro sotto la guida dell'onorevole Romanin-Jacur e oggi mi onoro di essere suo collega e di potere portargli qui questa testimonianza per il suo valore e per il suo apostolato.

Mi auguro, onorevoli colleghi, che il disegno di legge presentato alla Camera vada in porto con le minori variazioni possibili perchè, permettete questa osservazione a chi è novello dei sistemi parlamentari, mi pare che alcuni disegni di legge che arrivano tante volte alla Camera, organici e ben combinati nelle loro varie disposizioni, si guastino nella discussione per l'introduzione di concetti informatori diversi.

Un'altra cosa mi auguro, che questo non sia che il primo passo per un serio provvedimento che permetta all'Italia di ripren-

dere il posto, che altra volta aveva nella navigazione interna. (*Vive approvazioni — Molte congratulazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Salvatore Orlando.

ORLANDO SALVATORE. Farò alcune brevissime dichiarazioni nell'interesse specialmente della regione a cui appartengo. Noi in Toscana approviamo in massima il disegno di legge che l'onorevole Bertolini ha presentato all'esame della Camera e che era vivamente atteso dal Paese.

Non posso però esimermi dall'esprimere alcuni dubbi, che, nelle varie riunioni tenute in Toscana, si sono espressi. Questi dubbi riguardano specialmente l'articolo 1° per la classifica stabilita per i vari corsi d'acqua, specialmente per ciò che riguarda i fiumi, laghi, canali ascritti alla prima categoria, i quali dovrebbero avere un requisito prevalentemente di interesse militare.

Ora noi in Toscana riconosciamo che difficilmente si potrebbe attribuire carattere militare ai corsi d'acqua che abbiamo e quindi temiamo di essere trascurati con questa forma di classificazione, ci preoccupiamo che alla Toscana sia assegnata una parte esigua o insufficiente nella distribuzione degli assegni che la legge stabilisce.

Ora io devo rilevare qui che la navigazione in Toscana ha la più grande importanza. Anch'io voglio rendere omaggio all'onorevole Romanin-Jacur ed al generale Bigotti, il quale specialmente da lunghissimi anni si è fatto l'apostolo di questa idea, che comincia a trovare la sua attuazione.

Ma mi permetta l'amico generale Bigotti di dire come egli, nella statistica del movimento fluviale italiano (statistica assai difficile ed attesa fino ad oggi, perchè prima non sapevamo quale fosse il movimento delle nostre merci), abbia un po' trascurato la Toscana. Poichè troviamo che la Toscana è considerata solo per ciò che ha tratto colla Valle dell'Arno portando un movimento di 208 mila tonnellate per l'Arno, per il canale dei navicelli e per il canale emisorio di Bientina.

Ora a me sembra che qui si sia incorsi nella dimenticanza di altre valli, come, per esempio, di quella del Serchio, la quale (e qui c'è l'onorevole Montauti che lo può testimoniare) ha canali che si trovano vicini alla città di Viareggio ed ha già un movimento che oltrepassa le 200,000 tonnellate.

MONTAUTI. Trecentomila!

ORLANDO SALVATORE. Sia pure, trecentomila tonnellate.

E quivi le merci destinate ai forni vetrari e alle segherie di marmo, pietre e prodotti agricoli, sono portate con barche.

Vi sono poi il canale di Usciana ed il canale dell'Ozzeri ed altri canali i quali hanno anch'essi il loro movimento.

Nell'insieme dunque la Toscana, che qui è stata segnata per 208,000 tonnellate, oltrepassa forse le 500,000. Poichè dobbiamo riconoscere che in Toscana ovunque vi è un corso di acqua, ovunque possa galleggiare quello che chiamiamo un *chiattino*, ivi si trasporta della merce.

Ora se il movimento totale italiano asurge a tre milioni di tonnellate (anche qui mi permetto di elevare rispettosamente all'egregio amico mio generale Bigotti qualche dubbio, perchè mi sembra che questa misura debba essere oltrepassata), in questi tre milioni di tonnellate effettivamente la Toscana rappresenta una parte non indifferente. E se è così, noi dobbiamo considerare la Toscana come effettivamente merita di essere considerata.

Ma vi è ancora un'altra considerazione di carattere morale. La navigazione in Toscana ha un carattere fortemente tradizionale, popolare. Noi vediamo famiglie che vivono tutto l'anno a bordo dei loro becalini e navigano sempre. Certamente ciò non si verifica altrove, per quanto io riconosca pienamente la più alta importanza dei corsi di acqua dell'Italia superiore.

Dunque, sia per la cifra, sia per questo carattere popolare che ha la navigazione interna in Toscana, noi dobbiamo a questa regione dei riguardi speciali, non certamente inferiori a quelli che tutti riconosciamo di dover avere per la parte settentrionale d'Italia.

Ora nelle varie discussioni che in varie riunioni abbiamo avuto in Toscana sono stati sollevati i dubbi che ho sopra esposti. Ed io prego l'onorevole ministro di volerci, nelle sue dichiarazioni, rassicurare circa il significato del carattere militare da assegnarsi ai corsi di acqua di 1ª classe e precisamente di volerci rassicurare che una congrua parte dei fondi stanziati sarà devoluta immediatamente alla Toscana per i suoi corsi di acqua. Ne indichiamo per adesso i principali che sono la sistemazione dell'Arno nel suo programma minimo della

canalizzazione del fiume, il canale di Pontedera, quello dei Navicelli ed altri.

Debbo poi rilevare all'onorevole Bertolini quello che mi ricorda l'onorevole Pescetti: l'unica conca che avevamo sull'Arno, quella di Castelfranco, che data dal 1576, opera dei Medici, che aveva servito fino ad ora alla navigazione ed alla comunicazione del basso coll'alto Arno, quella conca è da qualche mese inutilizzata per il crollo della relativa diga. Essa dovrebbe essere riparata al più presto perchè non si può aspettare altro tempo; ma occorre immediatamente, con provvedimenti urgenti, rimetterla in essere, affinchè la navigazione non sia impedita: perchè una quantità di famiglie si trovano senza mezzi di sussistenza, avendo quella navigazione dovuto cessare, in conseguenza di quella rovina.

E vengo ad un altro punto: alla questione dei pedaggi.

Ricordo che, nella discussione del bilancio dei lavori pubblici, l'anno scorso, ebbi occasione di proporre all'onorevole ministro l'istituzione dei pedaggi, sebbene l'argomento fosse antipatico e sia, od almeno appaia, quasi impopolare. Io dissi allora quello che oggi ha ripetuto l'onorevole Sanjust, che è maestro in questa materia: che la istituzione dei pedaggi era necessaria in quanto la via pubblica aveva portato alla conseguenza che la navigazione era quasi sparita per l'incuria che ne conseguì.

Ora, da noi, in Toscana, vediamo nei pedaggi l'unica speranza di un futuro sviluppo, di miglioramento degli attuali canali, la speranza della costruzione di nuove vie di comunicazione: in quanto non possiamo fare alcun assegnamento su forze di acqua, distribuite come energie elettriche e come irrigazione: perchè l'acqua, in Toscana, è scarsa.

Quindi, su questo punto, ringrazio l'onorevole ministro d'aver accolto il concetto del pedaggio.

E se il pedaggio ci porterà a questo, di vedere aumentato il tonnello dei nostri natanti quantunque io non osi sperare un tonnello come quello di altri paesi in quanto i nostri mezzi sono limitati, vedremo che la spesa di trasporto si ridurrà moltissimo: poichè da noi si fa l'alaggio di barche di 15 tonnellate, con le stesse due persone, spesso marito e moglie, che in Francia alano barche di 300 tonnellate. Quindi la spesa si riduce rapidamente, e si va ad una diminuzione del prezzo unitario perchè

viene ripartita sopra una quantità assai maggiore di merci. In Toscana, i prezzi dei trasporti fluviali sono molto al di sopra di quelli dei trasporti ferroviari.

Nel canale dei Navicelli costano da 5 a 6 centesimi a tonnellata-chilometro, e sull'Arno, vanno a 10 e 14 centesimi a tonnellata-chilometro. Malgrado questo, troviamo che se il traffico raggiunge quelle cifre che ho prima ricordate, ciò vuol dire che la Toscana è una regione adatta allo sviluppo immediato di questo mezzo di comunicazione.

Ringrazio pertanto nuovamente il ministro di avere accolto questa idea che in Toscana ha trovato il consenso di tutti i deputati e delle rappresentanze commerciali.

E vengo a qualche rilievo sugli articoli della legge; anzi, sopra un solo, per essere breve.

Il ministro ha disciplinato la questione dei passaggi e delle concessioni negli articoli 19 e seguenti. Ora, quando si formeranno i consorzi fra comuni, provincie ed altri enti, questi per l'esecuzione delle opere dovranno ricorrere alle concessioni le quali si reintegreranno delle spese colle relative tasse diverse da imporsi, compresi i pedaggi.

Ora l'articolo 26 del disegno di legge stabilisce che « il concessionario sarà tenuto sotto pena di decadenza ad eseguire nelle opere e negli impianti concessi le variazioni dipendenti da sviluppo del traffico, da nuovi portati delle scienze e delle industrie, da mutamenti avvenuti nel corso d'acqua ed in genere da qualunque causa anche fortuita o di forza maggiore ».

Ora domando, come ho già domandato privatamente all'onorevole Bertolini: come sarà possibile gravare un concessionario di questi carichi che possono assurgere all'obbligo di far le nuove conche o approfondire le vie nuove eseguite, correndo il rischio in caso di rifiuto di decadere perdendo anche il reintegro delle spese già sostenute?

Con questa clausola noi rischiamo di non trovare mai concessionari, rischiamo di lasciare senza effetto la concessione che il ministro ci fa del pedaggio ed anche dei consorzi. Io prego quindi l'onorevole ministro ed il relatore di volere riesaminare questo punto, nei riguardi di lasciare veramente aperta la via all'iniziativa privata da cui molto dobbiamo attendere.

Io non ho altro da aggiungere che un'ultima raccomandazione. Nel regolamento di

questi pedaggi si devono escludere i piccoli natanti, i quali rappresentano un'antica tradizione e il mezzo di sussistenza di povere famiglie, che non avrebbero modo di pagare la tassa di tonnellaggio. Purtroppo l'ingrandimento dei mezzi di trasporto porterà l'eliminazione di questi piccoli natanti; ma ad ogni modo essi dovrebbero essere esclusi dalla tassa, come dovrebbero esserlo i natanti che ritornano vuoti, come pure i natanti, destinati ai trasporti che abbiano carattere di servizio pubblico. Inoltre prego l'onorevole ministro di tener presente questo, che la composizione dei Comitati sia formata in modo tale che vi si comprenda largamente l'elemento elettivo, il quale rappresenta gli interessi che si vanno svolgendo sui canali: il Comitato dovrebbe essere formato da funzionari e da elementi elettivi e questi dovrebbero essere in maggioranza, come lo è nei Comitati distrettuali tedeschi.

Fatte queste considerazioni e raccomandazioni nell'interesse della Toscana, ed in attesa delle dichiarazioni del ministro, io non ho altro da aggiungere, ripetendo che in massima noi approviamo il presente disegno di legge. (*Bene!*)

Chiusura della votazione segreta.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la votazione segreta, e invito gli onorevoli segretari a procedere alla numerazione dei voti.

(*Gli onorevoli segretari numerano i voti.*)

Presentazione di disegni di legge.

PRESIDENTE. L'onorevole ministro di agricoltura, industria e commercio ha facoltà di parlare per presentare disegni di legge.

COCCO-ORTU, *ministro di agricoltura, industria e commercio.* Mi onoro di presentare alla Camera un disegno di legge per maggiori assegnazioni di fondi al capitolo 70 del bilancio passivo del Ministero di agricoltura, industria e commercio per l'esercizio finanziario 1909-10 e ai capitoli corrispondenti del bilancio stesso per gli esercizi 1910-11 e 1911-12. Prego che questo disegno di legge sia inviato alla Commissione del bilancio.

Presento un altro disegno di legge: Vigilanza sulle fondazioni che hanno per fine l'incremento dell'economia nazionale, dell'istruzione agraria, industriale e commerciale e sulle istituzioni affini.

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole ministro di agricoltura, industria e commercio della presentazione dei due seguenti disegni di legge:

Maggiori assegnazioni di fondi al capitolo 70 del bilancio passivo del Ministero di agricoltura, industria e commercio per l'esercizio finanziario del 1909-10 e ai capitoli corrispondenti del bilancio stesso per gli esercizi finanziari 1910-11 e 1911-12. Questo disegno di legge, se non vi sono osservazioni in contrario, sarà trasmesso alla Giunta del bilancio.

(Così rimane stabilito).

Do poi atto all'onorevole ministro di agricoltura, industria e commercio della presentazione del disegno di legge: Vigilanza sulle fondazioni che hanno per fine l'incremento dell'economia nazionale, dell'istruzione agraria, industriale e commerciale e sulle istituzioni affini.

Questo disegno di legge sarà trasmesso agli Uffici.

Si riprende la discussione del disegno di legge sulla navigazione interna.

PRESIDENTE. L'onorevole Niccolini ha facoltà di parlare.

NICCOLINI. Onorevoli colleghi, io potrò essere molto breve, perchè intendo richiamare l'attenzione su due punti soltanto, e precisamente sopra una questione di massima contenuta negli articoli 1 e 5 del disegno di legge e sopra una questione di fatto contenuta nel numero 1 dell'allegato alla relazione parlamentare.

Questo disegno di legge viene accompagnato da un consenso generale che fa il più grande contrasto con la vivace discussione e le forti critiche incontrate da un disegno di legge precedente. Il cambiamento della pubblica opinione corrisponde al cambiamento di criteri fondamentali dal primo al secondo progetto, ed io riconosco a quello presentato dall'onorevole Bertolini il merito di aver fatto esplicitamente riconoscere dallo Stato due doveri ai quali pareva lo Stato stesso cercasse in qualche modo di sottrarsi, cioè il dovere di provvedere interamente al ristabilimento delle opere ed alla loro manutenzione, ed il dovere di prendere nella risoluzione del problema della navigazione interna una parte principale ed obbligatoria e non semplicemente una parte accessoria e subordinata. Io riconosco al progetto dell'onorevole Bertolini anche un altro e

grande merito: quello di aver portata finalmente la questione sopra il terreno pratico. Egli ha detto: è impossibile far tutto; distinguiamo, classifichiamo, facciamo gradualmente, così finalmente faremo qualche cosa. Questo è un concetto giustissimo molto bene lumeggiato nella relazione ministeriale, ove è detto: non facciamo troppa poesia, non facciamoci troppe illusioni.

All'estero la navigazione interna ha potuto prendere uno sviluppo enorme, perchè vi sono paesi che hanno grandi pianure e grandi fiumi che le solcano, mentre l'Italia non può dare alla navigazione che uno sviluppo limitato, perchè essa è un paese montuoso, perchè non ha grandi fiumi e lo stesso Po, che sembra gran cosa, è un fiume il cui letto di magra è molto mal sicuro. I paesi esteri adunque hanno potuto, collegando i loro fiumi, creare reti complete di navigazione interna; l'Italia non può avere una rete completa, non può che prendere provvedimenti parziali e staccati. Appunto perchè tali sono suscettibili di una classificazione. E il disegno di legge ha creato prima una classe per le opere che interessano la difesa del paese, e sono di carattere militare, poi una seconda classe per le opere che interessano il traffico di estesi territori, poi una terza classe per le opere che interessano i centri abitati più considerevoli, in fine una quarta classe per tutte le altre opere.

Questa struttura generale del disegno di legge è sostanzialmente buona. Essa si presenta come una soluzione del problema perfettamente logica e permette una graduazione del concorso dello Stato, fissata non da criteri incerti, aprioristici od estranei, ma da constatazioni di fatti.

Vicino a questi pregi, permetta la Camera che rilevi alcuni difetti.

Uno lo trovo notato nella relazione, che cioè questa classificazione è formulata in termini che lasciano luogo a qualche dubbio; ed io ricordo le parole precise del relatore, il quale ha detto che in alcuni punti i termini sono così vaghi che, forse, non sono propri del linguaggio legislativo. Ma comprendo la difficoltà grandissima di queste formule. Perciò non insisto su osservazioni di forma tanto più che mi sembra di poter affermare che il disegno di legge trascura una osservazione di fatto.

Questo è un appunto grave e sento l'obbligo di darne subito la prova. A mio parere la classificazione contiene una lacuna

pericolosa alla praticità stessa del disegno di legge.

In che cosa consiste questa lacuna? Nell'aver trascurato di considerare una condizione di fatto che credo particolare all'Italia, perchè i fiumi italiani, il Po, l'Arno, il Tevere, il Volturno si trovano in condizioni diverse ed effettivamente molto inferiori in confronto dei fiumi navigabili degli altri paesi. Perchè i fiumi dei paesi esteri hanno quasi tutti alla foce, o vicino alla foce, un porto che è marittimo da una parte e fluviale dall'altra, e questo porto è il punto dove avviene il trasbordo delle merci, del carbone e del grano principalmente, dai vapori o dai velieri di mare alle barche fluviali.

Disgraziatamente in Italia i fiumi non hanno una foce ben navigabile: disgraziatamente i nostri porti marittimi sono lontani dalla foce dei fiumi; da ciò la necessità tutta particolare a noi di stabilire allacciamenti artificiali tra i fiumi e il porto marittimo. Questi allacciamenti artificiali sono per il Po la congiunzione già esistente col porto di Venezia e la progettata congiunzione col porto di Ravenna; per l'Arno la congiunzione col porto di Livorno; per il Tevere poi bisogna creare un porto nuovo, perchè col porto di Fiumicino nessuno può illudersi che si possa sviluppare una navigazione seria e considerevole.

Nell'allegato n. 1 io trovo prevista e preventivata la congiunzione tra il Po e il porto di Ravenna, il porto Corsini, ma non trovo accennata la congiunzione col porto di Venezia. Cosa vuol dire questo? Che forse per il porto di Venezia provvederà lo Stato, mentre per il porto di Ravenna saranno chiamate a provvedere le provincie interessate; e nell'allegato è detto che le provincie interessate sono due: quella di Ferrara e quella di Ravenna.

Io debbo fare osservare alla Camera, perchè qui si tratta di un interesse molto più grande. Se la navigazione del Po fosse avviata secondo il progetto, attraverso la provincia di Ferrara, verso il porto di Ravenna, Ferrara avrebbe un notevole movimento di transito, ma avrebbe un interesse minimo per sé. Viceversa secondo il preventivo dell'allegato toccherebbe alla provincia di Ferrara un carico di circa 3 milioni.

Ora io credo invece che l'interesse vero di questo allacciamento del Po al porto di Ravenna lo abbiano tutti coloro che avranno bisogno di dare alla loro navigazione interna

uno sbocco in un porto marittimo, e che secondo giustizia tutti dovrebbero essere chiamati a concorrere. Se venisse fatto, come fa prevedere l'allegato, il Consorzio obbligatorio e la spesa fosse caricata alle due provincie di Ferrara e di Ravenna, io sono persuaso che si commetterebbe un errore, un'ingiustizia, contro la quale sorgerebbe la più viva opposizione col pericolo che ne restasse compromessa un'opera di tanta utilità.

Questo è un esempio: molti altri ne potrei portare, per dimostrare come la classificazione della legge non sia esattamente applicabile ad un caso tutto speciale dell'Italia, il caso dei fiumi che non hanno la comunicazione col porto marittimo.

Ed io ricordo un'acuta osservazione del relatore quando parla dei presupposti teorici della legge.

È la classificazione dei fiumi che è stata trasportata dalla legge generale sulle opere pubbliche a questa legge particolare di navigazione interna.

A me sembra che questi allacciamenti artificiali dei fiumi ai porti marittimi non trovino sede in questa classificazione perchè questi allacciamenti non sono fiumi, non sono nemmeno canali (cioè lo sono solo materialmente), sono in realtà surrogati del fiume, sono le nuove vie del fiume al suo sbocco commerciale; come tali non rappresentano un interesse locale per le provincie attraversate, ma un interesse di carattere generale, e quindi non possono essere assoggettati alle disposizioni che riguardano le opere d'interesse locale.

Concludo questa mia osservazione col dire che di questi nuovi allacciamenti dei fiumi ai porti marittimi o bisogna fare una classificazione a parte, o bisogna trasportarli dalla seconda alla prima categoria; e se questo può turbare la eutritmia della legge, mi accontenterei che l'onorevole ministro dichiarasse esplicitamente che per questi, che mi sembrano casi speciali, si provvederà con legge speciale.

Vengo al secondo punto. Un altro concetto fondamentale del disegno è quello della formazione del consorzio degli enti locali. Tanto per la costruzione delle opere, quanto per la ripartizione della spesa, è stabilito che lo Stato debba concorrere in una misura determinata, e che gli enti locali debbano concorrere ripartendo tra loro la spesa in ragione della utenza. Anche questo concetto a me pare sostanzial-

mente buono, però entro certi limiti, al di là dei quali io lo trovo inattuabile.

Quando il consorzio è costituito tra pochi, allora è possibile graduare l'interesse di ciascuno e il carico che a ciascuno spetta; ma quando il consorzio fosse costituito fra molti, allora, a mio parere, incontrerebbe difficoltà gravissime. Anche qui ricorro per la dimostrazione all'esempio del Po. La navigazione del Po interessa non meno di venti provincie.

Permetta la Camera che faccia una parentesi; ieri ho letto una pubblicazione, favoritami dall'egregio collega, onorevole Montù, che voglio pubblicamente ringraziare, anche perchè il suo studio diligente mi ha lasciato l'impressione del grande interesse del Piemonte per la navigazione del Po; essa mi ha suggerito un'idea, che mi pare utile affermare qui per quanto rifletta un avvenire non ancora vicino. L'Italia ha compiuto un'opera gloriosa aprendo per prima una via ferroviaria attraverso le Alpi. Salutiamo fin d'ora il giorno, in cui essa possa compiere un'altra opera gloriosa, quella di attraversare le Alpi con un canale navigabile, così da mettere in relazione la navigazione interna nostra con la navigazione interna dell'Europa centrale. Chiudo la parentesi e torno alla mia argomentazione. La navigazione del Po interessa non meno di venti provincie, interessa venti Camere di commercio e tre o quattrocento comuni, a dir poco.

Ora è impossibile, a mio parere, stabilire una graduazione degli interessi di tutti questi enti pubblici, perchè troppo grande è il loro numero e troppo forte la disparità delle loro condizioni. Vi sono provincie completamente agricole e provincie grandemente industriali; vi sono città grandi e città piccolissime; vi sono Comuni rivieraschi e Comuni non rivieraschi, e, soprattutto, vi è una grandissima diversità di condizioni amministrative e finanziarie. Questo è il punto più grave.

La persuasione più profonda della inutilità di un'opera cozzerebbe contro ostacoli insormontabili, quando i bilanci degli enti non potessero assolutamente sopportare la spesa, che il consorzio dovesse far loro sopportare.

Parmi dunque impossibile un accordo, quando si voglia dare tale estensione al concetto del consorzio. La difficoltà è stata prevista, perchè, mentre il disegno di legge governativo stabiliva che, per la costituzio-

ne dei consorzi, dovesse intervenire la deliberazione dei Consigli comunali e provinciali, la Commissione parlamentare ha soppresso queste deliberazioni degli enti locali, e ha detto (è vero) di farlo per ragioni di semplificazione di procedura; ma si comprende facilmente che la ragione vera è che la deliberazione degli enti locali sarebbe subordinata a considerazioni finanziarie che forse impedirebbero la costituzione del consorzio, od almeno (perchè in fondo per legge il consorzio è obbligatorio), ne potrebbero intralciare grandemente il funzionamento.

E lasciatelo dire a me, che sono nato e vivo in mezzo alla rete dei consorzi di bonifica che coprono tutta la mia provincia; il concetto del consorzio si può applicare facilmente ed utilmente dove si tratta di interessi vicini ed affini, ma quando si tratta di interessi troppo disparati, di paesi troppo lontani, quando si tratta, come nel caso della navigazione del Po, di cinque regioni, di un terzo d'Italia, allora non si tratta più di interessi locali, si tratta di interessi nazionali, e lo Stato deve, a mio credere, passare in prima linea in modo assoluto, anche finanziariamente.

Termino, esprimendo la speranza che lo stesso ministro vorrà riconoscere che, da un punto di vista pratico, le osservazioni che ho presentato alla sua considerazione, sono importanti, e che esula da esse ogni proposito di ostacolare un disegno di legge, per l'accoglimento del quale, invece, faccio i voti più vivi.

La classificazione e l'istituzione dei consorzi sono le due basi del disegno di legge; se, in qualche caso particolare ed importante (ed ho accennato ad un caso importantissimo, quello della congiunzione del fiume col porto fluviale) questa classificazione non coinciderà colla realtà delle cose, oppure la costituzione dei consorzi riuscirà troppo difficile, o il loro funzionamento quasi impossibile, tutto il sistema della legge noi lo vedremo dissolversi, l'edificio crollerà, con grande jattura non solo per chi ha proposta e sostenuta la legge, ma pel nostro paese.

Giustamente l'onorevole ministro ha detto che non dobbiamo creare intorno alla navigazione interna in Italia delle soverchie, esagerate, pericolose speranze; ma, non meno giustamente, il relatore ha detto che, per gli studi compiuti e per questo disegno di legge, tutte le antiche speranze

oggi si rinnovano. E mentre si rinnovano per tutte le provincie e le città che posseggono vie fluviali e vedono nei loro fiumi e nei loro canali una nuova sorgente di traffico e di ricchezza che sono impazienti di utilizzare, queste speranze sono profondamente sentite dall'intera nazione per le imprescindibili necessità dello sviluppo dei trasporti, per la insufficienza manifesta delle nostre ferrovie, per il prezzo sempre più elevato delle loro tariffe.

La navigazione interna non riserberà mai all'Italia quelle incognite sempre più minacciose, quelle preoccupazioni sempre più gravi che le ferrovie procurano a tutti gli osservatori dell'economia e della finanza del nostro paese. (*Bene!*)

Risultamento della votazione segreta.

PRESIDENTE. Comunico alla Camera il risultato della votazione segreta sui seguenti disegni di legge:

Sull'insegnamento e sugli insegnanti di educazione fisica:

Presenti e votanti	263
Maggioranza	132
Voti favorevoli	183
Voti contrari	80

(*La Camera approva.*)

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

Presenti e votanti	263
Maggioranza	132
Voti favorevoli	197
Voti contrari	66

(*La Camera approva.*)

Prendono parte alla votazione:

Abbruzzese — Abignente — Abozzi — Albasini — Alessio Giovanni — Alessio Giulio — Ancona — Angiolini — Angiulli — Aprile — Are — Arrivabene — Artom — Astengo — Aubry — Auteri-Berretta. Baccelli Alfredo — Baccelli Guido — Baldi — Barnabei — Baslini — Battaglieri — Beltrami — Benaglio — Berenga — Bergamasco — Bertarelli — Berti — Bertolini — Bettolo — Bianchi Vincenzo — Bianchini — Bignami — Bolognese — Bonicelli — Bonomi Ivano — Borsarelli — Boselli

— Brizzolesi — Brunelli — Brunialti — Buonvino.

Cabrini — Caccialanza — Cacciapuoti — Caetani — Calisse — Camagna — Camera — Camerini — Camerini — Campi — Canevari — Cantarano — Cao-Pinna — Caputi — Carboni-Boj — Carcano — Carugati — Casciani — Caso — Casolini Antonio — Castellino — Castoldi — Cavallari — Celesia — Cermenati — Cerulli — Cesaroni — Chimienti — Ciartoso — Cicarelli — Ciccione — Ciccotti — Cimorelli — Ciocchi — Cipriani-Marinelli — Ciuffelli — Cocco-Ortu — Colonna Di Cesarò — Cornaggia — Cottafavi — Credaro — Crespi Daniele — Curreno — Cutrufelli.

Da Como — D'Alì — Dal Verme — Daneo — De Bellis — De Cesare — De Genaro — Degli Occhi — Del Balzo — Della Pietra — De Marinis — De Michele-Ferrantelli — De Michetti — De Nava — De Nicola — De Novellis — De Seta — Di Bagno — Di Frasso — Di Lorenzo — Di Marzo — Di Palma — Di Rovasenda — Di Saluzzo — Di Sant'Onofrio — Di Scalea — D'Oria. Facta — Faelli — Faranda — Faustini — Ferraris Carlo — Ferri Enrico — Finocchiaro-Aprile — Fortunati — Foscarelli — Francica-Nava — Frugoni — Fulci — Furnari — Fusco Alfonso — Fusco Ludovico — Fusinato.

Galimberti — Gallini Carlo — Gallo — Gangitano — Ginori-Conti — Giolitti — Giovanelli Alberto — Giovanelli Edoardo — Girardi — Giuliani — Goglio — Graffagni — Guarracino — Gucci-Boschi — Guicciardini.

Hirschel.

Lacava — La Lumia — Leali — Leonardini — Leone — Libertini Gesualdo — Libertini Pasquale — Loero — Longinotti — Longo — Lucchini — Lucifero — Luzzatti Luigi — Luzzatto Arturo.

Macaggi — Magni — Mancini Camillo — Marangoni — Marcello — Margaria — Marsaglia — Marzotto — Masciantonio — Masi — Matera — Matteucci — Miari — Milana — Miliani — Modica — Molina — Montagna — Montauti — Montemartini — Montresor — Montù — Morelli Enrico — Morelli-Gualtierotti — Morgari — Morpurgo — Mosca Tommaso — Moschini — Musatti.

Nava — Negrotto — Niccolini — Nuvoloni.

Orlando Salvatore — Orlando Vittorio Emanuele.

Padulli — Pais-Serra — Pala — Papadopoli — Pasqualino-Vassallo — Pavia — Pellecchi — Pescetti — Podestà — Podrecca — Pompilj — Pozzi Domenico — Pozzo Marco.

Queirolo.

Raineri — Rampoldi — Rattone — Rava — Rebaudengo — Ricci Paolo — Ridola — Rizza — Roberti — Rocco — Romanin-Jacur — Romeo — Romussi — Rondani — Rota Attilio — Rubini — Ruspoli.

Sacchi — Salandra — Sanarelli — Sanjust — Santoliquido — Scaglione — Schanzer — Serristori — Sichel — Silj — Simoncelli — Solidati-Tiburzi — Soulier — Spirito Francesco — Squitti — Staglianò — Stoppato — Suardi.

Talamo — Taverna — Tedesco — Torlonia — Torre — Toscanelli — Toscano — Trapanese — Tripepi — Turbiglio.

Vaccaro — Valeri — Valli Eugenio — Valvassori-Peroni — Ventura — Venzi — Visocchi.

Wollemborg.

Sono in congedo:

Agnetti — Aliberti.

Capaldo — Cassuto — Cimati — Crespi Silvio.

Dagosto — Danieli.

Ellero.

Fani — Fede.

Gallina Giacinto — Gallino Natale.

Lembo.

Mango — Meda — Medici — Mirabelli — Modestino.

Pastore — Pini.

Ronchetti.

Scalini — Scorciarini-Coppola.

Targioni — Teso — Testasecca.

Sono ammalati:

Agnesi.

Candiani — Cavagnari — Costa Andrea — Costa-Zenoglio.

Fortis.

Pilacci.

Rizzetti.

Teodori.

Assenti per ufficio pubblico:

De Amicis.

Si riprende la discussione sul disegno di legge per la navigazione interna.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Beltrami.

BELTRAMI. Onorevoli colleghi, ho constatato in questo disegno di legge che gran parte della materia è demandata in modo speciale al regolamento. In generale, noi constatiamo che col regolamento più volte si viene a snaturare la legge; ci auguriamo che questa volta il regolamento abbia a migliorarla, in rapporto con la finanza comunale e provinciale e abbia a introdurre delle norme le quali tranquillizzino le provincie e i comuni.

Quale rappresentante del collegio di Pallanza, debbo dire che a questo disegno di legge noi del lago Maggiore siamo direttamente interessati, perchè avremo comunicazione, mediante il canale Regina Elena, con Novara e Torino, e di qui con Savona e col mare Ligure; e dall'altra parte potremo migliorare le comunicazioni colla Lombardia per il Ticino, i due canali di Turbigio e di Vizzola e il Naviglio grande, sino a Milano e di qui a Venezia. Immagini, quindi, l'onorevole ministro, come io, quale uno dei rappresentanti della regione del lago Maggiore, sia entusiasta di tutto ciò che ci procurerà delle comunicazioni fluviali realmente importanti, tanto più che quella regione ha molto a lagnarsi riguardo ad altri mezzi di comunicazione.

Invoco il miglioramento dei nostri mezzi di comunicazione, tanto a favore del capitale quanto della mano d'opera; a favore dei nostri commercianti, industriali e lavoratori i quali debbono in gran parte emigrare per la mancanza di lavoro, dovuto alla mancanza dei mezzi di trasporto, che sviluppano le industrie ed i commerci.

La sponda destra del lago, è completamente isolata e priva di qualsiasi comunicazione ferroviaria o tramviaria. Mentre noi insistiamo per ottenere la ferrovia e la tramvia per le industrie ed i commerci in genere, fra cui importantissima l'industria del forestiero, ammettiamo che, per esempio i legnami, e soprattutto i graniti, i quali hanno una importanza grandissima, possano fruire di questi facili trasporti fluviali; ma debbo constatare che i mezzi stanziati a tale scopo, con questo disegno di legge, sono insufficienti, mentre i governi esteri stanziavano centinaia di milioni e gli studiosi di questa materia affer-

mano che anche in Italia, per risolvere questo problema, occorrono da 500 o 600 milioni circa.

Invece l'onorevole nostro ministro dei lavori pubblici ha presentato un disegno di legge che stanZIA dieci milioni divisi in tre anni, che è una disillusione, in confronto alle parole che più volte si sono messe in bocca al Re nell'inaugurare le varie legislature, e non rende certo omaggio alla memoria di Leonardo da Vinci.

Un grande difetto sta nel riparto degli oneri. Ieri l'onorevole collega Bruniati, parlando sul disegno di legge per la tassa sulle biciclette, accennava appunto a questa ripartizione di spese, che deve proprio richiamare l'attenzione di tutti, ma specialmente dei deputati che, come me, sono pure membri di Consigli provinciali.

La navigazione interna, evidentemente, viene a dare un grande ausilio, un grande aiuto all'industria e al commercio. Ebbene, ad essa si fa concorrere il bilancio delle provincie mentre a questo non concorrono gli industriali ed i commercianti. I maggiori oneri del bilancio provinciale sono dovuti alla costruzione e manutenzione delle strade, le quali sono essenzialmente determinate dai trasporti per gli opifici e per gli stabilimenti industriali, mentre alle spese relative, che pesano sui bilanci provinciali, l'industria e il commercio non concorrono nemmeno per un centesimo. Devono farne, invece, le spese le popolazioni della montagna, colle tasse che gravano sulle piccole loro proprietà terriere, vere miserie; mentre esse, anzichè fruire delle strade provinciali con carri, carrozze od automobili, debbono salire e scendere a piedi i loro monti col carico sulle spalle!

Interrogate, per esempio, le popolazioni della Valle Cannobina, della Valle Intragna, della Valle Strona e delle altre nostre vallate e montagne e sentirete cosa vi dirà quella povera gente!

E ora, con questo disegno di legge, voi addossate alle provincie anche l'onere delle spese per la navigazione interna. Ebbene, se volete essere in buona fede, nel senso di augurarvi realmente che la navigazione interna abbia a svilupparsi, non dovete, nè potete, cullarvi in speranze sui bilanci delle provincie, le quali tutti gli anni protestano che così non possono assolutamente più andare innanzi. Ma perchè, dico io, insieme ai comuni e alle provincie, non si fanno concorrere gli industriali e i commercianti,

per la trafila delle Camere di commercio? Essi, che ritrarranno il maggiore vantaggio dalla navigazione interna, devono in qualche modo contribuire per mezzo appunto delle loro tasse camerali.

Comunque, si dovrebbe concedere ai comuni ed alle provincie una maggiore dilazione nei pagamenti, poichè a me pare troppo breve il periodo entro il quale debbono contribuire con le loro quote.

È un'osservazione questa che ho creduto di fare in via generica a difesa dei bilanci provinciali e comunali, perchè non dobbiamo crearci illusioni; le provincie si difendono. Cito un esempio: la legge, per le strade di accesso alle stazioni, stabilisce che queste strade si costruiscano col concorso del Governo, delle provincie e dei comuni. Ebbene, sappiamo che vi sono strade che non riescono mai ad essere ultimate perchè le provincie, obbligate a dare il loro contributo, per non confessare la propria impotenza e la propria insolvenza, dovendo pure esse intervenire col loro parere, col parere del loro ufficio tecnico, per la esecuzione di queste opere, prendono qualsiasi pretesto per respingere il progetto una prima, una seconda ed una terza volta; incagliando a questo modo l'esecuzione del lavoro, pur di allontanare il momento di dover pagare la loro quota di concorso. Questo è un fatto doloroso che constatiamo ogni giorno!

Con questa osservazione ho finito per la parte che riguarda l'onere eccessivo addossato alle provincie ed ai comuni; e vengo ad un altro punto.

Secondo me, la parte che riguarda la manutenzione ed il miglioramento delle opere dovrebbe andare essenzialmente a carico dello Stato. Si tratta di manutenzione e miglioramento di ciò che il Governo doveva conservare della navigazione preesistente. Vi cito un esempio: il lago Maggiore è unito al lago di Mergozzo per mezzo di un canale, che ebbe sempre attraverso i secoli una importanza grandissima. Di là discendevano al lago Maggiore, e per il Naviglio a Milano, i grandi carichi di legnami, di marmi e di granito: ebbene, oggi il transito per quel canale è completamente abbandonato. L'egregio avvocato Egisto Galloni che pubblicò una splendida sua conferenza, intercalata di fotografie del canale di Mergozzo, ricorda a questo proposito che, quando Alessandro Volta si recò nel 1801 a Parigi a far conoscere la sua scoperta della pila elettrica, descrisse in una lettera ai suoi famigliari il

suo viaggio, specialmente quello che dal lago Maggiore, fece attraverso quel canale, per arrivare a Mergozzo.

Ricorda, l'avvocato Galloni, che la città di Pallanza, nei suoi regolamenti, ha ancora indicate le tariffe per i barcaiuoli per il tratto da Pallanza a Mergozzo; mentre oggi nessuno sarebbe capace di attraversare quel canale, non solo con le grosse barche per il trasporto dei graniti e del legname, ma nemmeno con barche di minima portata, essendo stata abbandonata la manutenzione del canale.

Tuttociò rispecchia le condizioni di fatto, non solo di località che conosco io, ma anche di altre regioni; ed osservo che se regioni, che erano servite da canali di comunicazione per i trasporti, sono state completamente abbandonate per incuria del Governo, le spese per il riattamento, la manutenzione ed il miglioramento di queste vie di comunicazione fluviale devono essere poste a carico dello Stato, anziché dei comuni e delle provincie.

E faccio un'altra osservazione. Ho ricevuto oggi da Mergozzo, che è un grosso centro della produzione dei graniti, una lettera di protesta (e non è la prima di tutta la zona, comprendente i mandamenti di Pallanza, Omegna ed Ornavasso) per il disservizio della stazione di Fondo-Toce. Adunque non vi sono sufficienti mezzi di trasporti nè per ferrovia, nè per navigazione. A questo proposito mi permetto di osservare all'onorevole ministro che non ho trovato nel disegno di legge un piano organico, il quale dimostri pure la preoccupazione del legislatore di volere coordinati i trasporti della navigazione interna ai servizi delle stazioni e delle strade carrozzabili. Ed anche questo è un grave inconveniente.

Si tratta di un problema della massima importanza; e riportandomi alla citazione del canale che deve ricongiungere il lago di Mergozzo col Lago Maggiore, domando: che ne sarà, il giorno in cui il canale sarà riattivato, se: una volta la merce, arrivata con questo mezzo a Fondo-Toce, manca ogni mezzo per collegarne il trasporto a questa stazione, per dirigerla in quelle località per le quali non occorre farla proseguire per il lago, per il Ticino e pel Naviglio?

Questo esempio può valere anche per molti altri canali e stazioni; quindi desidererei che il Governo si preoccupasse di questo piano di coordinamento della naviga-

zione fluviale con le altre comunicazioni ferroviarie e carreggiabili.

Quanto al concorso dello Stato, l'esperienza deve insegnare.

Ricordo la questione che tutti i giorni si presenta, a proposito delle strade di accesso alle stazioni, tra la spesa effettiva e la spesa preventivata; vorrei che la legge contenesse una dizione chiara e precisa per evitare le continue discussioni al riguardo. Vorrei che, con una dizione precisa, si stabilisse che il sussidio da parte del Governo deve essere in base non al costo preventivo, ma al costo effettivo, perchè se, per esempio, un consorzio tra gli enti locali deve fare il preventivo della spesa di una certa opera, è certo che per quanto cerchi di fare dei preventivi esatti, (e me ne appello ai colleghi ingegneri) in concreto, la spesa effettiva andrà al di là. È perciò che desidero chiarita la partecipazione del Governo sia per la spesa effettiva e non per la preventiva.

Un altro rilievo importante, richiamandomi sempre, per analogia alla legge sulle strade di accesso alle stazioni, è questo. Dice la legge, ora in discussione, che si deve consentire la concessione di certe opere fluviali in base al semplice progetto definitivo; ma a me pare che il semplice progetto di massima possa dare, nel suo insieme, gli elementi coi quali giudicare se quell'opera meriti o no di essere fatta; perchè è ingiusto addossare alle provincie ed ai comuni il grave onere di un progetto definitivo.

Perchè volete addossare ad un povero comune la spesa del costosissimo progetto definitivo, mentre eventualmente la concessione può venire respinta? Sarebbe un danno enorme!

Per la qualcosa, quando si è ancora incerti, quando gli enti locali debbono correre ancora l'alea di vedere approvati o no i loro progetti, è giusto che questi si facciano colla spesa minore possibile; che cioè la concessione venga accordata sopra il semplice progetto di massima, senza pretendere il progetto definitivo; il quale solo sarà richiesto per l'esecuzione.

Finisco questa parte del mio dire con un semplice accenno a quel punto dell'articolo 2 del disegno di legge, che stabilisce che il Governo, entro cinque anni, deve fare la classificazione delle opere. Cito a questo proposito un'altra legge che venne richiamata dal comune di Mergozzo nei riguardi

del proprio lago; si tratta della legge del 22 marzo 1900 per le opere di bonifica. In seguito ai reclami di quel comune, venne nel 1900 inviato sul luogo l'ingegnere Bentivegna, un funzionario del Ministero; il quale nel suo rapporto riconobbe che il territorio di Mergozzo è soggetto alla malaria, altro inconveniente dovuto alla mancanza di navigabilità di quel canale.

¶ Allora l'ingegnere Bentivegna ebbe a riferire che, realmente, le condizioni di quella plaga, nei riguardi della malaria, erano tali che le opere necessarie per combatterla avevano diritto di essere classificate in prima categoria.

Il ministro dell'interno si espresse in modo favorevole, mentre il ministro dei lavori pubblici rispose: Ci rinerisce tanto, ma è passato il termine entro cui si poteva classificare detta opera tra quelle di prima categoria. Ora, anche in questo caso della navigazione, non dobbiamo metterci in tale condizione; e quindi prego l'onorevole ministro di cercare il modo per evitare un simile inconveniente, come si è fatto per la legge sulle strade di accesso alle stazioni.

Infatti nel primo disegno di detta legge si era stabilito un termine breve; dopo si è visto che non in tutte le regioni i meccanismi comunali funzionavano con quella rapidità che era necessaria. Vi sono forse ancora alcuni comuni che, da pochi mesi soltanto, hanno avuto cognizione dei vantaggi derivanti dalla legge sulle strade di accesso alle stazioni.

Quindi, ripeto, anche per l'esempio di quella legge, vorrei che l'onorevole ministro allargasse il periodo di tempo, entro il quale si può classificare un'opera di navigazione a seconda delle varie categorie. Voi sapete anche di non essere infallibili; ed allora dovete, come per altre disposizioni contenute negli articoli successivi, (il 6 ed il 10, se non erro) consentire il ricorso al Consiglio di Stato, anche contro l'eventuale ingiusta classifica di quelle opere in questa od in quella categoria, contro una ingiusta esclusione.

Avrei finito; ma non posso a meno di fare ancora un richiamo a complemento di ciò che ebbe ad accennare ieri il collega Sichel. Egli ebbe ieri a spendere la parola a favore delle cooperative per l'assunzione dei lavori, che si andranno ad imprendere in base alla presente legge sulla navigazione interna.

Or bene, ricordo che, quando la Camera ebbe ad approvare la legge per le linee di accesso al Sempione, si era domandato da questa parte della Camera che, se non si voleva dare la preferenza alle cooperative di lavoro, si dovessero almeno introdurre delle clausole a tutela della mano d'opera.

Ora tutti i precedenti dovrebbero consigliarci ad entrare in quest'ordine di idee. Allora si trattava di affidare all'impresa privata della Società Mediterranea la costruzione della linea Arona-Domodossola; e se si fossero applicate le clausole a tutela della mano d'opera, in allora reclamate dal gruppo parlamentare socialista, si sarebbero potuti evitare certi ritardi dovuti a controversie, che si sono verificati nella costruzione di quelle linee, anche in riguardo della Società Brand-Brandau, che ebbe ed assumere il traforo del Sempione.

Questi precedenti dovrebbero suggerirci qualche cosa; come pure qualche cosa dovrebbe suggerirci lo sciopero dell'*Union des Gas* di Milano; perchè, quando si concede ad una impresa privata l'assunzione di importanti lavori o di importanti servizi, si devono introdurre delle clausole a tutela dei lavoratori, per evitare quello che abbiamo purtroppo dovuto deplorare in questa ed in altre circostanze.

Il municipio di Milano, per esempio, si preoccupò di mettere un'infinità di clausole nei rapporti del prodotto, per garantirne la buona qualità del gaz, ed ha fatto benissimo. Ma non si preoccupò affatto di una merce molto più nobile ed elevata, quella della mano d'opera.

Richiamo, dunque, l'attenzione vostra, affinchè, se non in sede di legge, almeno in sede di regolamento, introduciate qui delle buone disposizioni a tutela dei lavoratori; qualche cosa di meglio del contenuto nella legge per il trattamento del personale addetto alle ferrovie concesse all'industria privata, e che noi abbiamo fatto estendere al personale addetto alle imprese di navigazione. Essa fu la soluzione di un principio, ora bisogna migliorarlo.

Noi reclamiamo, insomma, la tutela delle classi lavoratrici in modo realmente equo: perchè la parte che concerne il benessere dei lavoratori non è meno importante di quella che concerne il benessere vostro! (Benel)

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Nava.

NAVA. Sarò assai breve; e mi limiterò ad alcune considerazioni d'indole generale e ad alcune osservazioni specifiche.

Permettetemi, innanzi tutto, di esprimere la mia sincera adesione al concetto che informa questo disegno di legge: al concetto, cioè, che gli oneri derivanti dalle opere che sono contemplate dal disegno stesso, abbiano ad essere sopportati da coloro che da tali opere ricaveranno maggior beneficio.

È un concetto politico, a mio modo di vedere, altamente morale e che s'impone in Italia, principalmente, per la conformazione speciale del nostro paese; il quale non permette che un'ampia rete di canali abbia ad abbracciarne tutto il territorio, così come avviene, invece, nelle nazioni centrali d'Europa. Da noi, i canali avranno un'influenza benefica che sarà assai diversa da regione a regione; sicchè, mentre le regioni che saranno percorse da un dato canale avranno dal canale stesso benefici immensi ed un grande incremento di prosperità, alle altre regioni non arriverà che una specie d'eco lontana e molto attenuata di questi benefici, di questa prosperità, attraverso la migliorata economia nazionale.

E questo concetto fondamentale, a mio modo di vedere, è utile anche da un altro punto di vista.

Chiamando gli enti locali a contribuire alle opere contemplate dal disegno di legge, si vengono ad impedire quegli attentati al bilancio dello Stato, che si sono perpetrati in occasione di deliberazioni concernenti tracciati ferroviari; i quali non furono sempre ispirati da una serena visione delle necessità dei trasporti d'una data regione, ma spesso da pressioni d'indole politica, da tornaconti politici ed anche da convenienze elettorali.

E tale concetto fondamentale è prezioso anche per un'altra ragione e cioè: perchè esso serve a ridestare le energie locali ed a scuotere l'inerzia.

L'onorevole ministro, nella sua efficace relazione, ha accennato anche a questa funzione del disegno di legge. Dopo aver detto che lo Stato non può essere libero di formulare un programma di lavori, appunto perchè chiama gli enti locali a contribuire a questo programma, s'esprime così:

« Lo Stato designi pure qual dovrebbero essere a suo avviso le vie navigabili, studi i possibili collegamenti e il coordinamento loro agli altri mezzi di trasporto, elabori

i progetti tecnici e raccolga tutti i necessari elementi, prepari dal canto suo un'azione pronta ed efficace, ma nella massima parte dei casi lasci che l'indicazione della esecuzione venga dagli stessi enti che debbono trarne beneficio e concorrere negli oneri ».

Questo concetto del ministro ha trovato però una riserva nella relazione della Commissione, della quale mi rendo pienamente ragione, appartenendo l'egregio relatore ad una regione meridionale. Difatti la relazione dell'onorevole Abignente dice:

« Vero incontestabilmente il principio da cui muove l'onorevole ministro nello spiegare il suo pensiero: che non possa lo Stato essere libero di formulare a proprio talento un programma ideale di opere e lavori, addossandone in gran parte la spesa agli enti interessati; che debba invece coordinare l'azione sua allo svolgersi degli interessi locali e lasciare che questi possano spontaneamente affermarsi. Ma questa teoria di Governo saggia e prudente per quelle regioni che da un passato di ricchezza, di civile governo, di vigoroso sviluppo traggono pronta e viva forza di nuove iniziative e coraggio di affrontarle e mezzi per sostenerle ed esperienza per attuarle, non pare altrettanto provvida per quei popoli, che in lunghi periodi di servitù civile ed economica, di torpore e di miseria incolpevole e pietosa hanno spenta e sopita ogni capacità di osare, perduta l'abitudine dei solidali aggruppamenti di interessi ».

Ebbene, onorevoli colleghi, io mi unisco al relatore nell'invocare dal Governo una azione incitatrice in quelle regioni. Vorrei anzi che il Governo avesse, per mezzo dei suoi organi, ad eseguire quei progetti e quegli studi che la legge attuale intende addossare ai consorzi locali.

Mi permetta tuttavia l'onorevole relatore di aggiungere che credo sia oramai tempo che anche quelle provincie abbiano a rompere la tradizione di tutto aspettare dal Governo.

Conosco quelle nobili ed infelici regioni, le amo e le apprezzo e so quante energie latenti e quante ricchezze naturali contengono.

Ha però ragione l'onorevole relatore di dire che queste energie sono sopite: ed io aggiungerò che, in quei paesi, manca assolutamente la confidenza nelle proprie forze, come manca l'abitudine di usarne.

Ora, se il presente progetto di legge a-

vesse la facoltà, col miraggio dei benefici economici, di ridestare in quelle regioni le energie sopite e la confidenza nelle proprie forze, il disegno stesso sarebbe utilissimo non soltanto per i suoi portati d'indole economica, ma altresì per gli effetti morali. (*Bene!*)

Ma il disegno di legge, che ci sta davanti, è pregevole anche per un'altra ragione. Esso inizia praticamente la soluzione del problema delle vie di acqua e ci toglie, come ha già accennato l'onorevole Niccolini, l'incubo della insufficienza di potenzialità e di capacità delle linee ferroviarie a smaltire tutto il traffico il quale cresce in un modo vertiginoso, specialmente in alcune regioni.

L'industria italiana, onorevoli colleghi, è sorta rapidamente, precocemente: sicchè è mancato il tempo perchè intorno ad essa avesse a formarsi un vero e completo ambiente industriale; sicchè essa oggi sente la deficienza e l'onerosità dei mezzi di trasporto; deficienza ed onerosità che riescono a strozzare le sue correnti di alimentazione, e rendono assai difficile la distribuzione dei suoi prodotti all'interno e all'estero danneggiando quindi l'industria stessa.

È dunque urgente provvedere perchè alle attuali vie di comunicazione altre se ne aggiungano e queste non possono essere che le vie d'acqua.

Ora l'onorevole ministro, nella sua relazione, a mio modo di vedere, dimostra di non credere all'importanza integratrice, che come ha detto anche il precedente oratore, i canali potranno avere per rispetto alle ferrovie. Infatti egli scrive: « La navigazione interna è stata indicata non quale duplicazione o sostituzione delle ferrovie, e neppure a sussidio delle ferrovie stesse obiettivamente prese, per aumentarne e completarne la potenzialità attuale, ma a sussidio del commercio per determinate località, o per tutti quei casi in cui la qualità della merce e le condizioni dell'industria richiedono mezzi di trasporto meno costosi ».

A mio modo di vedere invece, la virtù integratrice è propria della navigazione interna per rispetto all'organismo ferroviario.

E badate che io dico integratrice, e non già concorrente, perchè la navigazione fluviale ha questo di buono: che serve ad assorbire l'eccesso di traffico in quelle regioni dove questo traffico è diventato troppo forte per i mezzi ferroviari; e serve, invece, a por-

tare un incremento di traffico e di industrie in quelle altre regioni che vivono ancora di vita anemica. Potrei citare, e citerò anzi a questo proposito, l'esempio di qualche nazione.

La Germania, nel 1885 aveva un traffico sulle ferrovie, di 10 miliardi e 900 milioni di tonnellate-chilometro; e sulle vie d'acqua, di 2 miliardi e 900 milioni di tonnellate-chilometro; nel 1905 il traffico ferroviario è salito a 44 miliardi e 600 milioni; quello sulle vie di acqua a 15 miliardi di tonnellate-chilometro; vi è stato dunque un incremento di traffico di circa 34 miliardi di tonnellate-chilometro per le ferrovie e un incremento di oltre 12 milioni di tonnellate-chilometro per le vie di acqua.

Lo stesso fenomeno si ripete in Francia. Sulla Senna nel 1885 si aveva un traffico di 135 milioni di tonnellate-chilometro; nel 1900 questo traffico è salito a 325 milioni. Sulla ferrovia Parigi-Reuen, che sarebbe la concorrente, se così si può dire, della Senna, noi abbiamo avuto nel 1885 un traffico di 150 milioni di tonnellate-chilometro e nel 1900 di 247 milioni.

Questa virtù integratrice è ammessa del resto anche da coloro che non sono troppo favorevoli ai trasporti fluviali; e che non esitano ad affermare che, quando una ferrovia è ingombra, perchè non basta a sopportare il carico, ed esiste una via d'acqua che possa venirle in aiuto, conviene adattare la via d'acqua, anzichè costruire un'altra linea ferroviaria. È necessario però che la via di acqua sia congiunta alla strada ferrata in modo che si possa avere, un servizio misto, ciò che è di grande giovamento reciproco.

I molti danni che si sono verificati nel porto di Venezia nell'industria nella valle Padana, le molte lamentele che si sono levate in quella regione per il disservizio delle ferrovie, non avrebbero avuto luogo se negli ultimi anni, in cui hanno governato le antiche Compagnie ferroviarie, queste non avessero fatto una guerra feroce alla navigazione fluviale al punto di arrivare, in certi casi, a togliere agli industriali, ai quali avevano fatto delle concessioni speciali di trasporto, tali facilitazioni, perchè gli industriali stessi, nell'impossibilità di potere avere le loro merci che giacevano sulle banchine del porto di Venezia, si erano rivolti ai trasporti fluviali.

Credo quindi che nessuna preoccupazione si debba avere per le nostre ferrovie

dall'attuazione di questa navigazione interna; anzi ritengo opportuno di ricordare a questo proposito le parole di un mio eminente concittadino, di Carlo Cattaneo. Il quale con quella chiarezza di previsione del futuro che lo distingueva, ebbe a scrivere fino dal 1841 queste parole: « Per compiere l'opera della massima prosperità di un paese, i due motori, i canali e le ferrovie, debbono accoppiarsi, come i due metalli di una pila voltaica ».

Ebbene, uno dei metalli — le ferrovie — l'abbiamo già: ed ora stiamo preparando l'altro; per cui è lecito sperare che dallo accoppiamento di questi due metalli abbia a venire una nuova e potente corrente di energia economica nel nostro paese.

Ma ciò che è notevole, per riguardo al disegno di legge che stiamo discutendo, è la completa preparazione che lo ha preceduto, quella preparazione che noi vorremmo vedere in tutti i disegni di legge che ci vengono presentati.

Tale preparazione è dovuta ai lavori della Commissione presieduta dall'illustre nostro collega, l'onorevole Romanin-Jacur, i cui risultati costituiscono una monografia completa, e vorrei dire monumentale, sull'argomento, che sarà sempre la base dalla quale bisognerà partire per tutte l'iniziative future.

Questo lavoro ci dà una visione completa del problema delle vie navigabili, in tutta la nostra penisola: visione la quale determina l'ampiezza della possibile soluzione e serve a limitare alcune illusioni eccessive che alcuni si erano formate, guardando all'ampia rete dei canali che nel centro di Europa si è andata formando ed al grande traffico che su quelle vie si è verificato.

Anche l'elenco dei progetti riportati opportunamente nella relazione della Commissione con le relative potenzialità e coi costi di massima, serve a stabilire delle graduatorie di convenienza; e quindi anche delle graduatorie di precedenza nella esecuzione nei vari canali, tenuto conto del traffico attuale delle varie regioni.

Va data dunque lode alla Commissione reale che ha compiuto questo studio; ed io mi unisco con tutta l'anima alla lode fatta alla Commissione stessa ed al suo valente presidente dall'oratore che mi ha preceduto, l'onorevole Sanjust.

Ma due concetti veramente moderni noi

troviamo nel presente disegno di legge; uno, l'autorizzazione alla costituzione di società fra vari enti pubblici e privati, per anticipare allo Stato le somme occorrenti per nuove opere di navigazione, e l'altro, la concessione di opere e mezzi di navigazione.

Vorrei però completato il primo, con l'autorizzazione, non solo ad anticipare i danari, da parte di codeste società, allo Stato, ma anche di anticipare le opere; cioè vorrei che le società stesse fossero non soltanto i banchieri, ma altresì gli esecutori delle opere stesse.

E vorrei questo allargamento nelle facoltà concesse alle istituende società per la convinzione che ho che queste società, le quali compiono delle opere, da cui dovranno ritrarre beneficio e possono esercitare una vigilanza continua sulle opere stesse, siano molto più atte, che non lo Stato, ad eseguirle bene ed economicamente.

Vorrei poi anche che fossero concesse delle facilitazioni fiscali riguardo alle anticipazioni; perchè sarebbe enorme che lo Stato volesse fruire dei vantaggi sul danaro che gli viene anticipato per opere che spetterebbe a lui di eseguire.

Quanto alle concessioni di opere e di mezzi di navigazione, mentre nel lodo il concetto informatore, ritengo che la disposizione contenuta nell'articolo 25 abbia a rendere frustranee le concessioni stesse.

L'articolo 25 della legge dice che il concessionario è tenuto, sotto pena di decadenza, ad eseguire nelle opere e negli impianti concessi, le variazioni dipendenti dallo sviluppo del traffico, (e fin qui si capisce) da nuovi portati delle scienze e delle industrie, da mutamenti avvenuti nel corso d'acqua ed, in genere, da qualunque causa anche fortuita o di forza maggiore.

Ora, onorevoli colleghi, non so quale sarà l'assuntore il quale, con una clausola contrattuale come questa, vorrà assumere l'esercizio di vie navigabili. Sarà dunque necessario di modificarlo in modo più equo!

Accennato così ai concetti informativi della legge, mi permetterò di fare alcune osservazioni d'indole specifica.

Intanto stamani ho visto, con molto piacere, che l'onorevole Commissione ha rinunciato all'ostracismo dei Consigli provinciali e comunali, che aveva pronunziato per rispetto agli articoli secondo, sesto e decimo, nei quali è detto che il Governo deve sentire, in determinati casi, e prima di delibe-

rare, i Consigli stessi, nonchè le Camere di commercio.

Sono contento che abbia rinunciato a questo ostracismo; perchè, a dir la verità, mi era sembrato strano che, mentre tutti parlano della necessità di maggior rispetto per gli enti locali e del bisogno di infrenare la eccessiva ingerenza del Governo in tutto ciò che è vita di questi enti, proprio quando il Governo, in considerazione degli interessi speciali che quegli enti hanno nel presente disegno di legge, stabilisce che, prima di prendere alcuna determinazione, vuol sentire il parere dei Consigli provinciali e comunali e delle Camere di commercio, proprio in questo momento, si avesse a dire al Governo, come dice la relazione, non vi lasciate legare le mani, non vi impacciate, con tutti codesti ostacoli.

E faccio notare che ciò che vi è di simpaticamente caratteristico nel presente disegno di legge è precisamente questa cooperazione fra lo Stato e gli enti locali; e sarebbe enorme che si avesse a rinunciare a codesta cooperazione appunto quando si tratta di classificare alcune date linee navigabili; quando si tratta di fare l'elenco delle provincie e dei comuni che ritraggono benefici dalle vie di navigazione; quando si tratta di stabilire l'aliquota dei singoli contributi, e quando, infine, si tratta di stabilire il Consorzio fra gli enti e di ripartire i conseguenti oneri: insomma tutto ciò che maggiormente può interessare e provincie e comuni.

Mi pare che, se vi è caso in cui si debba sentire il parere di tutti questi enti, i quali, dopo tutto, devono sborsare fior di danari, sia precisamente questo. Ho visto però con dispiacere che fra gli enti, che si debbono sentire, non sono più comprese le Camere di commercio; e perciò mi unisco all'onorevole Beltrami, che mi ha preceduto, nel chiedere che le Camere di commercio debbano non solo essere sentite, ma debbano anche essere chiamate a contribuire, insieme alle provincie ed ai comuni, agli oneri dipendenti dalla presente legge: perchè le Camere di commercio sono le vere e dirette rappresentanti di quella classe industriale e commerciale che da queste vie di comunicazione ha i maggiori benefici.

Riguardo poi agli oneri locali è stato detto da molti (ed anche nelle discussioni che si sono fatte in varie parti d'Italia e specialmente nell'Alta Italia, dove la qui-

stione della navigazione interna si agita da molto tempo) che questi oneri sembravano eccessivi. Ora non mi illudo in proposito, e non mi attento nemmeno di fare una preghiera al ministro dei lavori pubblici perchè abbia a modificare questa quota di partecipazione; non mi azzardo a farlo, nemmeno oggi che non c'è il ministro del tesoro accanto a quello dei lavori pubblici, e quando si potrebbe sperare che egli avesse maggiore indipendenza.

Vorrei, invece, che riguardo alle quote che saranno dovute dallo Stato ai Consorzi si stabilisse bene nella legge che codesto concorso debba essere un concorso commisurato sulla spesa effettiva e non sulla spesa preventivata. Faccio notare che, quando si tratta del contributo che gli enti debbono allo Stato, la legge è molto esplicita; e dice appunto l'articolo 8: « Compiuta l'opera, la ripartizione delle quote è definitivamente stabilita in proporzione della spesa effettiva ».

Quando invece si tratta del concorso che lo Stato deve dare ai Consorzi per le linee, per esempio, di terza classe, allora si dice semplicemente che lo Stato concorre nella relativa spesa in misura dei due quinti, senza specificazione di sorta.

Ora credo che il concetto della legge, in proposito, non possa essere dubbio nel senso che il concorso dello Stato debba essere commisurato sulla spesa effettiva; e me lo fa supporre anche quanto è detto nell'articolo 8, che cioè la vigilanza dei lavori è affidata al Genio civile e il concorso dello Stato può essere corrisposto anche a rate, secondo l'avanzamento dei lavori, comprovato da certificati dell'ufficio competente del Genio civile. Sicchè si dovrebbe ritenere che appunto questo concorso debba essere commisurato sul costo effettivo dell'opera. Credo però che sarà bene che tuttociò abbia ad essere precisato nella legge e che quindi alla parola « spese » si abbia ad aggiungere la parola « effettive ».

Ho detto prima che il concetto della legge non può che essere quale io l'ho inteso: se ciò non fosse, dovrei ricordare qui le parole del senatore Cadolini, a proposito della legge del 1906, quando diceva: « il sistema di offrire due quinti delle spese cognitive, perchè gli enti paghino gli altri tre quinti, più l'incognita degli aumenti imprevisi, mi assomiglia troppo ad un simulato ricatto ».

Quanto poi al contributo degli enti locali, dopo aver ripetuto come io ritenga equo che siano chiamate a contribuire anche le Camere di commercio, mi permetto di fare una osservazione; anzi vorrei fare una proposta, se non fossi certo che anche questa rimarrà allo stato di pio desiderio.

Vorrei, cioè, che, tenendo conto delle condizioni nelle quali si trovano le finanze delle provincie e dei comuni, si avessero a modificare le modalità di pagamento dei contributi nel senso che si effettuassero ad opera compiuta, e cioè quando i nuovi impianti hanno cominciato a dare un rendimento, e possibilmente fossero suddivisi in un numero di annualità superiore a cinque.

Cito un esempio dell'estero: la Prussia per la linea Berlino-Stettino ha chiamato anche essa a contribuire gli enti locali in una misura del 40 per cento. Lo Stato però ha anticipato esso i denari e si è accontentato di far pagare su questo 40 per cento, l'1 per cento all'anno di interesse per il primo quinquennio, il 2 per cento per il secondo quinquennio, il 3 per il terzo quinquennio e il 3 e mezzo nei successivi; decorrendo però l'interesse dal tempo in cui l'opera è stata compiuta.

L'esempio è eloquente ma temo forte che non sarà seguito!

Riguardo poi agli espropri, vorrei esprimere un desiderio che si connette a quanto ha detto anche l'onorevole Beltrami riguardo al collegamento fra i corsi di acqua e le linee ferroviarie: riterrei, cioè, opportuno che l'esproprio non avesse a limitarsi semplicemente agli scali da farsi e alle zone attorno agli scali esistenti, ma anche alle zone fiancheggianti il canale, per modo che si rendesse possibile di collegare il canale stesso con centri industriali i quali ne distino, oppure con delle linee ferroviarie, senza che per questo si abbia a dover sottostare ai capricci ed alla usura dei proprietari rivieraschi.

Ed anzi ritengo indispensabile e faccio al riguardo esplicita proposta, che si colmi la lacuna che esiste nel disegno di legge circa i raccordi fra vie d'acqua e vie ferrate.

Ed un'ultima parola consentitemi, onorevoli colleghi, intorno alla portata finanziaria del presente progetto di legge. Già l'onorevole Sanjust ed altri hanno accennato alla timidità di questo progetto nei riguardi della sua portata finanziaria attuale. Certo che quando si pensa che la Francia, al 1° gennaio 1901 aveva già speso 160 milioni

per i suoi canali e che, nonostante questo, nel 1903 ha votato una legge, che imponeva l'onere di 170 milioni allo scopo di attuare il programma Millerand; quando si pensa che il Reno è costato agli Stati rivieraschi dal 1871 al 1900 340 milioni di marchi; quando si pensa che la Germania, nonostante l'ampia e vasta rete di canali che già possiede, ha votato quattro anni fa, nel 1905, una legge per nuove opere di canalizzazione, che autorizzava la spesa di 200 milioni di marchi, interamente addossata al bilancio dello Stato, quando si pensa a queste cifre, è certo che le nostre impostazioni di 10 milioni divisi in tre bilanci, per le opere di ristabilimento, e di un milione per concorso nelle vie navigabili, appaiono così piccole, che sembrano quasi impalpabili e ridicole. Osservo però che se, il presente disegno di legge si può chiamare timido nelle impostazioni attuali, esso non è timido nella sua potenzialità, perchè è certo che esso, data anche la sua struttura speciale, che fu così bene sviscerata dal collega Sanjust, si può prestare ad una soluzione integrale del problema che ci sta davanti.

Del resto il disegno di legge potrà essere migliorato in seguito ed io sono del parere che si cominci dal poco, ma che quello che si fa, abbia a farsi bene.

Riguardo alla impostazione, mi associo con tutta l'anima all'onorevole Sanjust e all'onorevole Bignami, che ieri ha domandato di portare l'assegnazione per concorso nelle nuove opere da uno a tre milioni, quantunque sappia già che la preghiera resterà inesaudita; ma vorrei almeno che si stabilisse che le impostazioni future non abbiano mai ad essere inferiori alla cifra di un milione; perchè si dice nella legge che nei bilanci futuri si faranno nuove impostazioni, ma non è detto che queste impostazioni non potranno ridursi a cifre insignificanti.

Vorrei almeno avere dall'onorevole ministro qualche assicurazione su questo punto. Una ultimissima osservazione riguarda una lacuna esistente nel disegno di legge e riflettente la polizia delle vie d'acqua, la regolamentazione della navigazione, l'organizzazione di servizi statistici e di uffici speciali. Non credo sia il caso di fare al riguardo proposte concrete; ho accennato l'argomento perchè nel compilare il regolamento, si abbia a tenerne quel conto che la sua importanza richiede.

Ed ho finito; ma, prima di chiudere,

sento il dovere, anche come rappresentante di un centro eminentemente industriale e commerciale, di porgere una parola di sincera lode all'onorevole ministro dei lavori pubblici, il quale con assiduo studio e con la tenace energia, che tutti gli riconoscono, ha saputo affrontare, con questo disegno di legge e con quello sui bacini montani, l'arduo e complesso problema fluviale, che tanta importanza rappresenta per l'avvenire delle nostre industrie, dei nostri commerci e del progresso economico del paese.

E gli va data tanta maggiore lode, perchè ha avuto il coraggio di relegare negli archivi quell'infelice tentativo di disegno di legge che, compilato dal suo predecessore, fu accettato dalla Commissione parlamentare d'allora e che, se per caso fosse stato approvato anche dalla Camera, sarebbe stato, per il problema della navigazione interna, un vero disastro.

Il presente disegno di legge, per quanto prudente e limitato negli effetti immediati, dovrà essere sempre citato a merito dell'onorevole Bertolini, perchè permette che si abbia ad intraprendere, con chiarezza di intenti, una sana opera di restaurazione e di integrazione della vasta rete delle nostre vie navigabili. (*Vive approvazioni — Congratulazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Papadopoli.

PAPADOPOLI. Incomincio col porgere vive grazie al ministro dei lavori pubblici per aver presentato questo disegno di legge, perchè rappresento un collegio, il quale sentirà vivamente il beneficio che da questa legge deve certamente derivare, essendo esso percorso dai maggiori fiumi e canali dell'Alta Italia.

Colgo anzi questa occasione per fare i miei complimenti anche al mio buon amico, l'onorevole Romanin-Jacur il quale, come hanno accennato gli onorevoli preopinanti miei predecessori, ha compilato un vero monumento di relazione in proposito, una monografia che sarà apprezzata ora, e lo sarà anche di più in seguito da tutti coloro che vorranno occuparsi della navigazione interna.

Non farò un lungo discorso sui principi di questa legge; gli oratori che mi hanno preceduto ne hanno parlato con una certa cura, quindi io non farei che portare note ad Atene o vasi a Samo; parlerò invece di qualche particolare che concerne precisamente la regione che ho l'onore di rap-

presentare e più specialmente il mio collegio elettorale.

Di questa navigazione fluviale, che non è precisamente ed unicamente fluviale, perchè si tratta di fiumi e di canali che si collegano insieme, il corso che più interessa la mia regione è quello che i vecchi a Venezia chiamavano la Navigazione lombarda, che partendo da Chioggia arrivava a Pavia.

Ora la prima parte di questo corso presenta delle grosse difficoltà. Noi abbiamo il così detto Canale Lombardo, che da Chioggia va fino al Canale di Valle, che è in cattive condizioni; abbiamo poi il Canale di Valle in condizioni ancora peggiori, perchè abbandonato a sè stesso e i rivieraschi, che hanno ridotto la luce e con pennelli od altro lo hanno reso una cosa miseranda. Dal Canale di Valle entriamo in Adige, ma ci entriamo per le porte di Cavanella d'Adige, e quest'opera d'arte deve essere rifatta con molta spesa, e ridotta, non dirò a perfezione, ma certo in condizioni molto migliori, come l'esempio ne è dato dalle porte di Cavanella di Po, affinché il dislivello tra il canale che arriva all'Adige stesso sia vinto con i mezzi migliori e più moderni che l'arte possa suggerire.

Poi dall'Adige, usciti dalle porte di Cavanella, si entra nel Canale di Loreo, che presenta anche grandi inconvenienti per la poca profondità sua, ed anche forse per la poca regolarità del suo corso. Dal Canale di Loreo si entra nel Canal Bianco, che deve essere anche affondato; poi nel breve Canale di Cavanella di Po, dove c'è, e l'onorevole ministro lo sa meglio di me, il grande sottopassante della bonifica, che bisognerà che sia cambiato e messo in raccordo con la linea di navigazione.

Ora vorrei domandare all'onorevole ministro che cosa se ne è fatto di un progetto che venne presentato qualche tempo fa, quasi un anno fa, da alcuni ingegneri di Venezia e di Padova. Questo progetto era per un canale, più a sud dei canali della Navigazione lombarda, che veniva direttamente dal porto di Chioggia, passava per il Brenta e l'Adige, e veniva poi a sboccare, molto più basso di Cavanella di Po, nel Po stesso.

Da quanto ho letto ed ho veduto nel progetto, e da quanto mi hanno spiegato i tecnici, il costo di questo canale non era così forte da impaurire, perchè i ritocchi, le cure che si devono avere per l'antico canale di cui ho parlato forse supererebbero

la spesa di questo nuovo canale, che poi aveva il vantaggio di presentare il bisogno di un minor numero di opere d'arte. Vi era quella del passaggio dal canale al Po, e poi quella presso all'Adige, credo; ma essendo più a valle, questa sarebbe stata meno costosa e di minore grandezza che non la porta di Cavanella d'Adige.

Secondo quanto io so, e quanto mi hanno riferito, questo progetto fu dato a studiare a varii enti, a varie Commissioni. Lo mandarono, come si dice, da Erode a Pilato, e finalmente un incaricato del Genio civile lo studiò e lo fece andare agli archivi. Anzi, si accusò questo incaricato (ed io lo dico, senza assumere alcuna responsabilità) di non aver fatto un vero studio di propria iniziativa, libera, ma di aver subito una specie di imposizione.

Io domanderei all'onorevole ministro che si preoccupasse di questa storia, che si riesaminasse questa vicenda del nuovo progetto, perchè il canale studiato aveva dei grandi vantaggi sulle vie attuali, e sarebbe stato, io credo, più facile e più rispondente ai bisogni.

E poichè siamo in tema di navigazione interna (ho detto prima che la navigazione interna concerne i fiumi e i canali) io pregherei l'onorevole ministro di preoccuparsi molto di quel tesoro che sono le vestigia dei canali lasciati ancora dalla Repubblica Veneta.

Già nel secolo XVIII la navigazione interna nel territorio veneto era organizzata in modo che si poteva passare dal di sopra di Aquileja fino al di là del Po in territorio tuttora pontificio, senza toccar terra; e questa navigazione interna era fatta per canali, passando pei fiumi, ma non servendosi di fiumi come navigazione.

Ora, mi pare che potendosi servire (io credo che si possa combinare una cosa con l'altra) solamente di canali, ci sia un vantaggio, in quanto che il fondale si può fare secondo i bisogni, e non si deve dipendere dai capricci della natura.

Anche questo quesito sottopongo alla sapienza dell'onorevole ministro.

Un altro accenno voglio fare ad una questione che ho già trattato qui, ma non con molta fortuna nè con molta larghezza, perchè il tempo stringeva, e dovetti parlare in momenti molto difficili e molto agitati.

Il mio collegio è messo in una provincia che ha una lunga spiaggia sul mare e non

ha porti; mentre la natura glie ne ha dato uno che oggi è inattivo; voglio parlare del solo porto Caleri.

Questo porto ha un'importanza anche marittima, ma soprattutto ha importanza per la navigazione interna.

Io mi interessavo della proposta del nuovo canale, e per se stessa, e per la sua importanza specifica, e anche perchè, messo in rapporto col porto Caleri, mi appariva facilissimo l'ingresso da quella parte per le navi che debbono passare direttamente dal mare nei canali e nei fiumi, e potrebbe essere un utile mezzo pel trasporto di merci tanto per esportazione, quanto per importazione.

La provincia di Rovigo spedisce molti prodotti della terra fuori del suo ambito, prodotti che possono andare dalla parte opposta dell'Adriatico.

Ha poi una industria molto sviluppata: può trasportare molti laterizi dall'altra parte del mare, laterizi che sono molto pregiati.

Questi prodotti industriali a dir vero, non sono stati molto protetti in passato dal Ministero di agricoltura, ed ancora il commercio ne è grande.

Per l'importazione, la provincia di Rovigo, che impiega tanto carbone per le sue idrovore, ha le sue griglie, ha macchine appositamente fatte per il carbone d'Istria, carbone se non molto apprezzato, molto economico, quindi, con un viaggio cortissimo, si potrebbe risparmiare tempo, fatica e danaro, e fornire la provincia di Rovigo.

C'è un'altra considerazione da fare sopra questo porto, ed è che esso sarebbe utilissimo dal lato umanitario, perchè è posto in modo da servire di rifugio alle barche pescherecce che sono molte volte colpite dai venti dell'est, che si chiamano bore. E queste barche, non potendo trovare rifugio per gravi difficoltà naturali nel porto di Chioggia, lo troverebbero facilissimamente nel porto Caleri. Quindi questo porto, rimesso in essere con poca spesa, potrebbe servire sia alla navigazione, sia alla salvazione di molte vite umane.

In ultimo osservo che questo porto è in comunicazione con un antico ramo del Po, che si chiama il Po di tramontana, che è chiuso dalla parte del Po di levante.

Apprendo questo canale (e non sarebbe cosa nè estremamente costosa nè difficile) si potrebbe sboccare nelle acque del Canal Bianco che oggi, come l'onorevole ministro

sa meglio di me, sono diventate di grande importanza.

È un canale che, costruito prima dai rivieraschi per lo scolo delle loro acque, è diventato un canale pubblico, per lo scolo delle acque di tante plaghe, ed il conglomeramento di tanti corsi di acqua rende faticoso il lavoro delle macchine e utile l'aprirsi di altro sfogo al mare.

Quindi l'apertura di questo canale potrebbe essere una cosa veramente utile.

Non ho altro da dire, e prego l'onorevole ministro di voler tener conto di queste mie osservazioni. (*Bene! Bravo!*)

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Montù.

MONTU'. Prendo a parlare quale modesto studioso dell'argomento e rappresentante d'un collegio e d'una regione ove scorrono e il maestoso Po ed i grandi canali irrigatori. Se il canale Cavour potesse suddividersi in quattro tronchi orizzontali sarebbe indiscutibilmente il più bel canale d'Europa! E formò ad ogni modo la meraviglia di Gérard e di Clark per la maestosità di quel nostro corso d'acqua che io avrei voluto si fosse studiato seriamente se e come potesse o meno adibirsi anche a canale navigabile, non foss'altro che per tentare di sfruttare quello che esiste e che, è a credersi con relativamente lievi spese si potrebbe adattare al duplice uso. Essenzialmente io parlo perchè, pur ricordando con plauso l'opera competente dell'onorevole Romanin-Jacur, del senatore ingegnere Casana, del commendatore ingegnere Mazzini, direttore generale dei canali demaniali e di quanti cooperarono con essi nella Commissione reale governativa, io reputo doveroso ricordare qui il nome di un mio concittadino, il generale Bigotti che da oltre 25 anni e con sforzi inauditi, talvolta fra il dileggio e lo scherno perseguì nella propaganda che valse a ridestare l'opinione pubblica, e a richiamare l'attenzione di autorità, di tecnici e di economisti sulla rinnovata navigazione interna in Italia.

Ed è informandomi ai dettami di lui che fu mio maestro e venerato membro dell'attivissimo Comitato piemontese che io tecnico ed anzi elettrotecnico, fautore un dì di esperimenti di alaggio elettrico sul canale Cavour, affermo in questa Camera che la navigazione italiana è essenzialmente e soprattutto un problema di indole economica.

Cultore appassionato di questa speciale scienza industriale di trasporto io sono lieto

che oggi questa legge abbia trovato numerosi commentatori, ma tutti sereni ed obbiettivi senza alcuna caratteristica di indole politica, tutti concordi trascurando gli interessi particolari e solo ispirati a quello generale.

La navigazione interna rimase purtroppo per lungo tempo trascurata e negletta da noi, e per potersi affermare e dare quindi quei frutti che altrove all'estero si conseguono essa dev'essere non solo promossa, ma aiutata ed incoraggiata da Governo, enti pubblici e privati locali, dai singoli cittadini a qualunque classe appartengano perchè a tutti, per i lavori da eseguirsi, per il beneficio da ritrarsi ne ridonderà un utile, sensibile al ricco ed al povero, allo Stato ed al privato, all'industriale ed al lavoratore.

Era vano sperare e sarebbe stato ingenuo l'esigere che lo Stato avesse voluto e potuto reinstaurare la navigazione interna in Italia; anche nelle migliori condizioni di preparazione — dato che questa vi fosse — la spesa di fatto sarebbe stata ingentissima, ma le condizioni erano tutt'altro e all'uopo io faccio mio quanto scriveva il già lodato generale Bigotti fin dal 1900.

« L'Italia non trovasi, in fatto di navigazione interna, nelle stesse condizioni della maggior parte degli altri paesi d'Europa, essendo questi solcati da fiumi dei quali molti hanno maggiori tiranti d'acqua e sono meno rapidi di quelli che scendono dalle Alpi, attraversando la parte settentrionale del nostro paese. Non v'ha dubbio che allo stato attuale delle cose si possa rilevare qualche sensibile svantaggio di fronte alle altre nazioni europee, ma è da notarsi che se la Francia, per esempio, e la Germania hanno una rete ben ordinata di fiumi e canali navigabili, lo debbono, non soltanto alle loro condizioni idrografiche, ma pure ed essenzialmente, alle grandi spese che già seppero fare in ogni tempo ed a quelle che continuano a fare tuttora per regolare il regime dei fiumi con opere colossali di difesa e di inalveamento e per la costruzione di canali di grande portata, là dove per la condizione dei corsi d'acqua e per allacciamenti di linee navigabili se ne vede l'opportunità.

« Anche qui, purtroppo, è da osservare che in Italia nessuna spesa importante venne fatta in passato per migliorare il regime dei nostri fiumi e canali, allo scopo di navigazione. E se in tempi andati, canali importanti furono a tal fine derivati, questi, non

solo non furono in seguito migliorati o rettificati per sopperire alle nuove esigenze, ma vennero lasciati in abbandono, senza attivare la loro potenzialità navigabile.

« Se però l'Italia si accingesse con tutti i mezzi di cui può disporre a sviluppare, ovunque è possibile, la navigazione interna, se sui suoi fiumi e canali essa applicasse gli ultimi trovati della meccanica e delle costruzioni navali, se coordinasse tutte le vie d'acqua ad un bene inteso sistema generale di navigazione, otterrebbe ben presto un rilevante sviluppo economico, a tutto vantaggio della prosperità nazionale, del quale ora non ha la coscienza.

« Una notevole differenza esiste però tra il nostro e i paesi sopra citati consistente in ciò, che mentre in quelli per la naturale giacitura dei fiumi la navigazione è attuata e distribuita in modo quasi uniforme per tutto il territorio, in Italia invece, la sola parte che vi si presta, meno poche altre eccezioni, come il Tevere e l'Arno, ad esempio, è la settentrionale ».

Io che ho vissuto lungamente nelle regioni meridionali d'Italia, e che sento per quelle popolazioni tutto l'amore distima e di affetto fraterno che le loro spiccate qualità di entusiastico e caldo attaccamento sanno ispirare in ogni italiano, mentre affermo che per ora il pensare a canali navigabili laggiù è per lo meno prematuro, viceversa vorrei che esse si persuadessero che nel completamento di una rete navigabile italiana anche in quelle belle contrade si potranno aprire vie navigabili, ma che per intanto ciò che si può fare al nord riesce di indiscutibile vantaggio anche per loro.

E in ciò mi conforta quanto scriveva fin dal 1900 il generale Bigotti dicendo:

« Per precisare meglio il fatto diremo per esempio che quei prodotti della Sicilia e delle provincie lungo il versante Adriatico, i quali giungono ora per mare a Venezia onde diramarsi in seguito nei territori della valle del Po, troverebbero un'apprezzabile diminuzione nelle spese di trasporto, qualora la navigazione ivi contribuisse colle ferrovie ai trasporti entro terra. Tali prodotti, resi per tal modo più accessibili ai numerosi mercati distribuiti lungo la rete navigabile, acquisterebbero in quelle terre lontane un aumento di traffico che allo stato attuale è naturalmente più limitato. Così dicasi rispetto al traffico che si potrebbe stabilire da queste estreme provin-

cie per mezzo del Tevere e dell'Arno riordinati opportunamente ».

Il presente progetto di legge, tenuto conto dell'impossibilità dello Stato a sopperire a tutte le ingenti spese necessarie all'uopo, le ha molto commendevolmente denunciate affinché il paese ne avesse coscienza, e per questo dò lode sentita all'onorevole ministro che anche in questo prova la serietà dei suoi intenti, così come fecero i ministri Freycinet e Baudin in Francia proponendo prima un miliardo e quindi altri 600 milioni. Dopo tale esplicita e coraggiosa denuncia passando alla parte esecutiva, da uomo prudente, il nostro ministro informò la legge alle nostre condizioni finanziarie suddividendo le opere da farsi in varie categorie e stanziando una modesta somma per i primi urgenti lavori. È fuor di dubbio che man mano che si procederà innanzi nuove somme dovranno essere stanziare nei bilanci successivi e del resto coll'attuale progetto di legge è favorita la costituzione di Consorzi locali, i quali hanno mandato di provocare, far nascere e promuovere le iniziative locali, là ove il bisogno è maggiormente sentito. Si potrà obiettare che questa ineluttabile massima di principio per incitare l'iniziativa privata possa all'atto pratico incontrare qualche difficoltà: prescindendo dalla sua necessità, attese le nostre condizioni finanziarie, io reputo che sia buono e lodevole il principio per evitare che potesse eventualmente ripetersi per le vie navigabili ciò che avvenne per le ferrovie; avremo canali dove se ne sente il bisogno e dove quindi i maggiori interessati troveranno compenso ai loro sacrifici e ciò con rilevante vantaggio generale.

Mi sia lecito soltanto di osservare che in progetto di tanta mole non si sono fin da ora stabilite le dimensioni dei canali, dei fondali e delle conche e conseguentemente il tonnellaggio massimo delle barche: confido e raccomandando che questi essenziali particolari vengano in modo preciso denunziati nel regolamento che seguirà la legge. La legge divide opportunamente le opere da eseguirsi in quattro categorie assegnando a ciascuna un diverso decrescente contributo dello Stato, e non v'ha dubbio che ragioni di difesa impongano il massimo per quelle vie d'acqua che hanno tale caratteristica. Ma in questa divisione per ora non fatta e quindi, questione impregiudi-

cata, mi si consenta che per le mie reminiscenze logistiche e tattiche affermi che non solo in un determinato settore debbano trovarsi le vie d'acque atte alla difesa, ma in esse siano comprese le linee principali di adduzione senza di che il settore in parola verrebbe ad essere tagliato dalla sua base d'operazione.

Ora, quando una guerra avvenisse — dice il generale Bigotti — « tanto verso oriente, quanto verso occidente, la rete dei fiumi e canali della valle del Po potrebbe essere di valido aiuto alle ferrovie le quali, lasciando alla medesima il trasporto di una parte dei materiali ingombranti, sarebbero in grado di servire più sollecitamente la parte puramente combattente dell'esercito ».

E come conseguenza io raccomando quindi che la via d'acqua Cavanella-Pavia-Casale-Chivasso-Torino venga classificata in prima non solo, ma in primissima categoria, e ciò avuto anche riguardo che su tale arteria il traffico commerciale futuro sarà certissimamente di primaria importanza.

È oramai notorio a tutti che la navigazione interna deve integrare le ferrovie e per questo importa assolutamente che le vie d'acqua si studino e si costruiscano in modo concorde per alleggerire i traffici ferroviari lungo le linee internazionali che adducono i commerci, attraverso i nostri laghi ed i valichi alpini, fra i maggiori centri industriali della valle padana e quelli dell'estero. Ma la navigazione interna non deve essere soltanto riguardata come parte integrante delle ferrovie, ma altresì di prosecuzione della Marina mercantile tanto per l'esportazione quanto per l'importazione. Gli è perciò che dopo queste premesse si giustifica la mia richiesta onde ognuno sappia che da Venezia il mar Adriatico dovrà congiungersi col mar Tirreno nel lago Maggiore dove concorreranno in avvenire sia pur lontano, ma fin d'ora previsto, due vie d'acqua: Venezia-Milano-Lago Maggiore, Mare Tirreno - Torino - Novara - Canale Elena - Lago Maggiore. E questi canali dovranno essere per la loro primaria importanza commerciale classificati in categoria non inferiore alla seconda.

Io ho affermato che la questione della navigazione interna è essenzialmente economica: il voler precisare oggi quale sarà il vantaggio non è possibile, ma si può accertare che esso sarà rilevante. Questo io lo dico confortandomi colle risultanze ot-

tenute dal Comitato economico della Commissione governativa.

Questo Comitato sotto la direzione del generale Bigotti che all'estero aveva studiato i vari sistemi di censimento all'uopo, stabilì per le attuali nostre linee navigabili che quantunque le condizioni loro fossero in stato deplorabile il traffico ascendeva già a circa 3 milioni di tonnellate annue d'onde può dedursi che organizzata e sistemata la navigazione il paese assisterà a quello sviluppo di traffici a basso prezzo per cui la navigazione interna si giustifica.

Il nostro Museo industriale di Torino iniziò la costruzione di carte economiche per la valle padana indicando il traffico generale attuale e quindi quello probabile competente alle costruende vie d'acqua: sfortunatamente questo lavoro fu interrotto con lo scioglimento della Commissione governativa ed io sono lieto della odierna occasione per rivolgere da questo banco formale preghiera al ministro dei lavori pubblici onde al conservatore del Museo, ingegnere Bonini, già incaricato di questo compito, sia dato sollecito mandato affinché venga compiuto almeno per qualche parte l'interessante lavoro che sarebbe desiderio figurasse alla prossima esposizione di Bruxelles a dimostrazione del rinnovato nostro entusiasmo per questo antico e pur sempre modernamente conveniente mezzo di trasporto. Per quanto poi possa parere medioevale il ristabilimento dei pedaggi, questi vengono anche all'estero imposti per sopperire e compensare in parte le spese ingenti che la costruzione e manutenzione dei canali richiedono alle provincie ed ai comuni che ne diventeranno i fattori finanziari: e perciò io sono favorevole alla loro imposizione; chè, se in avvenire si potranno abolire, sarà tanto meglio per la vera navigazione libera.

Per ultimo io mi permetto di ricordare che in Italia come all'estero, e in Svizzera si fece ultimamente, sarebbe opportuno di fare un diligente censimento dei fiumi rilevandone in modo preciso le caratteristiche e formando un piano generale di coordinamento fra loro, colle linee ferroviarie e cogli scali marittimi.

E poichè, come ognuno vede, la navigazione interna esige tanti e sì ingenti capitali e tanto tempo, così per mantenere viva l'opinione pubblica e persuaderla della praticità economica dell'impresa iniziata, proseguito tale lavoro di censimento si potrà con più modesti mezzi provvedere a riatta-

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Sottopongo quindi anche questa circo-

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

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Toscanelli.

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

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

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

vere dal mare all'interro del paese, si riversino soprattutto alle industrie. Sarebbe, dunque, ingiusto gravare particolarmente, per mezzo dei comuni e delle provincie, la proprietà fondiaria e l'agricoltura.

Questa tendenza, del resto, di assegnare ai comuni di preferenza le imposte reali, è anche confermata dagli scrittori di materia tributaria. Non è, perciò, da sperare che mai, per l'avvenire, possa il comune prendere le sue risorse da cespiti in prevalenza diversi dall'imposta fondiaria.

Ma, anche se questa teorica non fosse esatta, è evidente che la realtà presente assorbe ogni pensiero astratto, poichè tutti sappiamo quali sono le condizioni delle provincie e dei comuni; e se questa legge si fosse limitata a dire a questi enti: vi concediamo la facoltà di spendere dei milioni a fondo perduto per opere di navigazione (sia pure di massima importanza), sarebbe riuscita purtroppo ad un'amara ed acerba derisione. Era dunque necessario, a parer mio, provvedere per i comuni e le provincie altre forme di aiuto, corrispondenti alle opere e tali da colmare le spese a cui dovranno disporsi.

Queste forme sussidiarie mi pare sieno state indicate opportunamente coi pedaggi che alcuni, come l'oratore che mi ha preceduto, hanno voluto chiamare una forma di tassa medioevale, mentre veramente non contengono in sè nulla di medioevale, rappresentando soltanto la spesa sopportata da chi veramente ricava l'utile dell'opera medesima. È pure da notare che la legge, per quanto riguarda la manutenzione dei canali, ha provveduto attribuendola interamente allo Stato; per conseguenza i pedaggi, limitati per concessioni a 50 anni o poco più, e corrispondenti alle opere nuove soltanto, non rappresentano che il modo con cui si può trovare il capitale, ricavandolo esclusivamente dal risparmio ottenuto.

Molto opportunamente l'onorevole ministro non ha voluto determinare la misura dei pedaggi, riserbandosi di farlo caso per caso; ed io mi limiterò qui a ricordare alla Camera, a modo di esempio, una condizione speciale, un caso tipico, ma che può ripetersi in molti altri luoghi. Noi abbiamo a Livorno, prima di penetrare con le merci nell'interno della Toscana, tali e tante spese portuali per lo scarico che, se potremo ottenere dei canali, come prolungamento di quel porto, per mezzo di piccoli natanti, conseguiremo questo risultato curioso: che il carbone, il grano, le merci povere in ge-

nere, costeranno meno a Pisa, a Lucca, a Pontedera di quello che non verrebbero a costare sulle banchine del porto di Livorno.

Io dunque debbo plaudire all'opera del ministro, riservandomi soltanto di proporre alcune lievi modificazioni a quegli articoli che più interessano la mia regione, ed ispirandomi unicamente al concetto di renderli veramente pratici ed utili, nel senso che l'onorevole ministro ha già accettato.

La legge che ci sta dinanzi, a me pare che si presenti sotto le forme più logiche e che tenga conto di tutte le più moderne discussioni sulla teorica dei trasporti.

In un primo periodo, nell'apertura di nuove vie d'acqua, abbiamo i comuni e le provincie che possono costituire Consorzi, fra i vicini al canale e più direttamente interessati; ma le vie nuove sappiamo che per ben poco tempo si limitano a servire i vicini, mentre stabiliscono in breve relazioni più larghe e più lontane.

È ben naturale che a questo secondo periodo corrisponda un pedaggio, ossia la contribuzione al capitale ed al suo ammortamento per parte di coloro che sono effettivamente avvantaggiati dall'opera nuova.

Verrà poi un terzo periodo, al di là del tempo in cui sono concessi i pedaggi; ed allora, pagata l'opera, si stabilirà il concetto della piena e libera navigazione, del transito senza spesa, perchè il canale nuovo o rinnovato sarà ormai necessario agli interessi generali del paese, dopo essere entrato a far parte della rete stradale, in modo tale da doverlo considerare come opera di interesse sociale.

Questi sono i principî modernissimi detti della legge di Sax, dal nome del principale illustratore della teoria dei trasporti.

Sarò dunque lieto di poter concorrere col mio voto all'approvazione di questa legge, ringraziando in modo particolare l'onorevole ministro Bertolini per quanto ha concesso alla nostra Toscana, prendendo in seria considerazione le domande che gli abbiamo rivolte in colloqui privati e nella pubblica discussione. (*Vive approvazioni*).

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

Verificazioni di poteri.

PRESIDENTE. La Giunta delle elezioni, nella tornata pubblica di oggi, ha verificato non essere contestabili le elezioni seguenti e, concorrendo negli eletti le qualità richie-

ste dallo Statuto e dalla legge elettorale ha dichiarato valide le elezioni medesime:

Firenze I — Rodolfo Calamandrei;
Frosinone — Vincenzo Carboni;
Carmagnola — Cesare Rossi;
Biella — Felice Quaglino.

Do atto alla Giunta di questa sua comunicazione e, salvo i casi di incompatibilità preesistenti e non conosciuti sino a questo momento, dichiaro convalidate queste elezioni.

La Giunta delle elezioni ha anche presentato le relazioni sulle elezioni contestate dei collegi di Scansano ed Ivrea. Saranno iscritte nell'ordine del giorno della seduta di sabato 27 corrente.

Interrogazioni e interpellanze.

PRESIDENTE. Si dia lettura delle interrogazioni e delle interpellanze.

DA COMO, segretario, legge:

« Il sottoscritto chiede di interrogare il 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.

« Meda ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il ministro delle poste e dei telegrafi, sulla necessità della pubblicazione dell'elenco dei titolari dei libretti postali nelle regioni devastate dal terremoto.

« Cutrufelli ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il ministro di agricoltura, industria e commercio, per conoscere i criteri che prevalgono per la nomina degli ispettori forestali nelle sedi vacanti.

« Leali ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il presidente del Consiglio, ministro dell'interno, se, constatato che molti orfani del terremoto, molte vedove e molti studenti sono stati lasciati senza asilo, senza assegno e senza sussidio, intenda provvedere a riparare l'ineguaglianza nel trattamento agli sventurati.

« Camagna ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro di grazia e giustizia e culti sullo svolgimento dei procedimenti per reati elettorali commessi nelle ultime elezioni generali, e sui quali fu richiamata l'azione dei magistrati da deliberazioni della Camera.

« Lucifero ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici per sapere quanto ci sia di vero nello scandalo di Messina, riportato dai giornali, secondo i quali una forte quantità di legname, rimessa dall'estero al Genio civile, ed il cui dazio ha importato lire 12,000, veniva, a mezzo privati, rispedita a Napoli.

« Cutrufelli ».

« Il sottoscritto chiede d'interpellare il ministro d'agricoltura, industria e commercio, sulla relazione della Commissione per la ricerca di acqua potabile nelle Puglie e sul problema della irrigazione in Puglie specialmente in rapporto alla Capitanata.

« Zaccagnino ».

« I sottoscritti chiedono d'interpellare il ministro della guerra sulla ragione per cui si è determinato di applicare l'articolo 7 delle disposizioni transitorie della legge 14 luglio 1907, n. 482 solo all'atto in cui gli ufficiali allora in posizione ausiliaria liquideranno la pensione definitiva, mentre era precisa intenzione del legislatore di applicare i benefici della surriferita legge anche ai predetti ufficiali, il che implicava una revisione delle loro pensioni provvisorie.

« Di Saluzzo, Dal Verme, Pistoja, Fani, Libertini Gesualdo, Borsarelli, Compans, Guaracino, Bettòlo ».

« Il sottoscritto chiede d'interpellare il ministro degli affari esteri per sapere a quale punto si trovino le trattative commerciali col Canada per la tutela, in generale, delle nostre esportazioni e in particolare di quelle delle sete e seterie.

« Rubini ».

« Il sottoscritto chiede d'interpellare il ministro dei lavori pubblici per sapere se e quando intenda di provvedere perchè nei trasporti ferroviari dalla stazione marittima di Savona cessi l'ingiusta e dannosa applicazione di tariffe superiori alle normali ed a quelle d'altri scali marittimi.

« Astengo ».

PRESIDENTE. Le interrogazioni testè lette saranno iscritte nell'ordine del giorno; e così anche le interpellanze, quando nel termine regolamentare non vi siano opposizioni da parte degli onorevoli ministri a cui sono rivolte.

Presentazione di proposte di legge.

PRESIDENTE. L'onorevole Di Cesaro, insieme con altri colleghi, e l'onorevole Marazzi, hanno presentato ciascuno una proposta di legge.

Le due proposte saranno trasmesse agli Uffici perchè ne autorizzino, se credano, la lettura.

Proposta del deputato Montagna circa una interpellanza.

PRESIDENTE. L'onorevole Montagna ha chiesto di parlare. Ne ha facoltà.

MONTAGNA. Onorevoli colleghi, ho letto stamani una interpellanza presentata dall'onorevole deputato Ciccotti, che mi riguarda personalmente. È una di quelle questioni che, mosse, vanno immediatamente risolte.

Io faccio per questo appello alla dignità della Camera. Si tratta di investire un membro del Parlamento, e quindi la dignità della Camera richiede che questa interpellanza sia svolta, senz'altro.

Se mi fosse permesso, oserei di domandare che fosse iscritta nell'ordine del giorno di domani; ma forse la richiesta potrebbe apparire eccessivamente ardita. Per lo meno, voglia la Camera stasera stessa stabilire che lunedì, giorno dedicato alle interpellanze, sia questa interpellanza iscritta, come prima, nell'ordine del giorno.

Questa è la preghiera caldissima che rivolgo alla Camera ed al nostro Presidente, perchè, tenuto conto della importanza della questione, è per me già dura fatica l'attendere fino a lunedì.

Voglia insomma la Camera, per lo meno, consentire che non si vada oltre lunedì, il che importerebbe ancora il ritardo di una settimana.

Io mi sono permesso di richiedere così in confidenza al guardasigilli la sua adesione, ed egli mi ha dichiarato che essa non sarebbe mancata; lo che dovrebbe maggiormente indurre la Camera a non sollevare difficoltà di sorta, come non dubito che l'in-

terpellante vorrà anch'egli aderire alla mia preghiera.

PRESIDENTE. Onorevole Montagna, sarebbe impossibile svolgere domani l'interpellanza, cui ella si riferisce, perchè soltanto domani sarà iscritta nell'ordine del giorno.

In quanto al resto, il Presidente c'entra proprio per poco, perchè realmente sono gli interpellanti e i ministri, che, d'accordo, stabiliscono il lunedì che più loro fa comodo per lo svolgimento di ciascuna interpellanza.

CICCOTTI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CICCOTTI. Veramente, come l'onorevole Presidente ha osservato, si potrebbe non trovare legittimo l'intervento del deputato Montagna in questa questione. La fissazione del giorno in cui deve svolgersi un'interpellanza è cosa che passa fra il deputato interpellante e i ministri.

E allora quell'intervento rischierebbe di essere interpretato come una mossa abile in apparenza, ma che potrebbe anche corrispondere a quella di chi, caduto di sella, disse di aver voluto scendere da cavallo. Debbo adunque io considerare ciò che ha detto il deputato Montagna come una preghiera a me rivolta, e come tale posso esaminarla.

Veramente io lunedì avrei difficoltà a trovarmi qui, perchè è noto, anche dai giornali, che domenica avrà luogo a Napoli un comizio a cui sono invitati i deputati della città, e quindi io dovrei tornare con gran fretta a Roma lunedì prossimo. Con tutto ciò io farò ogni sforzo per tornare.

Nulla, intanto, ha da vedere con questo la dignità della Camera. La dignità della Camera è una questione indubbiamente diversa dai fatti che possono toccare il deputato Montagna.

Nè è giustificata la sua premura di voler discutere con tanta fretta questo argomento, quando io ho dovuto portare la questione alla Camera soprattutto dopo che il Montagna, sollecitato dai suoi accusatori a discutere con loro pubblicamente le accuse che lo concernevano, ha cercato di esimersene in tutti i modi. (*Commenti*).

PRESIDENTE. L'onorevole ministro di grazia e giustizia mi ha fatto sapere che non ha alcuna difficoltà che la interpellanza sia svolta lunedì.

MONTAGNA. Allora, signor Presidente, si rimane d'accordo per lunedì?

PRESIDENTE. Quanto a me, poichè anche l'onorevole Ciccotti ha detto che egli non ha nulla in contrario, non posso aggiungere che questo: che cioè, sabato sera, si stabilirà lo svolgimento della interpellanza per lunedì.

CICCOTTI. Signor Presidente, non potrò trovarmi qui sabato sera; ad ogni modo restiamo così intesi. Ma se lunedì dovessi tornare da Napoli con qualche ritardo...

PRESIDENTE. S'intende. Metteremo questa interpellanza dopo qualche altra.

CICCOTTI. Come vedono, io tratto la cosa con tutta serenità. La considero, per conto mio, come la considererebbe uno studioso di anatomia! (*ilarità — Commenti*).

La seduta termina alle ore 18.

Ordine del giorno per la seduta di domani.

1. Interrogazioni.

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

Sulla navigazione interna (2).

Discussione dei disegni di legge:

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

4. Riordinamento delle Camere di commercio ed arti del Regno (153).

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

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

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

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

9. 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).

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

11. Stati di previsione dell'entrata e della spesa del Fondo per l'emigrazione per l'esercizio finanziario 1909-10 (74).

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

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

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

15. 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).

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

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

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

19. 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).

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

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

22. Domanda di autorizzazione a procedere contro il deputato Cornaggia per contravvenzione (139).

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

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

ERRATA-CORRIGE

Nella tornata del 20 novembre 1909, a pagina 4318, colonna prima, dove è stampato *Buonanno* si legga *Buonvino*.

PROF. EMILIO PIOVANELLI

Capo dell'Ufficio di Revisione e Stenografia

Roma, 1909. — Tip. della Camera dei Deputati.

