

C.

## TORNATA DI GIOVEDÌ 25 NOVEMBRE 1909

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE MARCORA

## INDICE.

## Disegni di legge:

Proroga della legge 15 luglio 1900, per concessioni ai comuni di mutui per edifici scolastici (RAVA) (Presentazione) . . . . .	Pag. 4469
Istituzione presso la biblioteca nazionale di Napoli di un'officina dei papiri ercolanensi (ID) (Id.) . . . . .	4469
Conversione in legge del regio decreto 3 giugno 1909 che autorizza la continuazione dell'iscrizione dei fondi a favore della Università di Messina (ID) (Id.) . . . . .	4469
Conversione in legge del regio decreto 7 agosto 1909, n. 608 (ID) (Id.) . . . . .	4469
Navigazione interna (Seguito della discussione) . . . . .	4448
BERTOLINI, ministro . . . . .	4459
BONOMI IVANOE . . . . .	4448
DENTICE . . . . .	4458
PESCETTI . . . . .	4454
QUEIROLO . . . . .	4451
ROMANIN-JACUR . . . . .	4455

## Interrogazioni:

Amministrazione della giustizia penale in provincia di Reggio Calabria:	
CAMAGNA . . . . .	4440
POZZO, sottosegretario di Stato . . . . .	4440
Scioglimento del Consiglio comunale di Bagnoli del Trigno:	
FACTA, sottosegretario di Stato . . . . .	4441-42
PIETRAVALLE . . . . .	4442
Rimborso ai comuni del valore dei mobili forniti alle preture:	
Pozzo, sottosegretario di Stato . . . . .	4443-45
VICINI . . . . .	4444
Direzione dei papiri ercolanensi:	
CIUFFELLI, sottosegretario di Stato . . . . .	4446
RAMPOLDI . . . . .	4446
Riforma degli istituti dei sordo-muti:	
CIUFFELLI, sottosegretario di Stato . . . . .	4446
FACTA, sottosegretario di Stato . . . . .	4446
RAMPOLDI . . . . .	4447
Stazione di Giovinazzo:	
CIPRIANI-MARINELLI . . . . .	4447
DARI, sottosegretario di Stato . . . . .	4447

## Osservazioni e proposte:

## Interrogazioni:

PIETRAVALLE . . . . .	Pag. 4471
PRESIDENTE . . . . .	4471
RAVA, ministro . . . . .	4471
Rinvio di un discorso . . . . .	4469

## Proposte di legge (Lettura):

Prevenzione e riparazione degli eccidi in occasione di commovimenti popolari (TURATI) . . . . .	4438
Nomina ad alunni di impiegati straordinari delle cancellerie e segreterie giudiziarie (LEONE) . . . . .	4438
Tombola nazionale per la costruzione di un nuovo ospedale in Avellino (TEDESCO) . . . . .	4438
Pensione vitalizia alla vedova del professore P. R. Trojano (CREVARO) . . . . .	4438
Conversione in tombola telegrafica della lotteria per l'acquario nell'isola dei Ciclopi (APRILE) . . . . .	4439
Aggregazione del mandamento di Montichiari al tribunale di Brescia (DA COMO) . . . . .	4439
Tombola telegrafica a beneficio dell'ospedale di Portoferraio e di associazioni di mutuo soccorso di Livorno (CASSUTO) . . . . .	4439
Lotteria nazionale a beneficio dell'asilo nazionale per gli orfani dei marinai in Firenze (MURATORI) . . . . .	4439
Modificazione dell'articolo 225 della legge comunale e provinciale (NUVOLONI) . . . . .	4440

La seduta comincia alle 14.5.

DI ROVA SENDA, segretario, legge il processo verbale della seduta precedente.

(È approvato).

Congedo.

PRESIDENTE. Ha chiesto un congedo di giorni 8, per motivi di famiglia, l'onorevole Fede.

(È concesso).

## Lettura di proposte di legge.

PRESIDENTE. Si dia lettura delle proposte di legge ammesse dagli Uffici.

DI ROVASENDA, *segretario*, legge:

**Proposta di legge dei deputati: Credaro, Tedesco, De Marinis, Torre, Fera, Nitti, Dentice.**

## Art. 1.

È assegnata alla signora Antonietta Battinelli, vedova del professore Paolo Raffaele Trojano, un'annua pensione vitalizia da calcolarsi in base al disposto dell'articolo 110, comma 2°, della legge 21 febbraio 1895, numero 70.

Questa disposizione è applicabile dal giorno della morte del professore Paolo Raffaele Trojano.

## Art. 2.

La provincia di Avellino è autorizzata ad iscrivere fra le spese facoltative l'annua somma di lire milleduecento (1,200) per concessione di un sussidio ai figli minorenni del professore Paolo Raffaele Trojano fino a che l'ultimo di essi abbia toccato la maggiore età.

**Proposta di legge del deputato Tedesco.***Articolo unico.*

Il Governo del Re è autorizzato a concedere, con esonero da ogni tassa, una tombola nazionale di lire un milione e duecentomila (1,200,000) per la costruzione di un nuovo ospedale in Avellino.

**Proposta di legge dei deputati: Leone, Abozzi, Agnesi, Agnetti, Alessio Giulio, Alberti, Amato, Angiulli, Arrivabene, Auteri-Beretta, Baragiola, Battaglieri, Battelli, Beltrami, Bentini, Berlingieri, Bertesi, Berti, Bianchi Leonardo, Bolognesi, Brizzolesi, Bruniatti, Cacciapuoti, Campi, Cannavina, Capaldo, Capece-Minutolo Alfredo, Carboni Vincenzo, Casalegno, Casalini Giulio, Casciani, Casolini Antonio, Castellino, Cavallari, Cermenati, Cerulli, Chiesa Pietro, Chimienti, Ciappi, Cicarelli, Ciccarone, Ciccotti, Cimorelli, Ciocchi, Comandini, Cutrufelli, De Amicis, De Bellis, De Felice-Giuffrida, De Gennaro, Della Pietra, De Michetti, De Nicola, Dentice, De Tilla, Di Marzo, Di Stefano, Falletti, Fa-**

**randa, Faustini, Fede, Ferrarini, Francina-Nava, Fulci Ludovico, Fusco Alfonso, Gallina Giacinto, Gallini Carlo, Gallo, Ginori-Conti, Girardi, Giuliani, Guarracino, Landucci, La Via, Leali, Lembo, Libertini Gesualdo, Loero, Lucernari, Lucchini Angelo, Macaggi, Malcangi, Mancini Camillo, Manfredi Manfredi, Manna, Marangoni, Margaria, Masciantonio, Masoni, Materi, Maury, Mezzanotte, Milana, Modestino, Modica, Moschini, Nunziante, Ottavi, Pacetti, Pansini, Pastori, Pasqualino-Vassallo, Perrano, Perron, Pietravalle, Pini, Podrecca, Queirolo, Ravenna, Ridola, Rizzone, Rocco Marco, Rochira, Romussi, Roth, Salvia, Scaglione, Scano, Semmola, Solidati-Tiburzi, Spirito Beniamino, Strigari, Teodori, Teso, Tinozzi, Toscano, Tripepi, Venditti, Ventura.**

Per gli straordinari delle cancellerie e segreterie giudiziarie, dichiarati idonei e non compresi nel concorso dei 500.

*Articolo unico.*

Gli impiegati straordinari delle cancellerie e segreterie giudiziarie, dichiarati idonei nel concorso bandito in esecuzione della legge 18 luglio 1907, n. 512, e non compresi nella graduatoria dei primi 500 approvati, verranno assunti in servizio quali alunni di cancelleria secondo le norme della legge suddetta.

**Proposta di legge dei deputati: Turati, Agnini, Badaloni, Beltrami, Bentini, Berenini, Bertesi, Bissolati, Bocconi, Brunelli, Cabrini, Calda, Casalini, Cavallari, Chiesa Pietro, Costa, De Felice-Giuffrida, Ferri Enrico, Ferri Giacomo, Mancini Ernesto, Marangoni, Marazzani, Merlani, Milana, Monte Martini, Morgari, Musatti, Nofri, Pescetti, Pieraccini, Podrecca, Prampolini, Rondani, Samoggia, Sichel, Trapanese, Treves, Zerboglio.**

Prevenzione e riparazione degli eccidi in occasione di commovimenti popolari.

## Art. 1.

Quando, in occasione di assembramenti, scioperi, tumulti o commovimenti popolari, la forza pubblica, incaricata di mantenere l'ordine, abbia fatto uso delle armi contro la folla e ne sia risultata la morte o il ferimento di uno o più cittadini, dovrà sempre seguire il dibattimento pubblico.

La causa sarà portata all'udienza entro due mesi dal fatto, salvo, all'udienza stessa,

il rinvio per una maggiore istruttoria, ad istanza delle parti e giusta le norme dell'articolo 281, n. 4, Codice di procedura penale.

In pendenza della procedura, i funzionari ed agenti, contro cui sia diretta, saranno in ogni caso sospesi dalle loro funzioni.

#### Art. 2.

Se l'ucciso o il ferito sia un lavoratore e il conflitto sia nato per ragioni direttamente o indirettamente attinenti ai patti di lavoro, sarà ammesso a costituirsi parte civile, di conserva colla parte civile rappresentante la parte lesa, se questa si sia costituita, o altrimenti in luogo e vece di esso, il mandatario, che risulti eletto da apposita assemblea dei soci rispettivi, della Lega o associazione di mestiere, di cui il ferito o il morto facesse parte, o di quella comprendente il mestiere interessato nella contesa, o della Camera del lavoro locale, o di quella viciniore.

#### Art. 3.

Ai feriti od agli aventi causa degli uccisi, nei casi di cui all'articolo 1° della presente legge, quante volte non sia dimostrato avere le vittime direttamente e personalmente reso inevitabile, per causa di legittima difesa, l'omicidio o il ferimento, sarà assegnato, dalla stessa Autorità giudiziaria e nello stesso giudizio, un congruo risarcimento a carico dello Stato, salvo in quest'ultimo il diritto di regresso verso i direttamente responsabili. Il procedimento relativo è eseguibile fino alla pronunzia della sentenza di primo grado.

#### **Proposta di legge dei deputati Muratori e Cassuto.**

##### Art. 1.

L'asilo nazionale per gli orfani dei marinai italiani in Firenze, eretto in ente morale con regio decreto 13 dicembre 1900, è autorizzato, a proprio beneficio, di emettere una lotteria nazionale per la somma non eccedente lire 100,000.

##### Art. 2.

La lotteria sarà esente da ogni tassa e diritto erariale.

Il programma finanziario e conseguente esecuzione sarà approvato con decreto reale.

#### **Proposta di legge del deputato Cassuto.**

##### Art. 1.

Il Governo del Re è autorizzato a concedere con esenzione di ogni tassa erariale una tombola telegrafica per l'importo di un milione di lire a beneficio dell'ospedale di Portoferraio, della Società volontaria di soccorso e di mutuo soccorso di Livorno e degli Asili notturni di Livorno.

##### Art. 2.

I proventi netti della tombola saranno ripartiti fra i suddetti tre istituti nelle proporzioni che saranno determinate con decreto reale entro sei mesi dalla entrata in vigore della presente legge.

#### **Proposta di legge dei deputati Da Como e Frugoni.**

Aggregazione del Mandamento di Montichiari al tribunale di Brescia.

##### Art. 1.

Dal 1° gennaio 1910 il mandamento di Montichiari cessa di far parte della circoscrizione del tribunale di Castiglione delle Stiviere ed è aggregato a quello di Brescia.

##### Art. 2.

Con decreto reale sarà provveduto alla esecuzione della presente legge.

#### **Proposta di legge dei deputati: Aprile, De Felice-Giuffrida, Romeo, Grassi-Voces, P. Libertini e Auteri-Berretta, Libertini Gesualdo.**

Per convertire in tombola telegrafica la lotteria concessa all'Università di Catania per la creazione di un acquario nell'Isola dei Ciclopi.

##### Art. 1.

La lotteria di due milioni concessa alla regia Università di Catania per la creazione nell'Isola dei Ciclopi di un acquario scientifico e di piscicoltura, in virtù della legge 28 marzo 1907, n. 155, è convertita in tombola telegrafica con esenzione da ogni tassa e diritto erariale.

##### Art. 2.

La tombola suddetta sarà compresa nel gruppo 1914-1915 delle concessioni di tombole e lotterie secondo il decreto 15 aprile 1909 in esecuzione della legge 2 luglio 1908, n. 464.

## Art. 3.

Con decreto reale saranno determinate le disposizioni per l'approvazione del piano finanziario, per l'investimento dei fondi ricavati e per l'esecuzione della presente legge.

**Proposta di legge del deputato Nuvoloni.**

Modificazione all'articolo 225 della legge comunale, provinciale, testo unico 21 maggio 1908, n. 269.

*Articolo unico.*

L'articolo 225 della legge comunale e provinciale — testo unico, 21 maggio 1908 — nella sua ultima parte è così modificato:

« Il Consiglio provinciale si compone di 30 membri nelle provincie che hanno una popolazione inferiore a 200 mila abitanti ».

**Interrogazioni.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca le interrogazioni.

La prima è quella dell'onorevole Camagna al ministro di grazia e giustizia e dei culti, « sull'amministrazione della giustizia penale, specialmente in Assise, in provincia di Reggio Calabria ».

Mi pare che questa interrogazione sia concepita in termini molto generici. In ogni modo l'onorevole sottosegretario di Stato per la grazia e giustizia ha facoltà di rispondere.

POZZO, *sottosegretario di Stato per la grazia e giustizia e culti*. Per quanto i termini della interrogazione presentata dall'onorevole Camagna siano molto generici, come ha rilevato il nostro onorevole Presidente, sono tuttavia in grado di rispondere, poichè io credo che l'onorevole interrogante voglia riferirsi alla mancanza di locali per la Corte di assise di Reggio Calabria. Ed a questo proposito ho la soddisfazione di informare l'onorevole collega che, mentre da prima si era ritenuto conveniente di provvedere senz'altro ad una sistemazione definitiva, e si era dato l'incarico al Genio civile di redigere un progetto per la costruzione di un nuovo edificio, più tardi, in ossequio alle istanze delle rappresentanze amministrative e politiche di quella città, si è presa la determinazione di provvedere intanto, in via provvisoria, con la costruzione di una ba-

racca. Come l'onorevole Camagna ben sa, in seguito al disastro di Reggio Calabria, dove andarono distrutti i locali di tutti gli uffici giudiziari, non solo della città di Reggio, ma anche del circondario, il Ministero di grazia e giustizia ha provveduto sollecitamente per la costruzione di baracche, sia per il tribunale, sia per le preture.

Non ha creduto che fosse altrettanto urgente, e certo era anche meno agevole, provvedere per la Corte di assise, sembrando al Ministero, che senza gravi inconvenienti, le cause che erano di competenza della Corte di assise di Reggio Calabria potessero venire, come furono, rinviate innanzi al Circolo straordinario di Gerace; ma, come già ho accennato, avendo le rappresentanze politiche ed amministrative di quella città rivolto insistenti premure acciò si provvedesse in via provvisoria anche per la Corte d'assise, senza attendere la costruzione di un vero e proprio edificio, si sono presi gli opportuni accordi col Ministero dei lavori pubblici per la costruzione di una baracca anche per la Corte di assise, e già fu disposto per il ritorno sul luogo di un ispettore superiore del Ministero di grazia e giustizia, affinchè prenda gli opportuni concerti con le autorità locali per la immediata esecuzione del progetto.

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

CAMAGNA. Il Ministero ha creduto di risolvere il problema grave e complesso dell'amministrazione della giustizia in Corte di assise per la provincia di Reggio Calabria, delegando i capi della Corte a scegliere il locale dove la Corte di assise dovesse funzionare, ed i capi hanno scelto Gerace, senza pensare che vi mancavano e vi mancano anche ora le baracche necessarie, e senza pensare che l'aula stessa dove ora funziona la Corte di assise di Gerace, danneggiata dai terremoti che hanno preceduto quello del 1908, non presenta sufficienti garanzie.

Ad ogni modo è esatto che a Gerace funzionarono e funzionano anche adesso le Assise, e che vi sono stati sottoposti a giudizio i detenuti del circondario di Palmi; ma i giudicabili del circondario di Reggio non sono stati sottoposti al giudizio, e ve ne sono di quelli che aspettano da anni. Tutto questo è dipeso dal ritardo di una risoluzione definitiva; mi felicito che questa sia stata ora adottata, e mi auguro che alle buone intenzioni del Ministero di grazia e



giustizia, delle quali esso ha dato prova fino dal primo momento, corrisponda anche la alacrità del Ministero che deve eseguire la costruzione di queste baracche.

Con questo augurio attendo che all'affidamento datomi dal sottosegretario di Stato, corrispondano i fatti.

**PRESIDENTE.** Seguirebbe l'interrogazione dell'onorevole **Toscano**, al ministro delle poste e dei telegrafi, « per conoscere i propositi dell'Amministrazione a riguardo degli uffici telegrafici e telefonici e della Direzione delle costruzioni in Castrovillari », ma questa interrogazione è stata ritirata.

Non essendo presenti gli onorevoli interroganti, le seguenti interrogazioni si intendono ritirate:

**Tureo**, al ministro di grazia e giustizia, « per sapere le ragioni per le quali non si ereda destinare un vice cancelliere od un alunno alla pretura di Cerchiara di Calabria la cui mancanza porta grave nocumento alla funzione giudiziaria di quell'importante mandamento »;

**Berenini**, al ministro delle finanze, « per conoscere il suo avviso sulla illegale revisione del reddito dei fabbricati nel comune di Salsomaggiore »;

**Scano**, al ministro dei lavori pubblici, « per sapere le ragioni dell'inesplicabile ritardo da parte del Genio civile di Cagliari, nel portare a compimento il progetto di arginamento del Flumendosa »;

**Scano, Are**, al ministro delle poste e dei telegrafi, « per sapere le ragioni della soppressione della corriera postale Lanusei-Fonni »;

**Di Bagno**, al ministro della guerra, « Circa la possibilità di abbattere i forti di Borgoforte »;

**Scano**, al ministro dei lavori pubblici, « per sapere quando egli, in dipendenza delle dichiarazioni fatte alla Camera, intenda dar opera agli studi opportuni pel raccordo ferroviario fra l'Ogliastra e il Nuorese »;

Segue l'interrogazione dell'onorevole **Pietravalle**, al ministro dell'interno, « per conoscere per quali ragioni, sciogliendo l'amministrazione comunale di Bagnoli del Trigno, sia venuto meno alle esplicite dichiarazioni ed assicurazioni pronunziate dinanzi alla Camera dal sottosegretario dell'interno in risposta ad altra interrogazione svolta nella recente seduta del 25 giugno, riguardante anch'essa lo scioglimento minacciato od avvenuto di amministrazioni municipali del

Molise, e specialmente di quelle appartenenti al collegio politico di Boiano ».

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

**FACTA**, sottosegretario di Stato per l'interno. La contraddizione che l'onorevole **Pietravalle** vedrebbe tra le dichiarazioni da me fatte nella tornata del 25 giugno, ed il fatto che venne sciolto veramente il comune di Bagnoli del Trigno, non è che apparente.

In quella tornata esposi alla Camera come in quella provincia vi fossero molte proposte di scioglimenti di Consigli comunali. Taluna aveva avuto il parere del Consiglio di Stato, e lo scioglimento era avvenuto; per altre invece il Consiglio di Stato aveva dato parere contrario e lo scioglimento non avvenne.

E mi ricordo che citando, non tassativamente, ma come esemplificazione, il fatto di parecchi comuni per cui non si era preso alcun provvedimento, accennavo ai comuni di Boiano e Frosolone e di altri comuni per i quali non era intervenuto il parere del Consiglio di Stato per lo scioglimento.

Immediatamente dopo, il parere venne, e successivamente, a pochissimi giorni di distanza, il comune di Bagnoli del Trigno venne sciolto.

Quindi in parte può esser vero che io abbia accennato al comune di Bagnoli del Trigno fra quelli che non potevano essere sciolti; ma lo dissi perchè mancava il parere del Consiglio di Stato.

Questo parere venne comunicato al Ministero dell'interno in tempo successivo; e allora, coerentemente alle dichiarazioni che avevo fatto nell'ultima parte della mia risposta; cioè che il Ministero dell'interno si sarebbe ispirato scrupolosamente alla legge, e avrebbe provveduto allo scioglimento dei Consigli comunali allorché il parere fosse stato favorevole, e, coerentemente a questa che è la regola generale che ha sempre ispirato il Ministero dell'interno in simili questioni, il comune di Bagnoli del Trigno venne sciolto.

Le ragioni per cui venne sciolto sono indicate nella relazione, che d'altra parte l'onorevole **Pietravalle** conosce perfettamente.

Più tardi, non essendo ultimati i lavori cui attendeva il commissario, si avvisò la opportunità di prerogare ancora i poteri al commissario stesso.

Ad ogni modo rispondo che per quel comune, come per gli altri, la legge è stata

osservata, non solo, ma che il Ministero dell'interno non ha fatto altro che seguire i risultati delle inchieste fatte, dell'esame fatto dal Consiglio di Stato, e uniformandosi a queste conclusioni ha sciolto il comune.

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

PIETRAVALLE. Avevo quasi l'intenzione di far decadere questa interrogazione; ma ho dovuto insistervi per ottenere una risposta dall'onorevole sottosegretario di Stato.

Mi duole non aver qui alla mano gli atti del Parlamento dai quali risulta con tutta precisione che l'onorevole sottosegretario di Stato affermò, dichiarò, assicurò che l'amministrazione comunale di Bagnoli del Trigno non sarebbe stata sciolta, così come quelle di Boiano e di Frosolone.

Ripeto: gli atti sono lì a provarlo, e se l'onorevole sottosegretario di Stato li ha presenti, gli sarò molto grato se vorrà leggerli in questo momento alla Camera.

Adunque vi è evidentissimo dissenso tra una dichiarazione, che ha tutta l'importanza di una dichiarazione fatta dal rappresentante del Governo dinanzi alla Camera dei deputati, e quello che avvenne al Ministero dell'interno.

Appena due giorni dopo le dichiarazioni del sottosegretario di Stato, fu pubblicato il decreto di scioglimento del comune di Bagnoli del Trigno.

Io cito date: la sua dichiarazione è del 25 giugno, il decreto di scioglimento è del 27 giugno.

Almeno per riguardo alle dichiarazioni ed assicurazioni del Governo in seno alla Camera, il suo Ministero, onorevole Facta, avrebbe dovuto desistere, perchè esso appunto è il responsabile di tutto quello che è avvenuto nella provincia del Molise.

Ho detto altra volta che sono pienamente convinto che il Ministero dell'interno è stato mantenuto all'oscuro di tutte le prepotenze, ordite dal prefetto Cardin-Fontana nella provincia di Campobasso, ch'è diceva di sentirsi coperto al Ministero dell'interno dal nome di suo suocero il senatore Astengo. (*Rumori*).

Questa è la verità. L'Amministrazione di Bagnoli del Trigno è stata sciolta in base al solito *cliché* con cui si sono commesse tutte le violazioni della legge e dei diritti della popolazione della provincia di Campobasso.

In alcuni comuni, oltre all'essersi affidato il loro andamento a certi farabutti che sono al Ministero dell'interno, (*Oh! oh!*) lo stesso Ministero ha mandato l'ispettore Zanoli, che aveva il compito di seguire tutte le vie più ignobili (*Oh! oh!*) per poter colpire i comuni responsabili di essere affezionati a me e ad altri non accetti al Governo. (*Vivi rumori*).

Voci. Ma che linguaggio è questo?!

PIETRAVALLE. Questo mi premeva dire, ed io non lascerò mai occasione per ripetere qui che l'opera compiuta dal prefetto Cardin-Fontana, che il Ministero dell'interno ha ora creduto di regalare alla provincia di Cosenza, è stata un'opera disastrosa.

Ma il Molise ha risposto e continua a rispondere fieramente a tutto quello che, per mezzo di questi agenti, il Ministero dell'interno ha creduto di fare! (*Rumori — Commenti*).

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare l'onorevole sottosegretario di Stato per l'interno. Ne ha facoltà.

FACTA, *sottosegretario di Stato per l'interno*. Ero disposto...

MORGARI. Stia zitto: ne ha a decine di questi prefetti, e non venga a fare commedie.

PODRECCA. Peppuccio Romano!

PRESIDENTE. La finiscano una buona volta! Non interrompano.

PIETRAVALLE. Lo vedranno i colleghi della provincia di Cosenza chi è quel prefetto.

PODRECCA. Quando si è amici di Peppuccio Romano non si può parlare.

FACTA, *sottosegretario di Stato per l'interno*. Ero disposto a dare all'onorevole Pietravalle ulteriori spiegazioni sull'apparente contraddizione tra le mie dichiarazioni del 25 giugno e lo scioglimento del Consiglio comunale di Bagnoli del Trigno; ma di fronte al suo indegno linguaggio...

PODRECCA. Ve lo siete meritato!

MORGARI. Siete indegno voi di stare a quel posto.

PIETRAVALLE. Il mio linguaggio è stato riguardoso verso il ministro dell'interno.

PRESIDENTE. La finiscano di interrompere!

FACTA, *sottosegretario di Stato per l'interno*. ...quando si è mancato di riguardo non solo verso il Governo ma anche verso un uomo venerando come il senatore A-

stengo, credo di provvedere alla dignità del Governo rifiutandomi di rispondere. (*Approvazioni*).

PIETRAVALLE. Tanto le vostre dichiarazioni erano inutili.

PRESIDENTE. Segue la interrogazione dell'onorevole Vicini ai ministri di grazia e giustizia e dei culti, dell'interno e del tesoro, « per sapere se non credano, in adempimento delle disposizioni della legge 24 marzo 1907, n. 116, di dovere rimborsare ai comuni il valore dei mobili forniti agli uffici delle preture ».

L'onorevole sottosegretario di Stato alla grazia e giustizia ha facoltà di rispondere.

POZZO, *sottosegretario di Stato per la grazia, giustizia e culti*. Come la Camera ricorda, l'ordinamento giudiziario del 1865 poneva a carico dei comuni le spese dei locali e relativi arredamenti per gli uffici giudiziari, e più precisamente per le Corti di assise, i tribunali e le preture.

Con la legge 24 marzo 1907 i comuni furono esonerati dal sostenere queste spese a partire dal primo gennaio dello stesso anno.

L'onorevole Vicini colla sua interrogazione risolveva una questione che fu già proposta da alcuni comuni, cioè egli chiede che lo Stato rimborsi ai comuni il valore dei mobili di cui erano arredati gli uffici giudiziari all'entrata in vigore della nuova legge.

Il Ministero di grazia e giustizia ha invece ritenuto e ritiene che lo Stato, subentrando nell'obbligo che prima incombeva ai comuni, abbia rilevato la loro situazione, tale quale essa era, e così, dovendo trovare gli uffici arredati, non fosse menomamente tenuto di rimborsare ai comuni le spese che essi avevano incontrato in soddisfazione del precedente loro obbligo.

L'onorevole Vicini invece sostiene la tesi opposta. Ritengo che egli essenzialmente voglia desumere la base del suo ragionamento dall'ultima parte dell'articolo primo della legge 24 marzo 1907, laddove si dice che l'esonero accordato ai comuni dalle spese per il mobilio delle prefetture e sottoprefetture e degli alloggi dei prefetti e sottoprefetti è stato vincolato alla condizione che le provincie cedessero allo Stato gratuitamente il mobilio che costituiva la dotazione degli uffici ed alloggi medesimi; mentre invece tale condizione non venne apposta in rapporto ai mobili degli uffici giudiziari.

Nessuno disconosce l'imperfetta dizione dell'articolo 1° della legge 24 marzo 1907; ma, se tale imperfetta dizione giustifica il dubbio, è ben lungi dal giustificare la soluzione che l'onorevole Vicini vorrebbe dare alla questione che è sorta. Lo speciale accenno per l'esonero dello Stato dall'obbligo di rimborso o pagamento, riguardo ai mobili che arredavano le prefetture e sottoprefetture e gli alloggi dei prefetti e sottoprefetti, fu ritenuto opportuno oltrechè per l'importanza della cosa, non solo per lo Stato, ma anche rispetto ad ogni singola provincia, altrè pel fatto che questi medesimi mobili erano già stati ceduti dallo Stato alle provincie in esecuzione dell'articolo 113 del regolamento del 1865 per l'esecuzione della legge comunale e provinciale, col quale articolo infatti veniva riserbata alle provincie la facoltà di rilevare dallo Stato a stima di periti tutto il mobilio tanto degli uffici che degli alloggi.

Ma questo speciale accenno fu ritenuto superfluo pei mobili degli uffici giudiziari, inquantochè pei medesimi mancava tale ragione storica.

Si aggiunga che, quando con la legge 3 luglio 1892 furono fissati i termini per l'avvocazione allo Stato delle spese indicate nell'articolo 272 della legge comunale e provinciale, fu stabilito, tanto per i mobili delle prefetture e sottoprefetture e degli alloggi dei prefetti e sottoprefetti, quanto per i mobili degli uffici giudiziari, che lo Stato avrebbe dovuto rimborsarne il valore.

E, se nella legge del marzo 1907 non si è più ripetuto quest'obbligo, il silenzio della legge ha voluto appunto significare che lo Stato sottentrava nell'onere dei comuni senza obbligo di qualsiasi rimborso, ritenendo senz'altro acquisito il mobilio degli uffici giudiziari al pubblico servizio.

D'altra parte faccio presente all'onorevole Vicini, il quale nell'esordio della mia risposta mi ha interrotto dicendo essere la Camera quella che ha voluto ciò che egli sostiene, come egli sia in grande errore, imperocchè il Governo e la Giunta generale del bilancio, nel dar ragione alla Camera della spesa alla quale lo Stato andava incontro, hanno bensì conteggiate le spese per i locali degli uffici giudiziari, ma non quelle per il mobilio, nè al riguardo fu mossa qualsiasi osservazione. Il Governo perciò deve ritenere che il pensiero del legislatore sia stato assolutamente contrario a quello dell'onorevole Vicini, ond'è che, se

i comuni insistessero nelle loro domande, il Governo si riserva, se lo crederà necessario per tagliar corto ad ogni pretesa, di invitare lo stesso Parlamento a dichiarare, con un'apposita legge interpretativa, quale sia stato effettivamente il suo pensiero. Intanto il Ministero di grazia e giustizia, per approfondire la questione alla stregua della legge già emanata, ha creduto opportuno d'interpellare il Consiglio di Stato.

Riassumendo, dichiaro all'onorevole Vicini che già in base alla legge, tale quale essa è, l'Amministrazione ritiene che nessun onere incombe allo Stato, e che, se vi fosse motivo a dubitarne, si riserva di presentare al Parlamento una legge interpretativa.

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

**VICINI.** Ringrazio l'onorevole sottosegretario di Stato dell'abbondante, ma non esauriente, risposta, che mi ha dato. La mia interrogazione era diretta anche ai ministri dell'interno e del tesoro; nel loro silenzio io credo di dover interpretare che essi si rimettano a quanto è stato detto dall'onorevole sottosegretario di Stato per la grazia e giustizia.

Si tratta qui di un argomento importante, non di una interrogazione che interessi soltanto chi l'ha presentata. Questa tocca un po' tutti, riguarda il rispetto della volontà del Parlamento, e la precisa applicazione di una legge dello Stato, per parte del Governo, che dovrebbe essere il primo a rispettarla.

Il sottosegretario di Stato per la grazia e giustizia sa benissimo che, subito dopo l'applicazione della legge del 24 marzo 1907, n. 116, sono state mandate dal suo Ministero parecchie circolari perchè i comuni dessero conto di quanto essi dovevano avere per locali, sedi di pretura e mobili. I comuni hanno presentato le loro note. Successivamente il Ministero dell'interno, d'accordo con quello del tesoro (ecco perchè io li avevo chiamati in causa nella mia interrogazione), fecero sapere ai comuni di aver ritenuto che i mobili forniti dai comuni agli uffici giudiziari per l'obbligo loro imposto dagli articoli 268 e 269 (è qui che la voglio, onorevole sottosegretario di Stato) della legge sull'ordinamento giudiziario del 6 novembre 1865, debbono ritenersi acquisiti allo Stato nell'interesse del pubblico servizio! Acquisiti, senza che l'abbia detto la legge, per la applicazione di un diritto nuovissimo, che sembra piuttosto violenza.

Il Ministero aggiunge però « che, qualora il comune non creda di uniformarsi a tale disposizione presa in via amministrativa, potrà far valere le sue ragioni davanti alla competente autorità giudiziaria ».

Quest'ultima frase, non bene ispirata, è quella a cui ricorrono tutti i cattivi pagatori, quando non vogliono pagare. Essi dicono: del resto, se credi di aver ragione citami.

Ora, onorevole sottosegretario di Stato, io desidererei che nell'interpretazione di questa legge ella si mettesse d'accordo col presidente del Consiglio.

Non potrei richiamarla ad autorità maggiore, specialmente per lei. Quando si trattò della legge per applicare l'articolo 272, l'onorevole Riccio, l'onorevole Paniè ed io abbiamo insistito perchè lo Stato pagasse anche i mobili delle prefetture e delle sottoprefetture, ma inutilmente.

Tutta la parte del suo discorso, che si riferisce al pagamento dei mobili delle prefetture e delle sottoprefetture, io la cancello, perchè ormai è cosa decisa con l'ultima parte dell'articolo primo.

Se non che i comuni o le provincie non avevano dato solo i mobili delle prefetture e sottoprefetture, ma anche quelli degli uffici giudiziari.

Ora l'articolo primo non fa che una eccezione, eccezione eloquentissima, e la fa per i mobili delle prefetture e sottoprefetture, e dice: Quest'ultima esenzione è vincolata alla condizione che le provincie cedano allo Stato il mobilio ora in dotazione dei detti uffici ed alloggi; che cioè lo cedano gratuitamente.

Ed ella ha sentito la debolezza della sua tesi, quando, tentando di prevenirmi, ha richiamato l'ultimo capoverso dell'articolo primo, ed ha detto che a questo io mi sarei richiamato.

È certamente uno degli argomenti. Se si è detto che si dovranno cedere gratuitamente i mobili delle prefetture e sottoprefetture, ne viene che per quelli altri dei quali non si è parlato, non fu fatto ai comuni o alle provincie obbligo di cederli.

Lo Stato li acquisti, o provveda con mobili nuovi: ma non può reggere questo concetto dell'acquisizione gratuita per parte dello Stato, senza alcuna disposizione di legge, anzi quando la legge evidentemente, nulla disponendo, si è rimessa al diritto comune.

Se non che, io diceva, si metta d'accordo col presidente del Consiglio.

Il presidente del Consiglio, discutendosi questa legge diceva (seduta 17 marzo 1907, pag. 13032): « la legge si limita a ristabilire l'articolo 272 della legge comunale e provinciale ». E poi a pagina 13034: « Come dissi sin da principio, questo è il ripristino dell'articolo 272, salvo una eccezione, come ha accennato anche l'onorevole Riccio, e cioè la questione dei mobili... di questi vecchi mobili che le provincie lasciano ad uso delle prefetture ».

E il Parlamento volle appunto il ripristino dell'articolo 272.

L'articolo 272, testo unico 10 febbraio 1889, diceva: Cessano di far parte delle spese poste a carico dei comuni: ...b) le spese ordinate dal regio decreto 6 dicembre 1865 sull'ordinamento giudiziario ».

È questo adunque ciò che ha voluto la Camera, questo ha sostenuto il presidente del Consiglio essere il significato della legge che egli portava dinanzi al Parlamento, e con la quale si toglievano dal carico dei comuni tutte quelle spese che erano state loro attribuite dall'articolo 269 del regio decreto 6 dicembre 1865.

Ma adesso voi citate gli articoli 268 e 269 di quel regio decreto, per dire che queste spese non si debbono rimborsare ai comuni!

Vedete che la vostra tesi è assolutamente insostenibile.

Tanto che minacciate di venire dinanzi alla Camera a proporre un altro disegno di legge per interpretare secondo questi nuovi desideri la legge già approvata, perchè sentite che nelle condizioni attuali della legge dovete rimborsare ai comuni il valore dei mobili.

Ed invece non pagate!

La morale, se può dirsi tale, della discussione è questa: lo Stato deve pagare, ma non paga.

POZZO, sottosegretario di Stato per la grazia, giustizia e culti. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

POZZO, sottosegretario di Stato per la grazia, giustizia e culti. Tenendo conto dell'importanza dell'argomento, io credo di dovere una breve replica all'onorevole Vicini. Prima di tutto gli osservo che, non solo io non mi trovo in disaccordo coll'onorevole Giolitti, ma anzi mi sono reso puramente interprete dell'avviso espresso dallo stesso presidente del Consiglio.

Ed invero il ministro di grazia e giustizia non ha mancato di sentire l'avviso e del presidente del Consiglio e del ministro del tesoro per l'applicazione di una legge che era emanazione più diretta dei suoi onorevoli colleghi.

L'onorevole Vicini ha letto alcune dichiarazioni che furono fatte dal presidente del Consiglio alla Camera nella discussione della legge, ma io mi permetto di osservare che nessuna parola il presidente del Consiglio ha detto, la quale venga a ferire l'argomento che oggi si discute.

Di più osservo all'onorevole Vicini come, oltrechè dalle considerazioni già addotte, il silenzio del legislatore abbia potuto essere determinato anche dalla praticità stessa delle cose, e dall'esiguità loro in rapporto ai singoli comuni.

L'onorevole Vicini non potrebbe sostenere che lo Stato siasi obbligato a rilevare i mobili. Cosicchè, praticamente, si verrebbe a dire che si dovrebbero invitare i comuni, che costituiscono il distretto d'un Tribunale, a portare via chi un tavolo e chi una sedia più o meno sgangherati. Nè, in proporzione, sarebbe altrimenti per i comuni che costituiscono un mandamento rispetto ai mobili di una pretura. Che dire poi delle più centinaia di comuni che costituiscono il distretto di una Corte di assise, chiamati a ripartirsi i pochi mobili della Corte stessa?

La questione, se è di notevole importanza rispetto al tesoro dello Stato, non è tale certamente rispetto ai singoli comuni. E neppure può essere il caso di procedere a perizie per rimborsare il valore dei mobili, perchè, a parte la esiguità della quota spettante ai singoli comuni, si verrebbe a far spiegare alla legge un effetto retroattivo. Quello che i comuni hanno speso lo hanno speso in adempimento del loro obbligo per periodo anteriore. Il Ministero adunque persiste nell'interpretazione e nella applicazione che esso ha dato, e prenderà quelle ulteriori risoluzioni che crederà del caso, secondo l'atteggiamento che i comuni credessero di assumere.

VICINI. Non pagherà mai.

POZZO, sottosegretario di Stato per la grazia e giustizia. Perchè non deve pagare.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole Rampoldi, al ministro della istruzione pubblica, « per conoscere i motivi che non consentono la sollecita presen-

tazione del promesso disegno di legge per la aggregazione della Direzione dei papiri ercolanensi alla Biblioteca nazionale di Napoli ».

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

CIUFFELLI, *sottosegretario di Stato per l'istruzione pubblica*. L'altro ieri ho avuto occasione di dire alla Camera, a proposito di una simile interrogazione, che il Ministero avrebbe presentato fra poco tempo il disegno di legge necessario per trasferire dal Museo alla Biblioteca nazionale la direzione dei papiri ercolanensi.

Ora posso aggiungere all'onorevole Rampoldi che il Consiglio dei ministri ha approvato questo disegno di legge, il quale sarà presentato a giorni alla Camera.

Così il desiderio dell'onorevole Rampoldi è pienamente soddisfatto.

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

RAMPOLDI. L'annuncio dato dall'onorevole sottosegretario di Stato per la pubblica istruzione, che il Consiglio dei ministri ha approvato il disegno di legge che trasferisce dal Museo alla Biblioteca nazionale di Napoli la direzione dei papiri ercolanensi, sarà appreso con vivo compiacimento da tutti gli studiosi di quegli antichissimi documenti. Io poi, che ho più volte chiesto tale provvedimento, mi compiaccio con l'onorevole ministro in modo particolare e ringrazio l'onorevole sottosegretario di Stato della risposta, dichiarandomene soddisfatto e augurandomi che il disegno di legge sia al più presto portato alla discussione del Parlamento.

PRESIDENTE. Segue l'altra interrogazione dell'onorevole Rampoldi ai ministri dell'istruzione pubblica e dell'interno « per conoscere il loro avviso sulla convenienza di riprendere gli studi per una razionale riforma degli istituti dei sordo-muti ».

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

CIUFFELLI, *sottosegretario di Stato per l'istruzione pubblica*. Per quanto riguarda il Ministero della pubblica istruzione, debbo dire all'onorevole Rampoldi, che, secondo una promessa da me fatta fin dal mese di dicembre 1906, mi pare a lui stesso, si iniziarono pratiche col Ministero dell'interno, dal quale dipende il maggior numero di questi istituti, per vedere se d'accordo tra

i due Ministeri si potesse procedere contemporaneamente ad una riforma amministrativa e didattica degli istituti medesimi. Il Ministero dell'interno però non crede, come potrà probabilmente confermare l'egregio mio collega onorevole Facta, che sia necessario modificare l'ordinamento attuale degli istituti dei sordo-muti, perchè ritiene che provveda abbastanza, in materia, la legge sulle istituzioni di pubblica beneficenza. Ma, siccome lo stesso Ministero dell'interno ha dichiarato che è disposto ad esaminare con ispeciale interesse i provvedimenti che gli venissero proposti dal Ministero dell'istruzione pubblica, riguardo alla parte didattica, per gli istituti dei sordo-muti, così posso assicurare l'onorevole Rampoldi che ho già fatto iniziare e farò condurre innanzi da persone assai competenti gli studi necessari per vedere a quali conclusioni si possa addivenire in questa materia dell'istruzione dei sordo-muti e quali suggerimenti siano da dare al Ministero dell'interno per gli istituti che da esso dipendono.

Quanto agli istituti dei sordo-muti che dipendono direttamente dal Ministero dell'istruzione pubblica, il Ministero stesso ha cercato di migliorarne le condizioni così amministrative come didattiche: ha migliorato le condizioni dell'insegnamento ed ha aumentato le scuole di metodica per l'istruzione dei sordo-muti.

Vi sono già due istituti, a Milano ed a Napoli, che sono molto frequentati; e fra breve spero se ne potrà istituire uno in Roma che sarà utilissimo.

L'animo suo, onorevole Rampoldi, che è sempre generoso, vorrebbe rapidi e continui progressi in questa materia dell'istruzione degli infelici sordo-muti; ella però deve convenire che, negli ultimi anni, qualche progresso si è fatto, e che non è possibile ottenere miglioramenti solleciti e continui, anche per le difficoltà grandi che bisogna vincere contro la stessa natura la quale in questo caso è avara e matrigna.

PRESIDENTE. L'onorevole sottosegretario di Stato per l'interno ha facoltà di parlare.

FACTA, *sottosegretario di Stato per l'interno*. Non ho che da associarmi a quanto ha detto il mio collega dell'istruzione pubblica.

Il Ministero dell'interno è partito dal concetto che una grande riforma, come quella che viene vagheggiata, avrebbe dato

molti miglioramenti a questo ramo della pubblica assistenza.

Coi suggerimenti e coi ritocchi che ci verranno proposti dal Ministero della pubblica istruzione, speriamo che simili miglioramenti si potranno ottenere assai più celeremente.

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

**RAMPOLDI.** Ringrazio entrambi gli onorevoli sottosegretari delle cortesie risposte che mi hanno dato; ma debbo, con dolore, dichiarare che non sono troppo soddisfatto delle risposte medesime.

Ricordo come, fin dal 1903, un sottosegretario di Stato, come oggi, rispondendo ad analoga mia interrogazione, mi dichiarava che si erano fatti studi speciali dai due Ministeri dell'interno e dell'istruzione pubblica, e che un disegno di legge, inteso a dare maggiore diffusione all'educazione dei sordo-muti, era stato allestito.

Anzi, chiamato da Napoli, aveva preso parte agli studi preparatori un ottimo docente, mio concittadino, il professore Ernesto Scuri, direttore di quell'istituto dei sordo-muti, il quale, insieme con altra egregia persona messa a disposizione dal Ministero dell'interno, aveva raccolti materiali per nuove disposizioni legislative destinate a meglio disciplinare l'istruzione e l'educazione di molti dei sordo-muti, dei quali soltanto pochi vengono oggi, pur troppo, sufficientemente istruiti ed educati.

Quel sottosegretario era l'onorevole Ronchetti, al quale forse il materiale di studio raccolto parve fin troppo copioso, sicchè il ministro dell'interno aveva finito col fare le sue riserve per quella stessa riforma che aveva pensato di compiere. La risposta oggi avuta, alla distanza di sei anni, è per me meno persuasiva di quella avuta allora. È inutile trattare oggi della questione, in modo particolare. Essa deve trattarsi solo dal punto di vista della necessità, che un disegno di legge venga al più presto presentato: perchè sono ormai vent'anni, che promesse vengono date, che studi si compiono, a quanto si assicura, ma tutto rimane a fare.

All'onorevole Ciuffelli, che ebbe buone parole per me, io sono grato, ma non posso dichiararmi soddisfatto della risposta avuta.

Vorrei che finalmente il ministro della istruzione pubblica, d'accordo con quello

dell'interno si persuadesse che si tratta di compiere opera doverosa, perchè è la stessa legge sull'istruzione obbligatoria che considera questo intervento legislativo come un debito d'onore verso la Camera. Nè aggiungo altro, perchè se v'è questione matura ormai per un provvedimento, è questa della maggior istruzione dei sordo-muti: chè se a compiere tal dovere si tardasse ancora, stimerei mio dovere promuovere una proposta di legge di iniziativa parlamentare.

**PRESIDENTE.** Segue l'interrogazione dell'onorevole Micheli al ministro della marina « se non creda opportuno di provvedere perchè i sussidii elargiti alle famiglie dei militari periti nel disastro del *Foca* vengano, appena i fondi del bilancio lo consentano, aumentati in misura più congrua alla gravità del caso ».

Non essendo presente l'onorevole Micheli questa interrogazione si intende ritirata.

Segue l'interrogazione dell'onorevole Cipriani-Marinelli al ministro dei lavori pubblici « per sapere le ragioni che si oppongono a dare esecuzione ai lavori di ampliamento della stazione di Giovinazzo, il cui ritardo arreca grave danno alle industrie ed al commercio locale ».

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

**DARI, sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.** Per dare più rapida esecuzione al progetto dei lavori deliberati per questa stazione, l'amministrazione ferroviaria cercò di trattare amichevolmente con le varie ditte posseditrici delle aree da espropriarsi, ed il tentativo ha dato buoni risultati: si è già d'accordo con le ditte espropriande dei terreni, tranne una sola, con la quale si confida di concludere presto la convenzione, perchè poi i lavori possano immediatamente essere dati in appalto.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Cipriani-Marinelli ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

**CIPRIANI-MARINELLI.** Ringrazio l'onorevole sottosegretario di Stato della sua risposta e confido nella sua solerzia. Mi auguro che le ulteriori difficoltà siano presto rimosse e mi dichiaro soddisfatto.

**PRESIDENTE.** Per l'assenza degli onorevoli Rosadi e Guicciardini si intende ritirata la loro interrogazione al ministro dell'istruzione pubblica « sui criteri adottati per la sistemazione della zona monumentale di Roma e sull'osservanza dell'obbligo

di sottoporre i piani di esecuzione all'esame del Ministero e suoi Uffici competenti».

Così sono esaurite le interrogazioni inscritte nell'ordine del giorno.

### Seguito della discussione del disegno di legge sulla navigazione interna.

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge sulla navigazione interna.

Continuando sempre nella discussione generale, ha facoltà di parlare l'onorevole Bonomi.

**BONOMI IVANOE.** Non avrei preso la parola se il disegno di legge che sta innanzi alla Camera avesse provveduto ad una serie di lavori ed avesse affacciato i molti problemi tecnici che a questo progetto si connettono. In tal caso avrei riconosciuto la mia inesperienza a navigare anche nelle acque dolci dei nostri fiumi e dei nostri canali, e mi sarei limitato ad ascoltare la parola dei competenti, dei tecnici, fra i quali quella dell'onorevole Romanin-Jacur, al quale in quest'ora va l'omaggio deferente e riconoscente di tutta l'Assemblea, quasi a testimoniare che di fronte all'opera nobilissima dell'intelletto spesa per la prosperità del paese non vi possono essere dissensi di parte.

Ma il disegno di legge che discutiamo non provvede ad un complesso concreto di lavori: è un disegno di legge di preparazione, perchè lo Stato non provvede ai vari lavori suggeriti dalla Commissione, ma si limita soltanto a istituire, direi quasi, lo stato giuridico, a costruire l'impalcatura esteriore, con la quale provvedere alla soluzione del problema. Anzi il disegno di legge odierno, non solo è un progetto di preparazione, come era l'antico progetto del Gianturco, ma prolunga la soluzione del problema, in quanto che divide in quattro classi le vie di navigazione e fissa per queste classificazioni il termine di 5 anni.

Ho detto che questa è una legge di preparazione, e perciò mi permetto di chiedere se questo congegno che ci è presentato provveda a preparare nuovi provvedimenti perfettamente rispondenti alle aspettative ed ai bisogni del Paese; se, infine, questo progetto tenga conto di quegli elementi economici che s'intrecciano nella materia.

Mi permetta la Camera di accennare brevemente al valore economico di questi problemi. È noto, e, del resto, lo hanno ri-

cordato nelle loro relazioni il ministro ed il relatore, che il problema della navigazione interna non ha avuto sempre la stessa importanza, ma è passato attraverso a diverse fasi. La navigazione interna che era ritenuta indispensabile quando ancora le ferrovie non collegavano la terra, è diventata la cenerentola dei mezzi di trasporto dopo la costruzione delle grandi reti ferroviarie; ma, più tardi, quando, esaurito il potere economico delle ferrovie, quando, per l'intensità dei traffici, le ferrovie sono parse insufficienti, la navigazione interna è tornata in onore nei principali paesi di Europa e di America, come la Francia, la Germania, gli Stati Uniti.

Orbene, che cosa vuol dire questo? Vuol dire in fatto che l'apprezzamento della convenienza della navigazione interna è un apprezzamento sottile e costituito di molti elementi imponderabili. Bisogna tener conto della positura e giacitura del territorio, della presenza o meno di grandi canali, delle linee ferroviarie concorrenti e, soprattutto, delle tariffe ferroviarie. Imperocchè se le tariffe fossero tanto basse da non permettere la convenienza dei trasporti per via fluviale, questi a nulla servirebbero.

Ed ora, domando, quali sono gli enti meglio adatti ad intendere la convenienza economica di questa navigazione interna? È lo Stato o sono gli enti locali? Io ho poca fiducia nello Stato, benchè abbia molta deferenza al valore tecnico dell'onorevole Bertolini il quale però è tutt'altro che immobile a quel posto, ma naviga (il paragone mi è suggerito dall'argomento) verso il riposo della foce.

Lo Stato, io credo, non è competente a misurare esattamente questi sottili elementi economici della navigazione fluviale, perchè lo Stato non sa resistere alle pretese e alle aspirazioni del regionalismo.

Il regionalismo è un male di tutti i paesi e, principalmente, un male italiano, che si cura col crescere della ricchezza. I paesi poveri, quando si affacciano nuovi provvedimenti di Governo, quando l'esperienza e la scienza suggeriscono altri mezzi di trasporto, sperano nel miracolo e quindi stendono la mano e fanno ressa alle porte dello Stato, senza esaminare se i provvedimenti possano essere nocivi, troppo costosi e possano diventare così antieconomici.

Quindi gli enti locali, in questo caso, sono i più adatti a misurare la convenienza di questi servizi perchè, quando voi chia-



mate gli enti locali a contribuire nella spesa, ponete una remora contro le loro aspirazioni eccessive, e, nello stesso tempo, conferite loro un grande grado di riflessione per esaminare se la spesa sia congrua allo sforzo dei sacrifici e ai benefici che si sperano dalla navigazione interna.

Per ciò, concludendo, io credo che l'iniziativa debba spettare meglio agli enti locali che allo Stato. Ora, di fronte a questa affermazione, due sono stati i sistemi che si è cercato di mettere in essere: il sistema Gianturco e quello Bertolini.

Il sistema Gianturco era molto semplice: chiamava tutti i comuni e tutte le provincie, ordinava loro di consorziarsi e anzi definiva obbligatoriamente i limiti di questi consorzi e questi enti locali dovevano poi sollecitare l'intervento dello Stato; era infine la periferia che agiva sul centro.

Il sistema Bertolini è diverso. Esso classifica tutte le vie di acqua in categorie: prima, seconda, terza e quarta: vie militari, grandi vie di navigazione, la prima e la seconda; vie secondarie, la terza e la quarta.

È evidente che la prima categoria ha soprattutto importanza di ordine militare, ed ha quindi per i traffici della navigazione interna un'importanza assai limitata. Forse molto più limitata delle vie di terza e quarta categoria.

Rimangono le linee di seconda categoria che sono il nerbo della soluzione di questo problema. Le vie di seconda categoria sono così disciplinate col sistema Bertolini: lo Stato provvede di sua iniziativa i lavori non solo per i ristabilimenti che sono a carico dello Stato, ma anche per i lavori nuovi, e poi lo Stato ripartisce la spesa sugli enti locali. Lo Stato insomma si riserva il potere di iniziativa e di esecuzione, riservandosi poi di far partecipare alla spesa gli enti locali. Esso manda il conto ai debitori, ma esso è l'iniziatore dell'opera.

Orbene, io riconosco che nel progetto dell'onorevole Bertolini si cerca di attenuare questa esclusiva iniziativa dello Stato, giacché negli articoli 19 e seguenti c'è il sistema delle anticipazioni. Comuni e provincie possono anticipare i danari, possono fare i banchieri dello Stato e così sollecitare e stimolare l'azione del Governo. Ma è facile scorgere come diverso sia questo congegno da quello Gianturco. Qui, in questa società di comuni e di provincie, è molto più difficile ottenere i capitali necessari, giacché

se nel consorzio obbligatorio del sistema Gianturco, i comuni e le provincie, dovevano promettere il loro concorso nel limite di due quinti, qui invece si tratta di anticipare tutta la spesa. Di più nel consorzio proposto dall'onorevole Gianturco c'erano condizioni, per le quali il consorzio diventava obbligatorio per legge; le società invece sono sempre volontarie. Basterà quindi che un ente si rifiuti di entrare in questa società, perchè questa società non si faccia e quindi questo stimolo, questo congegno dell'anticipazione, non possa funzionare. Insomma il sistema Gianturco, criticabile per molte ragioni, e sul quale il progetto Bertolini segna un notevole miglioramento, lasciava che la periferia agisse sul centro. Il sistema Bertolini invece vuole che il centro agisca sulla periferia. Io avrei desiderato, invece, che l'uno e l'altro sistema potessero temperarsi, perchè è vero, come afferma l'onorevole Abignente nella sua relazione, che vi sono regioni d'Italia in cui l'iniziativa locale è povera e scarsa, come è scarso lo sviluppo della ricchezza, ed è quindi giusto e necessario portarvi l'opera integratrice dello Stato per supplire a questa scarsezza; ma è anche vero che vi sono altre regioni in cui, per lo sviluppo economico, gli enti locali sono già sufficientemente forti e robusti per stimolare essi l'azione del Governo, e sostituirsi essi, con la loro iniziativa, allo Stato.

Orbene la legge, secondo me, doveva riflettere questa varietà di condizioni...

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. C'è la concessione.

BONOMI IVANOE. Ho già riconosciuto il valore di parziale rimedio che è nel sistema delle anticipazioni.

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. No, quello vale poco, ma c'è la concessione.

BONOMI IVANOE. Discuteremo anche gli articoli che si riferiscono alle concessioni. Ma qui intanto mi piace affermare che avrei desiderato veder riflessa anche meglio e più compiutamente nella legge questa varietà delle diverse regioni italiane. Riflettere nell'opera legislativa questa varietà insopprimibile di sviluppo storico e di sviluppo economico è fare del sano realismo.

Ed ora brevemente di una altra questione: della spartizione degli oneri fra gli enti locali e lo Stato, e delle risorse nuove che si creano a beneficio degli enti locali.

Certo il disegno di legge Bertolini (e ne do lode al Governo) ha migliorato molto le condizioni dell'intervento dello Stato. Poichè, mentre col disegno Gianturco lo Stato contribuiva in tutte le opere con tre quinti, invece nel progetto Bertolini per le opere nuove lo Stato contribuisce con tre quinti ma per quelle di manutenzione e di ristabilimento nelle vie d'acqua di seconda categoria provvede interamente da sè.

Ed è questo un notevole miglioramento, per quanto alcune volte si renderà difficile stabilire se si tratterà di vero e proprio miglioramento di vie navigabili, oppure di ristabilimento. Tante volte occorreranno ricerche storiche molto sottili e qualche volta, quando cioè si tratterà di stabilire se una opera nuova possa sostituire efficacemente una opera di ristabilimento o viceversa, ricerche così delicate da suscitare aspre controversie.

Ad ogni modo queste sono difficoltà incidenti alle cose di cui non faccio rimprovero al Governo.

Io però non posso tacere della oscurità dell'articolo 5 della legge. Le opere nuove, dice l'articolo 5, si fanno dallo Stato, ma le relative spese sono per tre quinti a carico dello Stato, e per il resto a carico delle provincie e degli enti in proporzione del relativo interesse valutato secondo norme che saranno stabilite dal regolamento. Ora rinviare le norme al regolamento in una materia così delicata mi pare molto pericoloso.

Il progetto Gianturco si preoccupava di questi reparti ed abbandonava il criterio empirico della estensione del territorio, della lunghezza, della pereorrenza delle vie navigabili, e adottava invece il criterio dell'interesse valutato in base al traffico. Io non ho sufficiente cognizione tecnica per poter dire se questa formula possa essere introdotta oggi nella legge. Ad ogni modo vorrei che l'onorevole ministro qui ci esponesse quali sono i suoi criteri per la compilazione del regolamento, perchè in materia così delicata dobbiamo tranquillare la nostra coscienza e dobbiamo evitare che i nostri comuni e le nostre provincie si vedano poi gravati da oneri eccessivi e sproporzionati al vantaggio che loro deriverà dalle nuove comunicazioni fluviali.

Dovrei ora parlare a lungo degli oneri degli enti locali se qui il campo non fosse stato largamente mietuto da oratori di tutte le parti della Camera.

Da tutti i settori della Camera si è innalzato rimprovero al Governo per aver voluto addossare agli enti locali oneri nuovi senza dare loro risorse sufficienti e senza modificare il sistema tributario locale nel senso di renderlo, direi, più elastico e più paziente.

Io non ripeterò le molte osservazioni che sono state fatte: io non voglio nemmeno anticipare la discussione dei progetti finanziari del Governo; ma mi limito a ricordare questo, che il disegno dell'imposta progressiva sul reddito (al quale in principio aderisco pienamente) dell'onorevole Giolitti, così come è congegnato, non fa che esaurire il gettito delle due tasse sul valore locativo e di famiglia, laddove i comuni le hanno applicate, e opera nel senso di rendere impossibile la loro adozione laddove i comuni non hanno ancora pensato a servirsene.

Nemmeno mi indugio sui pedaggi, di cui hanno parlato parecchi oratori, ricordando però che se la navigazione interna può avere fortuna, se può vincere la concorrenza delle ferrovie, è appunto in virtù del suo basso costo. Ora se voi aggravate coi pedaggi questo basso costo, non potete più fare la concorrenza alle ferrovie. Voi operate cioè come il selvaggio che taglia l'albero per coglierne il frutto.

Vorrei ancora ricordare che il Governo, nel suo disegno, ha dimenticato una parte buona del disegno dell'onorevole Gianturco che si riferiva alla Cassa depositi e prestiti ed ai mutui di favore ai comuni che volessero imprendere queste opere.

So benissimo che la Cassa depositi e prestiti è un poco la grande mammella, a cui ricorrono sempre tutti i Ministeri. Essa dovrebbe essere l'inesauribile banchiere che provvede a tutto, che rende possibile tutto. La questione è tanto alta, che bisognerà discuterne in sede più opportuna, per veder di creare un vero istituto di credito per i comuni, che non sia falciato da altre richieste.

Ad ogni modo credo che se c'è argomento, per cui occorra far concorrere l'opera della Cassa depositi e prestiti, è appunto questo, e che per conseguenza sarebbe bene introdurre un articolo di legge, che, non solo autorizzasse la Cassa depositi e prestiti a fare questi mutui, ma anche che autorizzasse, come si è fatto con la legge di municipalizzazione, i comuni a contrarre mutui anche al di là delle disposizioni dell'articolo 179 della legge comunale e provinciale.

Ricordo un altro articolo, l'articolo 16, il quale parla di contributi annui a carico dei proprietari di fondi confinanti o contigui alla via navigabile e di commercianti, o industriali, in proporzione del beneficio diretto, che ad essi derivi dalla nuova opera di navigazione.

In questo articolo si parla più innanzi di questi contributi come di oneri reali. Ora si può intendere che un onere reale gravi sui fondi confinanti, ma non comprendo come si possa parlare di oneri reali su commercianti ed industriali. Qui si dovrà certo emendare la forma dell'articolo, ma non è su questo che vorrei spiegazioni; le vorrei piuttosto sulla natura di questo contributo.

Io comprendo benissimo la natura, i caratteri, i limiti dei contributi per i canali di bonifica, ma qui la natura di questo contributo annuo per i proprietari di fondi contigui alle vie d'acqua e per gli industriali e commercianti è molto vaga. Si tratta forse di un incremento di valore delle aree, come succede per le aree comprese nel piano regolatore di una città? Si tratta di un contributo di miglioria, simile a quello, che abbiamo introdotto nelle leggi riguardanti lo sventramento di Napoli, di Roma, di Milano? Oppure si tratta di colpire una rendita di posizione?

Ecco altrettanti delicati problemi economici e finanziari, sui quali desidererei di avere una spiegazione, perchè altrimenti dubito che il tributo diventi inapplicabile o vessatorio.

Ed ora, onorevoli colleghi, dopo queste critiche mi permetto una raccomandazione. Ella, onorevole ministro, ha stanziato 10 milioni per ripristinare le condizioni della navigazione nei canali e nelle vie navigabili. Vorrei raccomandarle di non disperdere in tanti piccoli rivoli questa piccola somma. So che lo Stato è premuto da tutti i desideri e da tutte le aspirazioni regionali, ma io credo che debba resistervi nell'interesse della navigazione, perchè, se questa somma si spenderà in una infinità di opere sparse in tutte le plaghe d'Italia, la navigazione non darà subito alcun risultato, e allora correrà il rischio, in un paese facile agli entusiasmi, ma altrettanto facile all'oblio, di andare a finire nell'onorata sepoltura degli archivi assieme ai dotti volumi dell'onorevole Romanin-Jacur.

Raccomanderei perciò di integrare le iniziative esistenti, di portare l'opera dello

Stato là dove le coraggiose iniziative locali si sono già sviluppate.

Abbiamo oggi iniziata una rete di navigazione interna, che dal porto di Venezia conduce a Mantova. Noi dobbiamo quindi volere che l'opera dello Stato sia rivolta subito ad integrare e completare queste energie nascenti.

Onorevole ministro, ella che è veneto conosce certo le aspirazioni che vi sono nelle nostre regioni emiliana, lombarda e veneta per vedere risorgere la gloria di San Marco nell'Adriatico che non è più il mare nostro.

Queste aspirazioni si manifesteranno certo nella prossima discussione delle convenzioni marittime e susciteranno parole, propositi e speranze, che dimostreranno il grande affetto della gente adriatica alla sua antica gloria marinara e la virtù di resistenza di una tradizione, che il tempo non può illanguidire. Ma io credo che sia vano richiedere ai servizi sovvenzionati il risveglio del porto di Venezia, io credo che questo porto non possa risorgere soltanto perchè lo Stato, mediante enormi sacrifici di somme, lo fa visitare periodicamente dalla bandiera nazionale. Ben altro occorre: occorre cioè che questo porto sia collegato con vie di navigazione, rapide e poco costose, al suo *hinterland*, occorre creare sbocchi verso il porto di Venezia in modo che questo diventi lo sbocco naturale verso l'Adriatico di tutta l'Italia settentrionale.

Questo è il compito del Governo, questo è l'alto significato di questa discussione che precede quella sui servizi marittimi sovvenzionati, quasi ad ammonire che è vano discutere sul diverso pulsare di quei grandi cuori del commercio marittimo che sono i nostri grandi porti d'Italia, se prima non avremo pensato a far affluire a questi cuori, attraverso le larghe arterie delle nostre ferrovie, dei nostri canali, dei nostri fiumi, il vivo palpito dell'economia nazionale. (*Vive approvazioni all'estrema sinistra*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Queirolo.

QUEIROLO. Onorevoli colleghi, il disegno di legge che sta dinanzi alla Camera, per la riconosciuta impossibilità in cui si trova lo Stato di provvedere da solo al rinnovamento della navigazione interna italiana, con previdente e savia disposizione, affida alla cooperazione dello Stato, delle provincie, dei comuni e dei consorzi, la soluzione del grave problema al quale è

connessa tanta parte dell'avvenire economico ed industriale del nostro paese.

In verità il concetto al quale si ispira questo disegno di legge, muta sensibilmente lo stato di diritto che finora ha regolato la maggior parte dei principali canali navigabili d'Italia, che la nuova Italia ha ereditati dagli antichi regimi insieme con i loro oneri.

Di queste vie lo Stato ebbe e riconosce l'onere della conservazione e della manutenzione.

In queste condizioni era ed è, per ciò che riguarda la mia regione, il Canale dei Navicelli, il più importante dei canali della Toscana, quello che mette in comunicazione i centri industriali della provincia di Pisa e di tutta la importante regione della valle dell'Arno col porto di Livorno.

L'importanza di questo storico canale è andata sempre progredendo; in questi ultimi tempi ha raggiunto un traffico di 200 mila tonnellate annue, traffico che è in continuo aumento.

Nell'onere che il Governo ha della manutenzione e della conservazione delle vie navigabili, per la stessa natura delle funzioni dello Stato e per diritto storico, dovrebbe evidentemente ritenersi implicito l'obbligo della coordinazione di queste vie alla progressiva evoluzione dei traffici e dei commerci.

Una funzione puramente conservatrice di queste vie non sarebbe degna di uno Stato moderno; una tale funzione, una tale interpretazione delle funzioni dello Stato, può e deve ammettersi per rispetto alle opere d'arte, ai monumenti, ma evidentemente non può accettarsi per rispetto alle vie di navigazione e alle vie ferrate, il cui carattere essenziale è precisamente quello della continua evoluzione in armonia col progressivo evolversi dei traffici e dei commerci. Ma io comprendo perfettamente che l'onere che con una tale funzione si addosserebbe lo Stato esorbiterebbe di troppo dalla sua potenzialità finanziaria, e se lo Stato, in omaggio a questo diritto teorico dei nostri canali, anche se lo assumesse, evidentemente non potrebbe poi adempierlo. Per conseguenza io penso (poichè è urgente il provvedere) che il principio della cooperazione sancito dalla legge sia accettabile non solo, ma sia da lodare; ed io per la parte che riguarda la mia regione, esprimo la mia gratitudine all'onorevole ministro Bertolini che l'ha proposto. Ma un altro van-

taggio, oltre la relativa sollecitudine nella esecuzione delle opere, avrà questo principio; e sarà questo: che per esso solamente quelle vie acquee che veramente risulteranno utili potranno essere costruite e sistemate. Il Governo sarà così liberato dal tormento di tutte le richieste che non mancherebbero per nuove opere di navigazione, se allo Stato solamente spettasse il compito di provvedere a tali opere, desiderabili sì, ma che non sono, nello stato presente, sufficientemente giustificate. Tuttavia è ben naturale che, per questo disegno di legge, la regione che io rappresento si sia commossa dinanzi al mutamento proposto nel regime storico del suo canale navigabile.

Essa, che era abituata alla nozione tradizionale del dovere dello Stato, dovere mai contrastato ma anche ugualmente non mai adempiuto, di provvedere alla conservazione, alla manutenzione del suo canale, essa non poteva apprendere senza trepidazione le disposizioni di questo disegno di legge, che mette a carico della provincia e dei comuni una parte della spesa necessaria per l'esecuzione delle nuove opere di navigazione. È anche troppo nota l'assoluta impossibilità nella quale si trovano le provincie e le città della nostra regione, di dare questo contributo; la nostra regione quindi vedeva allontanarsi, con le disposizioni di questo disegno di legge ogni speranza di sistemazione del suo maggiore canale navigabile dal quale trae tanta parte della sua prosperità economica, ed alla quale da tanto tempo aspira. Ma una provvida, nuova disposizione che dalla deputazione toscana è stata concordemente patrocinata, è stata dall'onorevole ministro introdotta nel nuovo disegno di legge, la quale toglie ogni ragione a queste preoccupazioni, e mette anche le nostre provincie in condizione di trovare i mezzi necessari alla sistemazione dei loro canali navigabili. L'articolo 19 infatti, con l'istituzione di lievi tasse di navigazione provvede a che anche le nostre provincie, le quali si trovano in condizioni finanziarie estreme, possano trovare i capitali necessari all'esecuzione delle nuove opere; capitali che altrimenti non avrebbero mai potuto trovare. Certo dovranno essere tasse lievissime, perchè altrimenti verrebbe in gran parte ad essere annullato il beneficio della navigazione interna; ma a questo provvederà il Governo col regolamento e con opportune

previdenze del momento. Ed anche qui devo ringraziare l'onorevole ministro che accogliendo la nostra preghiera ha data sanzione ad un provvedimento che renderà veramente efficaci per tutti le disposizioni di questo disegno di legge. Se non che, una disposizione contenuta nell'articolo 26 di questo stesso disegno di legge annullerebbe in gran parte, se non m'inganno e se essa fosse conservata, i benefici della benefica disposizione contenuta nell'articolo 19 nuovamente introdotta.

L'articolo 26, dopo aver riconosciuto il diritto alla concessione della costruzione di queste opere, impone al concessionario obblighi veramente straordinari. « Egli è tenuto, — dice l'articolo 26 — 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, ecc. ».

Ora, chi oserà mai, a questi patti, assumere l'esecuzione di queste opere, dinanzi ad impegni aleatori dei quali è imprevedibile l'importanza? Chi potrà mai prevedere quali saranno le opere nuove, che in così lungo volgere di tempo, richiederanno e i nuovi progressi dei traffici, e, soprattutto, i nuovi portati delle scienze e delle industrie? Chi potrà dire quali saranno le condizioni della navigazione interna, del commercio, dei traffici, fra trenta, quaranta, e cinquant'anni? E, soprattutto, quanto incerta è la previsione dei progressi che potranno in così lungo volgere di anni fare le scienze e le industrie! Io credo che difficilmente si troverebbe un assunto che quale si sobbarcasse a così incerto avvenire delle vicende della navigazione interna, per un così lungo periodo di tempo.

Io ho, pertanto, fiducia che l'onorevole ministro dei lavori pubblici voglia accogliere la preghiera che io gli rivolgo di sopprimere queste condizioni poste alla concessione delle opere di navigazione, senza di che i benefici della provvida disposizione dell'articolo 19 sarebbero annullati.

Ho bisogno poi di rivolgere ancora una preghiera all'onorevole ministro; io gli chiedo di darmi, specialmente dopo quanto ha detto l'onorevole Ivanoe Bonomi, un qualche affidamento circa la distribuzione dei dieci milioni che il disegno di legge pone a disposizione dei lavori di ripristino da eseguirsi per la navigazione interna.

Dalla sistemazione del canale naviga-

bile di Pisa-Livorno, dipende, in gran parte, l'avvenire economico di quelle regioni. Dalla sistemazione di questo canale il porto di Livorno avrà indubbiamente la sua più importante e più economica penetrazione per le sue merci nel suo *hinterland*. Il canale dei Navicelli, rappresenterà per Livorno, consentite ad un medico il paragone, l'aorta del porto di Livorno che è il cuore del commercio della Toscana.

La sistemazione di questo canale navigabile implica, pertanto, un grandissimo interesse che riguarda uno dei maggiori porti del nostro paese e tre grandi provincie della Toscana: le provincie di Pisa, di Siena e di Firenze. Non solo! il progetto di sistemazione di questo canale è pronto. È un magnifico progetto di sistemazione elaborato e preparato con amore pari alla grande sua competenza, dall'ingegnere Biglieri, capo del Genio civile di Pisa: esso dà al canale dei Navicelli una completa, perfetta, definitiva sistemazione. Esso comprende opere di ripristino ed opere nuove di costruzione. Esso ebbe già anche l'approvazione della Commissione reale per la navigazione interna.

È questa la condizione di diritto del canale navigabile di Pisa-Livorno.

Ma quale è la sua condizione di fatto, specialmente dopo le domande e gli eccitamenti che l'onorevole Bonomi ha rivolto all'onorevole ministro dei lavori pubblici? Nessun altro canale ha certamente maggiori diritti storici, maggiore importanza e maggiore urgenza di sistemazione del canale dei Navicelli.

Chiedo pertanto all'onorevole ministro che voglia dare a me ed alla mia regione, l'affidamento che della somma dei dieci milioni, messa a disposizione per la sistemazione delle più urgenti opere di navigazione, una equa parte sarà riservata al canale dei Navicelli che è uno dei più importanti canali navigabili dell'Italia.

Confido che l'onorevole ministro vorrà darmi questa assicurazione, la quale risponde ad un atto di altissima giustizia distributiva: ed io, a mia volta, darò, col più vivo compiacimento, il mio voto a questo disegno di legge, che indubbiamente darà nuovo e vigoroso impulso, alle industrie ed ai traffici del nostro paese. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Samoggia.

(*Non è presente*).

Ha facoltà di parlare l'onorevole Moschini.

MOSCHINI. Rinunzio a parlare nella discussione generale riservandomi di parlare sugli articoli.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Pescetti.

PESCETTI. Se non avessi preso parte al movimento che l'iniziativa privata ha determinato nella regione toscana perchè la navigazione interna potesse essere un fatto concreto, se non avessi preso impegno nell'ultimo congresso regionale toscano di interessarmi della questione, oggi forse non prenderei la parola, dato anche l'orientamento preso ed il pensiero espresso da taluni colleghi della deputazione toscana.

Devo però osservare come la legge attuale modifichi sostanzialmente uno stato di fatto ed uno stato di diritto che era acquisito, a prescindere da altri fiumi, dai tre grandi fiumi Po, Arno, Tevere.

Anche coloro che, esprimendo concetti generali, si sono di più studiati di tenere alto lo spirito ed il pensiero dell'Assemblea, al termine dei loro discorsi hanno rispettivamente dimostrato che, se vi era un pensiero generale da coltivare, vi sono anche singoli corsi fluviali che in modo peculiare stanno dinanzi agli occhi della loro mente.

Sia quindi permesso a me di rilevare alla Camera che dato il contenuto degli articoli 93 e 142, allegato F della legge 20 marzo 1865, esplicito col successivo decreto dell'11 febbraio 1867, che ponevano a carico dello Stato tutte le spese che avevano per unico oggetto la navigazione dei fiumi, laghi e grandi canali coordinati ad un sistema di navigazione che rientravano nell'elenco approvato col detto decreto, oggi indiscutibilmente si modifica il trattamento e si tolgono i benefici concessi.

Il concetto delle spese di navigazione si rompe in tre concetti: spese di ristabilimento, spese di manutenzione, spese per nuove opere che possono migliorare il regime della navigazione.

Ora solo per i corsi fluviali la cui navigazione presenta un prevalente interesse di difesa militare e che costituiscono la prima classe si conserva l'onere a carico dello Stato per ogni ordine di spesa.

Per quei corsi di acqua che giovano al traffico di un esteso territorio, e che formano la seconda classe, lo Stato viene ad

assumersi soltanto le spese di ristabilimento e di manutenzione, non quelle necessarie per opere nuove.

È quindi evidente che quelli che erano diritti quesiti, assicurati nella legislazione italiana ai tre grandi fiumi surricordati, vengono oggi manomessi e lo vengono senza che sia presentato un piano concreto di lavori, senza che all'indicazione che fin'oggi esisteva se ne sostituisca un'altra sia pure più limitata e diversa.

Questo mi preoccupa grandemente in un paese, dove col variare dei Ministeri variano i concetti e le applicazioni, in un paese dove nel campo ferroviario, si è veduto sotto il pretesto della ragione militare costruire strade rovinose e costosissime. La preoccupazione si fa anche più viva quando si ricordino le dichiarazioni che un tempo ebbe a fare l'onorevole ministro Bertolini sul carattere del fiume Po, quando nel 23 marzo 1908 innanzi all'Assemblea, l'onorevole Merzi svolse la sua interpellanza sulla navigazione dell'Arno. Mi auguro che l'onorevole Bertolini, darà qualche spiegazione rassicuratrice.

Provvedimenti sulla navigazione interna certo sono richiesti anche nel nostro paese, giacchè nella seconda metà del secolo scorso, dato il formidabile sviluppo dell'industria delle strade ferrate, strumento adattabile e potente, capace di portare nei luoghi più lontani, difficili e abbandonati la vita, la civiltà e la prosperità, si poté credere che fossero venuti meno la funzione, il compito della navigazione interna; oggi l'attenzione si è rivolta verso questo mezzo di trasporto lento ma sicuro che sfidando i prognostici ha rifiutato di scomparire dinanzi al grande suo concorrente.

Ma sento di non potere unire la mia voce al coro di esaltazione che molti hanno fatto del disegno di legge che sta in discussione. E ciò anche guardando l'opera di altri Stati che ci hanno preceduto in un lavoro assiduo e meraviglioso, quali la Francia e la Germania.

La Francia cominciò dal dotare il paese di oltre 12 mila chilometri di vie acquedotte sia col riscatto di antiche concessioni, sia colla costruzione a spese dello Stato di opere nuove, e poi ha accordato il 50 per cento di concorso a tutte le linee che riescono a raccogliere l'altra metà.

La Prussia, dopo avere anche essa adattato a spese dell'erario i suoi grandi fiumi alle esigenze dei traffici e resi tangibili i

benefizi delle vie di acqua al commercio colle leggi del 1904 anticipa i fondi nel concetto di creare nuove fonti di ricchezza dalle quali otterrà il rimborso necessario per riversare il proprio aiuto sopra altre opere di pubblica utilità.

Non dirò della insufficienza miserissima della somma stanziata per le opere di navigazione: dieci milioni. Mentre per i lavori del Po è già riconosciuto occorrono più di cento milioni, e per l'Arno più di quindici.

Questa legge non costituisce un serio inizio pratico di attivazione delle nostre vie interne di navigazione.

Mi sia permessa un'ultima osservazione: mentre colle disposizioni in esame si lascia al Governo tanto arbitrio nel disporre domani dei denari stanziati, io debbo ricordare la grande, biasimevole incuria dello Stato italiano nel trattamento del fiume Arno.

Anche quelle opere che nel nostro fiume attraverso i tempi attestarono della cura dei Governi toscani, come per esempio la Pescaja detta del Pallone, sono state recentemente travolte e distrutte.

Questa Pescaja colla sua conca rappresentava un'opera organica e vitale per la navigazione del fiume: deve essere con sollecitudine ricostruita.

Ricordando qui come doveroso omaggio le belle relazioni che dettarono gli ingegneri Biglia e Cerutti sulla navigazione interna in Toscana nell'occasione del congresso regionale toscano tenuto in Firenze nel novembre 1908, il Governo tenga presenti quegli studi e le deliberazioni prese.

Lungo il fiume Arno che ricorda i commerci che fecero ricca la gloriosa Repubblica fiorentina, permane, traverso i secoli, ed operoso, lo spirito fluviale: lo attestano i frequenti e industri paesi che si stendono proprio lungo le sue rive.

Aspetto le dichiarazioni esplicative dell'onorevole ministro, ma sento che non sono disposto a dare voto favorevole a questa legge. (Bene! Bravo! *all'estrema sinistra*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Romanin-Jacur.

ROMANIN-JACUR. Onorevoli colleghi, di fronte alla quasi universale ottima accoglienza che è stata fatta a questo disegno di legge, credo che mancherei veramente di rispetto alla Camera, se pronunziassi un discorso, per dire certamente meno bene, quello che altri egregi colleghi hanno già detto in questi giorni. Ma la Camera ammetterà che io ho taluni doveri da com-

piere e li compierò con molta brevità, in modo da far perdere poco tempo.

Mio primo dovere è quello di ringraziare i ministri proponenti ed il mio carissimo amico, onorevole Abignente, per le parole assai cortesi e benevoli con le quali hanno ricordato, nelle rispettive loro relazioni, la modesta opera mia.

E che dirò dei miei onorevoli colleghi? Non uno ha risparmiato a me le lodi, onde, se non fossi, per età, già tetragono ad ogni lusinga, potrei da questa discussione ritrarre il convincimento di essere quello che so di non essere. Ad ogni modo giungano a tutti questi miei onorevoli colleghi i miei ringraziamenti, anzi l'espressione della mia più viva e indelebile riconoscenza.

Signori, sono un uomo che modestamente crede di aver fatto il suo dovere, niente più di questo.

Io ho avuta la fortuna di occuparmi del problema della navigazione interna, per merito dei parecchi ministri, che hanno disposto i primi studi e che sento il dovere di ricordare: per primo l'onorevole Lacava e dopo di lui gli onorevoli Giusso, Balenzano e Tedesco, e di poter compiere questi studi offrendo risultanze che apparvero tali, che tutti quanti sono gli uomini studiosi di mente e di cuore in Italia, dalla Augusta Maestà del Sovrano che ha esaminato minutamente questi studi e se ne è reso esattissimo conto, agli statisti più preclari, tra i quali mi piace citare soltanto, per non omettere nessuno fra i viventi, quelli che pur troppo non sono più, gli onorevoli Zanardelli e Rudinì, a tutti i cultori di scienze economiche che sono in quest'Aula e fuori di essa, riconobbero unanimi che era giunto anche per noi il momento di accingersi a ritrarre dalle nostre vie dell'acqua tutta quella utilità che era possibile ritrarre da esse. In altri termini che bisognava su questo problema della navigazione interna richiamare quella attenzione del paese che gli era mancata dalla costituzione del Regno d'Italia ad allora.

Nè debbo dimenticare di aggiungere anche che è onore della stampa italiana, tutta senza distinzione di parte o di regione, di avere dato largo, cordiale appoggio alla soluzione del problema — e sento obbligo di ringraziarla per i giudizi benevolissimi sempre e con molta bontà espressi sull'opera mia.

Ma in questi giorni — certamente solenni, onorevoli colleghi, perchè si deve decidere quello che occorre per cominciare a fare — pare a me che il merito mio, quello



cioè di avere diretto gli studi tecnici disposti dal Governo, questo merito dico, quale esso sia, abbia fatto dimenticare il merito grandissimo dei precursori, quelli che in tempi oggi remoti avevano già posto dinnanzi al paese, e purtroppo allora non ascoltati, il problema. E mi piace per primo ricordare l'ingegnere Cappuccio di Torino che ne trattò in una bellissima pubblicazione nel 1865 e quindi il generale Mattei che scrisse il suo sempre ancora ottimo libro nel 1886 e poi, discendendo a tempi più vicini, il Paolo Fambri, il Sormani-Moretti e altri parecchi ed il mio amico ingegnere Alessandro Moschini, fratello del nostro collega, il quale per primo ha cominciato col suo denaro a fabbricare battelli a vapore che navigassero i nostri corsi di acqua dell'Alta Italia e il Po nel quale ogni navigazione a vapore si era spenta dal 1860. Il Sormani-Moretti nei suoi lavori di statistica pubblicati, per la provincia di Venezia, molti anni or sono ricorda in nobilissime pagine il problema della navigazione interna specialmente nei riguardi di Venezia.

E mi consenta la Camera che io unisca anche la mia lode alle lodi che vennero da troppo scarse voci in questa discussione tributate ad un soldato delle patrie battaglie, valorosissimo, il quale ritirandosi dal servizio attivo, non si dette alla vita quieta, all'ozio, ma tutta la sua, malgrado l'età, ancor giovanile energia, ha speso e spende a farsi propugnatore indefesso, costante, di questa navigazione interna, come ha ricordato ieri il mio collega Montù, spesse volte anche fra lo scetticismo dei poco studiosi, l'illustre generale Lorenzo Bigotti. E che dica, come ho stretto obbligo di dire, che molto merito per gli studi tecnici spetta ai valorosi miei collaboratori della Commissione, di cui non farò i nomi perchè da molti di voi bene conosciuti — ma fra i quali citerò due soli che purtroppo la morte ci ha tolti, uno anzi da pochi giorni, e cioè l'ispettore superiore del Genio civile Domenico Miceli e il professore Gaetano Bruno direttore della scuola degli ingegneri di Napoli.

Nè posso non ricordare con gratitudine, e a voi tutti onorevoli colleghi particolarmente segnalare, i miei molti collaboratori i quali appartengono al Corpo reale del Genio civile, che dettero a questo studio tutta la loro intelligenza e la loro attività disinteressatamente, perchè lavorarono tutti gratuitamente e gli ufficiali della regia marina.

I volumi pubblicati stanno per attestare l'opera di questi egregi tecnici che fanno onore all'Italia, tecnici valorosi che dai gradi superiori, quello degli ispettori, vanno al più modesto grado di aiutante, come stanno ad attestare il valore degli ufficiali della regia marina che si occuparono dei rilievi delle foci a mare dei principali nostri fiumi. E con dolore debbo pure ricordare che taluno fra questi collaboratori tanto della regia marina quanto del Genio civile purtroppo dovette lasciare anche la vita per malattie contratte in quelle infaste paludi che ancora circondano il delta del Po.

E con grandissimo piacere sodisfo all'obbligo di ricordare a voi, egregi colleghi, perchè nessuno ne ha parlato finora, l'opera di molti fra gli enti morali del Piemonte. Deputazioni provinciali, Municipi e Camere di commercio, i quali a loro spese, insieme ai Comitati locali e valendosi dell'opera di ingegneri egregi, presentarono studi di moltissimo valore. Io debbo dichiarare che è per questo validissimo aiuto dei corpi morali del Piemonte e dei Comitati locali — quello di Torino presieduto dal nostro onorevole collega Boselli — che la Commissione ha potuto compiere il suo lavoro in un tempo relativamente breve; perchè, malgrado la buona volontà del Governo, gli ingegneri del Genio civile sono così stremati per numero, così affaticati dal lavoro, che, specialmente dove si rendeva più difficile raccogliere gli elementi indispensabili per preparare i progetti, come nella regione del Piemonte, sarebbe venuta molto in ritardo l'opera loro.

A questi enti morali, che a loro spese contribuirono a darci questo corredo di studi, vada in questo momento non solo la gratitudine mia, ma confido mi sia lecito dire, anche quella della Camera intera, perchè diedero un esempio che mi auguro possa essere seguito specialmente ora che si incomincerà a passare, come spero, al principio di attuazione.

Detto tutto questo che per me, onorevoli colleghi, era stretto obbligo di dire, io mi limiterò a ringraziare il Governo di avere presentato il disegno di legge che ci sta dinanzi. Ed il mio ricordo in questo momento va molto mesto al caro e purtroppo perduto amico Gianturco, che fu primo fra i ministri a presentare un disegno di legge per la navigazione interna.

Che se quel progetto non incontrò, è vero,



la simpatia e l'approvazione di tutti, certamente nessuno può togliere al Gianturco il merito di avere compiuto il primo atto che dimostrava l'interessamento del Governo italiano per la navigazione interna.

Come non si deve dimenticare l'opera della Commissione eletta dagli Uffici per riferire su quel disegno, intesa a migliorarlo per quanto le è stato possibile, come si rileva dalla bella relazione dell'onorevole Tecchio che abbiamo il dispiacere di non avere più fra noi.

Ma la mia maggiore lode va data all'attuale Governo. All'onorevole ministro Bertolini ed ai suoi colleghi, che raccogliendo talune delle disposizioni del progetto Gianturco, altre idee esposte in studi che erano stati preparati dal Comitato economico della nostra Commissione, al quale appartenevano parecchi dei nostri egregi colleghi, fra altri gli onorevoli Abignente, Giusso, Cappelli, Colosimo, Tedesco ed altri e stavano raccolte in una relazione dell'onorevole senatore Casana, hanno presentato questo disegno di legge veramente organico e nel quale si rispecchia la sapienza amministrativa che tutti riconoscono al mio carissimo amico Bertolini.

Questo disegno di legge, chechè possa pensarsi da taluno, è così armonicamente congegnato nelle sue disposizioni e così informato a principi discentratori, liberali e moderni, che io credo riuscirà davvero in pratica molto utile e rispondente agli scopi che si vogliono raggiungere, ed il paese dovrà ricordare con gratitudine l'opera dei ministri che lo hanno presentato.

La nostra Giunta referente, che ha avuto per suo organo principale il mio carissimo amico Abignente, vi ha portato leggeri ritocchi che lo migliorano. Ma poichè debbo esprimere completo il mio pensiero, mi permetta la Camera di dire che vi è una sola disposizione, che, a mio avviso, l'ha modificato non in meglio.

E affermo questo, malgrado le lodi che ho sentite fare ieri, in proposito, da miei egregi colleghi della Toscana, dall'onorevole Orlando, dall'onorevole Toscanelli e da altri. È stato per opera loro, che la nostra Giunta ed il Governo, d'accordo, hanno introdotto il nuovo articolo 19, il quale stabilisce che si possa, in determinati casi, ammettere un pedaggio, o meglio, con parola più adatta al caso, un tributo sulle vie navigabili.

Ho sempre sperato, sin oggi, che si potesse risolvere, in Italia, questo problema, lasciando libere le vie della navigazione,

come sono libere le vie carrozzabili. Ma mi affretto a soggiungere che, se questa modificazione non entra completamente nel mio credo, l'applicazione di questo tributo è subordinata a tante condizioni, da renderla, secondo il mio giudizio, non generale, ma eccezionale, facoltativa, in modo che la sua influenza non dovrebbe riuscire molto dannosa. Nella peggiore ipotesi, sarà sempre assai facile di far scomparire dalla legge tale disposizione, ove in pratica, essa si mostrasse non rispondente agli intenti di coloro stessi che l'hanno chiesta, e contraria ai fini per i quali oggi è introdotta nel disegno di legge.

Detto questo, se la modesta mia parola può oggi essere utile, essa potrebbe tale riuscire soltanto ove piacesse alla Camera di accogliere una viva preghiera che io chieggo permesso di porgerle.

Questo disegno di legge, nel suo insieme (e mi dispiace di non essere d'accordo col'onorevole Pescetti), è assolutamente buono e non è vero che esso provvegga così scarsamente, come egli afferma, ai mezzi finanziari occorrenti.

Quindi io mi permetto di pregare la Camera di abbreviare la discussione e di non cercare di modificare il disegno di legge con emendamenti che improvvisati lì per lì potrebbero, in pratica, non migliorarlo ma peggiorarlo.

Ho detto che il disegno di legge non è così avaro di mezzi finanziari, come dall'onorevole Pescetti che ha testè parlato ed anche da qualche altro oratore, è stato affermato. Il progetto di legge è inteso a provvedere anzitutto a rendere possibile di trarre tutta l'utilità che si può trarre da ciò che costituisce il patrimonio delle nostre vie fluviali, come esistono oggi e come sono nel nostro diritto già classificate vie navigabili in virtù della legge del 1865.

Quindi dispone per le opere di miglioramento alle vie d'acque attuali classificate e per le vie assolutamente nuove. Si assegnano 10 milioni, tutti a carico dello Stato, che ora riprende sopra di sè l'onere di ridare al Paese queste vie fluviali così come furono prestabilite un tempo, rimettendole cioè nella loro potenzialità (e questo è uno dei grandi meriti di questo disegno di legge, di fronte al primitivo disegno di legge del compianto ministro Gianturco).

Orbene, io credo di poter affermare alla Camera che questi 10 milioni basteranno allo scopo per cui sono destinati!

Cominceremo quindi coll'aver rimesso in ordine tutto il patrimonio delle vie navigabili che oggi abbiamo.

E veniamo alle opere nuove.

Ho inteso parlare di centinaia di milioni, occorrenti per queste opere; ma se è vero che questa grossa somma occorre, secondo le risultanze delle tabelle illustrative allegate al disegno di legge, non è men vero però che essa non rappresenta di fatto il vero fabbisogno dei mezzi occorrenti per il totale svolgimento di tutto il programma il quale addimanderà certamente parecchie centinaia di milioni, ma richiederà molto tempo per poter essere eseguito.

Per quello che può venire, dirò così, pronto nei primi anni, certamente usando dei congegni finanziari che la legge presenta, occorreranno, non le centinaia di milioni di cui ho inteso parlare, ma poche decine di milioni che le condizioni del bilancio ci permetteranno, indubbiamente, ed in tutti i casi di poter stanziare senza difficoltà. Tutto quindi bene considerato, questo disegno di legge, pure essendo nella sua apparenza modesto, non lo è quindi fino a quel punto che taluni oratori hanno detto alla Camera, quasi volendo dire: voi volete fare le nozze con i fichi secchi, volete mettervi a risolvere il problema senza i mezzi adeguati.

Dovunque il traffico si presenterà immediatamente tale da sollecitare gli enti locali a farsi innanzi, assumendo l'onere dei sacrifici pecuniari occorrenti, questo disegno di legge provvederà subito, e i risultati che si otterranno certamente nei primi anni, spingeranno a provvedere meglio in un futuro che forse si presenterà molto prossimo.

E siccome finora nulla si è fatto, e pur volendolo, non sarebbe possibile far tutto di un tratto, e l'esperienza dimostra che in nessun paese si è passato subito dal nulla al tutto, così credo che possiamo accontentarci di quello che il presente disegno di legge ci dà e possiamo quindi, con tranquilla coscienza, dare il nostro voto favorevole ad esso.

Il problema della navigazione interna per noi italiani, o signori, pure ridotto per oggi nei limiti modesti a cui ho accennato, va considerato precisamente, come da parecchi oratori è stato già posto in questa Camera, e mi piace fra essi citare particolarmente gli onorevoli Chimienti e Sanjust, un vero problema nazionale. Essi hanno giustamente ricordato che queste nostre vie di acqua, che sono disseminate nelle diverse

parti del Paese, principalissime quelle della Valle del Po, dell'Arno, del Tevere, devono considerarsi tutte collegate fra loro per mezzo del nostro mare, e che queste nostre vie d'acqua, se certamente non possono competere con le grandi vie dell'acqua che natura ha disposto all'estero, renderanno grandi servizi al traffico, alla economia del paese, se noi potremo spingerle fin dove è possibile di spingerle, entro le nostre diverse valli, sempre mantenendole, meglio che ci sarà possibile, collegate per le vie del nostro libero mare, con tutti i porti grandi e piccoli e piccolissimi e agli scali che abbiamo e che andremo man mano aumentando lungo i litorali. E questo, come pure hanno detto benissimo parecchi oratori, ci permetterà fra altri grandi vantaggi economici, anche quello di dare nuova vita a quel cabotaggio che abbiamo il gravissimo torto di aver lasciato morire.

Ho detto che non avrei fatto un discorso ma brevissime dichiarazioni, e mantengo la parola. Spero che la Camera vorrà accogliere la mia preghiera di affrettare la discussione in modo che il desiderio, che oramai mi è lecito, con grande compiacimento, affermare universale, venga soddisfatto, quello cioè che si possa cominciare a fare qualche cosa per le nostre vie dell'acqua. E questo intento potrà ottenersi soltanto quando, per opera nostra, questo disegno di legge divenga finalmente legge dello Stato.

Non ho altro da dire. (*Vivissime approvazioni — Applausi — Congratulazioni*).

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare l'onorevole Dentice.

Ne ha facoltà.

DENTICE. Dopo la completa discussione fatta dagli onorevoli precedenti oratori, non avrei dovuto prendere la parola su questo disegno di legge, se non vi fossi stato spinto dal dovere di esprimere, specialmente come deputato meridionale, il mio compiacimento per l'iniziativa presa dal Governo allo scopo di risolvere un problema di così grande importanza nazionale. Nè ho voluto far mancare il mio plauso all'onorevole Abignente che, come membro autorevole della Commissione nominata nel 1900, e come relatore ora di questo disegno di legge, ha data una prova di più della competenza sua non comune e dell'attaccamento che porta al Mezzogiorno d'Italia, perchè nulla ha trascurato al fine che fosse tenuto anche conto dei fiumi e dei canali navigabili dei nostri paesi, offrendo così finalmente un nuovo eccitamento

alla iniziativa privata, affinché essa possa in tempo contribuire all'incremento economico e morale d'Italia.

Basta dare uno sguardo all'allegato contenente il completo elenco delle linee di navigazione studiate dalla Commissione governativa per convincersi dell'importanza nazionale della legge.

Sono ivi tenuti in debito conto i fiumi della Valle del Sarno che attraversano Scafati, Sarno e Nocera e rappresenteranno, se usati per servizi di trasporto di merci, un altro incremento della produzione agricola industriale della nostra plaga.

Ciò premesso, io, che non ho una competenza tecnica tale da poter contrapporre a quella degli altri colleghi, mi riservo solo di fare qualche osservazione quando verranno in discussione gli articoli del disegno di legge affinché essa meglio risponda alle finalità propostesi dalla Commissione parlamentare, e dichiaro che darò il mio voto favorevole al disegno di legge in discussione. (*Bene!*)

PRESIDENTE. Tutti gli oratori che erano iscritti hanno parlato. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro dei lavori pubblici.

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. Confesso candidamente alla Camera, che la presente discussione ha rappresentato per me una delle più vive compiacenze, da che ho assunto l'ufficio di ministro dei lavori pubblici.

PRESIDENTE. Cosa rara!

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. Rara assai, onorevole Presidente. Invero a compiacenze di altro genere, io, per mia natura (ciò che è una forza ed una debolezza insieme), poco assai tengo; e quella, a cui veramente anelo, è la coscienza di aver compiuto qualche cosa di bene.

Ora par proprio che, rispetto al disegno di legge sulla navigazione interna, a tanto risultato io sia giunto. E dell'esser ciò stato apprezzato dalla Camera, devo esser grato alla Commissione ed al suo relatore, onorevole Abignente, dal quale io non avrei potuto avere più cordiale sussidio. Pertanto a lui ed agli altri colleghi della Commissione vada anzitutto l'espressione della mia riconoscenza.

E ringraziamenti, non usuale cortesia, ma con sincero sentimento, porgo poi a quasi tutti gli oratori che hanno preso parte a questo dibattito e che io nominatamente

citerò: Bignami, Romussi, Sanjust, Orlando Salvatore, Niccolini, Beltrami, Nava, Papadopoli, Montù, Toscanelli, Bonomi, Queirolo e Dentice, i quali mi furono larghi di espressioni lusinghiere...

GALLI ROBERTO. Ed anche quelli che hanno taciuto!

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. Grazie, onorevole Galli. Grazie anche per la manifestazione di approvazione datami col silenzio.

Non mi furono invece gran fatto benevoli gli onorevoli Sichel, Chimienti e Pescetti. Però dei loro giudizi sul disegno di legge io non mi dolgo, e spero che le dilucidazioni, che sarò per dare, varranno a dissipare parecchi dei dubbi che hanno turbato la loro coscienza. La discussione, in ogni modo, è stata improntata ad una grande praticità, ad una vera conoscenza della materia; e di ciò credo che la Camera abbia grandemente da compiacersi.

L'argomento era ed è così nuovo, legislativamente, che non deve sorprendere se anche gli oratori più favorevoli al disegno di legge, e più volenterosi di approvarlo, hanno sollevato qualche dubbio o hanno fatto richiesta di qualche chiarimento; ed io credo che potrò nel miglior modo acquistare i dubbi e dare i chiarimenti, rendendo conto alla Camera delle condizioni in cui io ho dovuto affrontare il problema, e dei propositi coi quali l'ho affrontato.

Ho già accennato nella relazione (e lo hanno detto parecchi onorevoli colleghi), quanto sia deficiente la legislazione nostra in materia di navigazione interna. Ho ricordato pur nella relazione, e ricordo oggi, come, oltre la deficienza di disposizioni atte a promuoverla, sia da deplorarsi la mancanza d'ogni tutela, perchè nessuna delle nostre leggi relative a lavori pubblici, dalle opere di difesa idraulica alle bonifiche, dalle derivazioni d'acqua agli ordinamenti edilizi, si è mai preoccupato che, soddisfacendo ad altri interessi, non si andassero a turbare profondamente interessi vitali della navigazione interna.

La legge del 1865 (e questo punto devo ben chiarire per tranquillare l'onorevole Pescetti), metteva a carico dello Stato le opere che hanno per unico oggetto la navigazione, ma dichiarava esplicitamente che si riguardavano come navigabili solo quei fiumi e tronchi di fiume sui quali la navigazione è « presentemente » (ossia nel 1865) in costante esercizio. Era poi stabilito che

sarebbe stato fatto un prospetto di tali fiumi e canali, da pubblicarsi con decreto reale; ciò che fu fatto nel 1867.

Ora, quale era l'obbligo assunto, con tali disposizioni, dal legislatore rispetto alla navigazione interna? Un obbligo molto blando: quello della semplice manutenzione delle vie di navigazione che erano in continuo esercizio nel 1865. Ed alla stessa manutenzione non si provvedeva che in modo assai deficiente.

Ora questa (diciamolo pure) deplorabile condizione di cose ha continuato per lunghissimo tempo, senza che se ne facessero grandi lamenti; ma finalmente (come ha ricordato oggi nel suo lucido discorso l'onorevole Bonomi) si risvegliò la coscienza del Paese, giunto ormai ad aver provveduto ad altri mezzi di comunicazione, ancora più reclamati delle vie di navigazione, ossia alle ferrovie; ed è titolo di onore, precisamente di tre ministri meridionali (e la Camera intende la ragione della lode), ossia degli onorevoli Lacava, Giusso e Tedesco, l'aver promosso la nomina delle Commissioni del 1900 e del 1903, i cui lavori tecnici sono superiori ad ogni elogio.

In proposito io non posso non associarmi, con piena sincerità d'animo e col massimo calore, agli elogi, che furono qui da tutti tributati al nostro collega Romanin-Jacur, il quale dette esempio non solo di costanza, ma di rara abnegazione; poichè egli, certo senza attendere alcun più indiretto compenso, ha consacrato parecchi anni della sua vita allo studio tecnico dell'arduo problema. E se oggi la Camera può rendersi conto delle sue effettive condizioni, e se il Paese ha per il futuro tracciata la via per una soluzione soddisfacente, lo si deve e lo si dovrà in massima parte a quegli studi. (*Bravo! Bene!*)

Naturalmente al nome di Romanin-Jacur debbo associare nell'elogio i suoi collaboratori, che con generosità d'animo egli ha testè ricordati; fra cui l'illustre generale Bigotti, e non posso non ricordare quei funzionari del Genio civile, che, quasi tutti gratuitamente, diedero all'improbabile lavoro, per parecchi anni, ore straordinarie della loro affaticata giornata. (*Benissimo!*)

Un argomento mi permetta l'onorevole Bignardi, che ha giustamente augurato per la navigazione interna la costituzione di un Corpo di ingegneri specialisti; di osservargli come il me è antefiore all'assunzione del-

l'ufficio il convincimento che nel Corpo del Genio civile dovrebbero esservi specialisti e sezioni di specialisti, così da non doversi purtroppo tutti i giorni richiedere da ognuno dei suoi componenti una competenza enciclopedica. Ma, disgraziatamente, a questa specializzazione non sarà possibile arrivare se non il giorno, in cui il Corpo sia molto numeroso. E noi ne siamo ben lontani oggi che (come ho avuto occasione di dire parecchie volte alla Camera), specialmente per effetto del terribile terremoto dell'anno scorso, mi trovo rispetto a funzionari tecnici in un vero stato di fallimento. Ma prendiamo conforto da questo, che ogni qualvolta si richiedono competenze speciali, come in materia di navigazione ed in tante altre, abbiamo la fortuna di trovare nel Genio civile persone, che sanno adempiere al compito nel modo più soddisfacente. (*Approvazioni*).

Il mio compianto predecessore l'onorevole Gianturco ebbe il merito, lui meridionale, di aver per primo proposto un disegno di legge per disciplinare l'istituto della navigazione interna. Però, reso questo omaggio ben meritato alla sua iniziativa, io non potevo, come ministro, dimenticarmi di tutte le obiezioni, che al suo disegno di legge avevo rivolte come deputato in una riunione, allora tenuta fra colleghi interessati al problema.

Io non potevo infatti ammettere che lo Stato si sgravasse per tre quinti delle spese di manutenzione delle vie di navigazione in esercizio, che la legge del 1865 ci ha imposte per intero. Io non potevo considerare opportuno che la iniziativa delle opere, anche di semplice manutenzione (oltre che di quelle nuove) spettasse esclusivamente ai consorzi, poichè siccome l'iniziativa avrebbe portato seco l'onere di spese onerose, l'effetto di quella disposizione sarebbe stato che per molte vie di navigazione anche assai importanti non si sarebbe fatto assolutamente nulla. Certo io non sottoscriverei intieramente al giudizio severissimo, che l'onorevole Nava ha ieri pronunciato sul disegno di legge Gianturco, ma non posso disconoscere che esso ben poco avrebbe promosso la navigazione interna.

Era infatti un grandissimo inconveniente il commisurare il concorso dello Stato sul costo dei progetti delle opere nuove anzi che sulla spesa effettiva e per le stesse opere di manutenzione sulla spesa media che lo Stato aveva sostenuto nel decennio precedente. Poichè disgraziatamente il regno d'Italia

ha fatto poco o nulla per mantenere le stesse maggiori vie di navigazione, non so davvero come avrebbero potuto i consorzi sopperire alle spese di manutenzione, quando da parte sua lo Stato avesse ridotto il proprio concorso ad una quota evidentemente minima.

Infine al disegno di legge Gianturco io avevo mosso aspra opposizione, perchè esso non conteneva alcuna disposizione relativa ad opere di ristabilimento.

Era dunque per me una necessità logica mettere completamente da banda quel disegno di legge ed all'infuori di ogni ispirazione burocratica, pormi nettamente innanzi i termini del problema amministrativo economico politico quali io li vedevo e cercarvi una soluzione. Esponendoli ora alla Camera, le darò, spero, la giustificazione delle disposizioni del disegno di legge, di cui rivendico la paternità.

Io dovevo anzitutto tener conto delle nostre condizioni naturali di navigazione, quelle condizioni naturali che furono in modo così perspicuo illustrate dai lavori della Commissione tecnica e di cui, del resto, i colleghi hanno piena conoscenza.

La conformazione del nostro paese (fortunatamente o disgraziatamente, che sia, per altri aspetti) nei riguardi della navigazione interna è tale, che esso non può avere una vera rete di navigazione interna come ne godono paesi esteri con le loro pianure degradanti dolcemente al mare, con penetrazione di 400 o 500 chilometri nell'*hinterland*.

Noi possiamo solamente mettere in valore ramificazioni di vie navigabili, e, come bene ha opinato la Commissione tecnica, pensare al loro collegamento con la navigazione di cabotaggio; ossia fare alla periferia quel collegamento che la natura ci impedisce di tenere al centro.

Non poteva considerare la navigazione interna come una funzione a sè stante, ma come una parte del complesso sistema dei trasporti, tenendo anche presente che la nostra rete ferroviaria è stata costruita senza l'obbiettivo che un giorno o un altro essa avesse da essere integrata dalla navigazione interna.

E provvedendo a legiferare negli anni di grazia 1908-909 potevo io non tenere alcun conto dell'esperienza, non dico secolare, ma certo di parecchi decenni, che in materia si era fatta all'estero? Non dovevo

far conto del risultato là verificatosi della concorrenza fra ferrovie e vie di navigazione?

In Inghilterra, per esempio, le ferrovie riuscirono completamente vittoriose sulle vie di navigazione e ne ridussero a ben poco il servizio; in Germania invece le vie di navigazione riescono a fare una concorrenza attiva alle ferrovie: ma non bisogna dimenticare le condizioni specialissime dei suoi fiumi, assai ampi, con un tracciato quasi diritto, che non costringe a percorsi tortuosi più lunghi di quelli ferroviari, con agevolezza di rimorchio per lunghi convogli di natanti, senza bisogno di conche, perchè i pendii sono dolcissimi, quindi senza i ritardi e le spese maggiori che dalla necessità di simili opere sono imposte.

Ma in Francia la navigazione interna, ad onta delle centinaia e centinaia di milioni che furono spesi, riesce a sostenere la concorrenza delle ferrovie soltanto grazie a ciò, che lo Stato interdice tariffe ferroviarie che non siano superiori del 20 per cento a quelle delle vie di navigazione.

E bisognava anche por mente alle conclusioni, cui è giunta una discussione che oramai da gran tempo va facendosi fra economisti, finanziari e uomini pratici, sul valore della navigazione interna, rispetto alle ferrovie. E le conclusioni prevalenti fra gli uomini più illuminati in questa materia sono che in generale sia preferibile, da parte di un paese, l'impiego dei propri capitali nella costruzione di ferrovie anzichè di nuove vie navigabili; che sia invece proficuo l'adattamento alla navigazione delle vie naturali esistenti; e che il trasporto con la navigazione interna sia economicamente conveniente solo per merci ingombranti, di poco costo, non soggette a facile deperimento, che possano sopportare lunghi periodi di resa, per le quali, cioè, non sono necessarie rapidità e regolarità, o che, essendo scarso il loro valore, consentono al commercio ed all'industria una maggiore immobilizzazione di capitale. Ma, giova notarlo, queste conclusioni non infirmano in alcun modo la nitida affermazione fatta ieri dall'onorevole Nava, che cioè, date le condizioni nostre, le ferrovie non hanno in alcun modo da temere la concorrenza della navigazione interna, ne hanno quindi da ostacolarla in alcun modo, ma debbono considerarla come una loro proficua integrazione.

Io non potevo dimenticare, onorevoli

collegli, che se, come ha scritto Pascal: *Les rivières sont des chemins, qui marchent*, disgraziatamente, camminano proprio all'inverso di quello che sarebbe desiderabile. Perchè la massima parte delle merci ponderose, delle materie prime, delle derrate alimentari, ha bisogno di essere trasportata all'interno, ossia deve risalire a ritroso la corrente; con che si rende inevitabile un considerevole aumento delle spese di trasporto per via fluviale.

Da tutte queste condizioni e convinzioni, derivava che io dovessi considerare la navigazione interna come un diretto beneficio soltanto per determinate plaghe, a cui essa crea una condizione di privilegio rispetto ad altre. Di qui la giustizia di far contribuire nelle relative spese le plaghe favorite. Certamente sono frequenti i casi, in cui l'importanza degli interessi locali soddisfatti dalla navigazione interna è tale, da far sì che questi interessi assumano fino ad un certo punto consistenza di interessi generali; ed allora la ripercussione degli interessi locali nell'interesse generale giustifica anche il concorso dello Stato; ma questo deve razionalmente commisurarsi sull'entità di questa ripercussione.

Da un lato, io non dovevo offendere la fede nella legge, non far, cioè, venir meno, l'aspettativa creata dalla legge del 1865 nelle popolazioni, che le maggiori vie di navigazione, di cui ho parlato, abbiano da esser mantenute dallo Stato; chè anzi questo ha il dovere di riparare alle conseguenze di una manutenzione stata per tanti anni trascurata. Ma dall'altro lato, in quanto si trattasse di creare nuove vie di navigazione o di ampliare e migliorare quelle esistenti, io dovevo prefiggermi che i sacrifici dello Stato per un concorso suo maggiore o minore avessero la loro garanzia prima nel rendimento economico delle nuove opere. E quale garanzia più sicura poteva io trovare, se non l'iniziativa, la volontarietà del concorso da parte di quegli enti locali, che hanno da risentire il primo, l'immediato, il tangibile beneficio delle opere stesse? Qui stava, del resto, riposto il segreto di mettere la Camera in grado di giungere rapidamente all'approvazione del disegno di legge: poichè, bandito il concorso tra tutti i progetti di nuove opere di navigazione in base all'interesse economico che ciascuna può presentare, in base alla volontarietà dei sacrifici che chi può trarne vantaggio sia disposto a fare, non avevo

bisogno di presentare un programma particolareggiato di lavori e tanto meno una graduatoria per la loro esecuzione, che avrebbero determinato il dissidio tra i miei colleghi, chiamati naturalmente ciascuno a patrocinare quelli della propria regione.

Ed è questa la ragione per la quale, onorevole Papadopoli, ella mi concederà di non seguirla nella disamina che ha fatta sulla opportunità di costruire un nuovo canale di comunicazione dalla spiaggia veneta al Po; se ciò facessi, io mi dipartirei dal programma che mi sono rigidamente imposto e che è lineamento essenziale del mio disegno di legge.

Inoltre, o signori, io dovevo propormi che le discipline del nuovo istituto non si scostassero dai principii consuetudinariamente accolti dalla nostra legislazione, non contrastassero con l'evoluzione della nostra coscienza amministrativa. Egli è per ciò che ho adottato per la navigazione interna il sistema che sostanzialmente vige per tutte le altre categorie di opere pubbliche, per le strade ordinarie, le ferrovie, le bonifiche, le opere idrauliche di difesa.

E poichè la istituzione è affatto nuova, io dovevo infine preoccuparmi anche di legiferare il meno che fosse possibile, perchè nella ignoranza del come la navigazione interna potrà concretamente svolgersi nel nostro paese e specificatamente nelle sue così diverse regioni, conveniva lasciarle la massima agevolezza di adattamento all'ambiente; conveniva lasciare ai suoi organismi la maggiore possibile duttilità; conveniva permettere che tutte le ipotesi potessero verificarsi, da quella di energiche iniziative locali a quella della loro assoluta inerzia, assicurando che in ogni caso fosse tuttavia possibile una attuazione del programma, che sta nel cuore di tutti noi.

Ecco, onorevoli colleghi, come io fui condotto a staccare le vie della navigazione interna dal sistema delle opere idrauliche, a farne qualche cosa a sè stante e a distinguere poi le vie ed opere di navigazione in quattro classi, a seconda appunto della maggiore o minore entità dell'interesse generale rispetto agli interessi locali che ne sono più immediatamente soddisfatti.

Pertanto alla prima classe ho assegnate le vie che presentano un prevalente interesse di difesa militare; questa definizione, onorevole Pescetti, pare a me così chiara che nè l'Arno, nè il Tevere, nè il Po stesso potranno, a mio avviso, essere ascritti alla

prima classe, perchè a tale intento non basta che i fiumi, ed i canali abbiano importanza militare, ma bisogna che l'interesse per la difesa militare abbia prevalenza sugli altri. E niuno mi potrà convincere che gli interessi commerciali, industriali ed agricoli che si collegano alla navigazione, per esempio del Po, abbiano un interesse minore di quello che essa possa avere nei riguardi militari. Ora, dato il prevalente interesse per la difesa nazionale, è giusto che alle vie della prima classe provveda lo Stato all'infuori di ogni onere e partecipazione degli enti locali.

I requisiti delle vie della seconda classe consistono nel mettere capo ad un porto e nel giovare al traffico di un territorio estero. Io ho volentieri annuito al desiderio della Commissione di attenuare alquanto la rigidità della formula, con cui questa disposizione era stata originariamente concepita, affinché si possa nella classificazione procedere con una certa latitudine di criteri. E la formula, quale è oggi, permette a me di tranquillare completamente sia l'onorevole Niccolini, sia l'onorevole Borsarelli, che testè mi ha fatto cortesemente pervenire un emendamento da lui presentato. Questi nostri onorevoli colleghi si preoccupano degli allacciamenti di un canale o un fiume, che per sè stesso meriti di essere iscritto in seconda classe, e precisamente l'onorevole Niccolini con un porto e l'onorevole Borsarelli con una ramificazione di canali. Ora evidentemente basta leggere con qualche attenzione il testo dell'articolo 2, per intendere il concetto che l'ha dettato. Si parla infatti di linee di navigazione formate da fiumi, laghi e canali, da soli o collegati fra loro: pertanto la via di navigazione va considerata come un sistema, di cui sono parte integrante gli allacciamenti necessari per la sua esistenza.

È inutile che io spieghi quali sono i caratteri della terza e della quarta classe, perchè la Camera li ha certamente compresi.

Invece rispondo alla censura che i criteri di classificazione da me proposti siano piuttosto vaghi ed incerti. Questi criteri, perchè conducano a giustizia nella pratica applicazione, debbono di necessità essere indicativi e non tassativi, perchè in tal caso per esser completi dovrebbero tradurre in formula tutti i singoli casi disparatissimi che possono presentarsi nel procedere alla classificazione. Questa rappresenta poi una fun-

zione di estrema delicatezza, ed è per ciò che ho proposto di affidarla al Governo soltanto per un primo periodo di tempo e di farne poi proseguire l'opera per ministero di legge.

Per ben disciplinare l'istituto della navigazione interna io doveva evidentemente definire le opere di navigazione. Una definizione che appariva ovvia è quella delle opere di manutenzione, che corrispondono cioè alle opere ordinarie, e delle opere nuove, che corrispondono alle opere straordinarie; distinzione questa, fra opere ordinarie e straordinarie, di cui ogni legge per lavori pubblici tiene conto. Ma, per le speciali ragioni che ho dianzi ricordato, dovevo creare anche un'altra categoria di opere e precisamente le opere di ristabilimento, intese a ripristinare per un canale, un fiume, un tronco di fiume, le condizioni di navigabilità esistenti all'epoca dell'approvazione della legge del 1865, e che per effetto della trascurata manutenzione da parte dello Stato siano andate deperendo. È questo un compito di riparazione e di giustizia e, permettetemi di dirlo, anche un atto di moralità legislativa. (*Bravo!*)

Ora per le vie della seconda classe (e su questo è bene soffermarci un momento) io ho proposto di porre a carico dello Stato tutte quante le opere, sia di manutenzione, sia di ristabilimento: è pertanto evidente come dall'approvazione di questo disegno di legge, non sarà in alcun caso peggiorata l'attuale condizione di cose, ma sarà migliorata.

E di ciò tanto mi sono preoccupato, che una disposizione transitoria prevede il caso, abbastanza raro a verificarsi, che un corso di acqua ora iscritto fra quelli da essere mantenuti a spese dello Stato, per effetto dei nuovi criteri, abbia da essere assegnato alla terza classe: ebbene anche in tal caso è imposto allo Stato l'obbligo di ripristinare le sue condizioni di navigabilità.

L'onorevole Bonomi ha sollevato dubbi circa i criteri con cui il regolamento potrà giungere a determinare l'interessenza di province e comuni agli effetti del loro concorso nelle spese. Io potrei anche accennare qualche criterio che sono andato da tempo considerando, potrei anche dire fino a qual punto ritengo accettabile il criterio del disegno di legge Gianturco, di commisurare, cioè, il concorso alla portata del traffico, e come io creda che questo criterio abbia da essere temperato con altri. Ma



l'onorevole Bonomi mi permetterà di non farlo, perchè conviene lasciare affatto impregiudicata la questione a quella Commissione di uomini, certo valenti, che dovranno essere nominati per la compilazione del regolamento.

Certo questa ed altre delicate questioni si sarebbero potute risolvere nel disegno di legge; ma, se così avessi voluto fare, non so se ancora sarei stato in grado di presentarlo, perchè all'uopo sono necessari un lungo studio, una matura disamina. D'altro lato avrei finito col portare dinanzi alla Camera un vero codice e la Camera non è molto adatta a discuter codici, e quando lo faccia non è dato sperare in una sollecita approvazione.

Per la risoluzione delle difficoltà accennate dall'onorevole Bonomi, credo adunque che convenga avere fiducia nella Commissione che sarà nominata, ad avviso dell'onorevole Bonomi, dal mio successore; poi che egli ritiene che sto navigando col gabinetto verso la foce, ma mi pare che navighiamo tanto bene all'interno, che vi ci addestreremo anche a superare i marosi della navigazione marittima. (*ilarità*).

Del resto, voglia l'onorevole Bonomi considerare anche che le leggi è meglio averle da ritoccare il meno possibile, giacchè la necessità di apportarvi una modificazione, che tutti trovano ragionevole, richiede la presentazione di un disegno di legge, e ciò fa nascere appetiti di altre modificazioni che per lo più non sono altrettanto giuste ed opportune. Pertanto è savio partito lasciare al regolamento anche la determinazione di qualche norma che a rigore avrebbe carattere legislativo: infatti i regolamenti si possono riformare con molto minore solennità e si possono modificare solo in quei punti che occorre di riformare senza andare a pregiudicarne altre questioni.

Alle vie della terza classe provvederebbe il consorzio delle provincie e dei comuni col concorso di due quinti della spesa da parte dello Stato. In proposito devo tranquillare l'onorevole Nava, il quale teme che il concorso dello Stato andrebbe commisurato al costo del progetto anzichè alla spesa che si renda effettivamente necessaria. Ora io dichiaro che il concorso va commisurato alla spesa che si sia resa effettivamente necessaria. Il che è anche giustificato dall'essere i lavori sottoposti alla vigilanza del Genio civile e dall'essere prescritto che i pagamenti rateali seguano in base a certificati

del graduale avanzamento delle opere. Né io, onorevole Nava, avrei difficoltà a iscrivere nella legge la parola *effettiva* (poichè io la intendo così e non credo possa essere intesa altrimenti); ma temo che si farebbe più male che bene, mentre la commisurazione del concorso dello Stato su la spesa effettiva è la norma generale nella amministrazione dei lavori pubblici, norma della quale si prescinde soltanto quando c'è una esplicita disposizione di legge, come rispetto alla concessione *à forfait* di opere di bonifica. Del resto quando si parla di «spesa» si intende ciò che si spende e non ciò che si presume di spendere.

Debbo a proposito della terza classe dissipare qualche dubbio che fosse sorto nell'animo dei colleghi del Mezzogiorno leggendo la relazione dell'amico Abignente. Egli si preoccupa che non esista nelle sue regioni quella vita tradizionale dei consorzi, che è così evoluta nell'Italia settentrionale, e mostra di temere che la costituzione di consorzi per le vie navigabili di terza classe abbia da mancare nell'Italia meridionale. Ma osservo che in proposito non si tratta di una costituzione facoltativa, ma bensì obbligatoria, e che nel caso, in cui il consorzio non funzionasse, soccorre il rimedio del suo scioglimento.

Quanto all'altra preoccupazione dell'onorevole Abignente, che cioè i comuni e le provincie consorziate non abbiano voglia in sostanza di far niente e che all'incontro altri enti o privati individui abbiano voglia di fare, il disegno di legge provvede perchè, grazie all'istituto della concessione della via di navigazione, l'iniziativa volenterosa di enti morali, diversi dai comuni e dalle provincie, o di private persone possa agevolmente esplicarsi.

Passo a parlare dei proventi e delle tasse che ho cercato di assicurare più che ho potuto alle nuove imprese di navigazione. L'ho fatto partendo dal concetto che vi debba contribuire chiunque ne tragga vantaggio; concetto dal quale le opinioni finanziarie moderniste dell'onorevole Bonomi non possono dissentire.

Anzitutto ho proposto che si possa richiedere un contributo sia ai proprietari di fondi rivieraschi o contigui, sia agli industriali e commercianti che ritraggono vantaggio dall'opera nuova e per i quali questa sarebbe altrimenti fonte di un ingiustificato arricchimento procurato a spese di altri.



A proposito di questa disposizione l'onorevole Bonomi ha lamentato una certa indeterminatezza; ma io debbo invocare anche qui la scusante che ho allegato prima, perchè anche in tale argomento ho dovuto osservare il criterio generale che mi ha ispirato nella preparazione di tutto il disegno di legge. Ho dovuto, cioè, affacciarmi le straordinarie varietà di condizioni che possono presentarsi: ogni norma precisa, particolareggiata che avessi adottata, avrebbe corso grave pericolo di trovarsi in stridente contraddizione con la peculiare fisionomia delle concrete condizioni. Ed anzi mi auguro che lo stesso regolamento abbia in materia ad essere molto parco di disposizioni. Piuttosto io mi sono preoccupato che le modalità richieste per l'emanazione del decreto d'imposizione dei contributi affidino contro il pericolo che essi siano tirannici ed ingiusti, ed ho poi proposto, d'accordo con la Commissione, che sia aperto l'adito al ricorso alla quinta sezione del Consiglio di Stato; con che è assicurato l'esame e la decisione sul merito delle singole imposizioni di contributi.

Nessuno degli oratori ha criticato le tasse per l'ancoraggio artificiale, l'alaggio, l'uso di conche, di piani inclinati, ecc.; tasse destinate a pagare soltanto l'interesse e l'ammortamento delle spese che queste opere abbiano da costare e di quelle del loro esercizio. E nemmeno fu mossa critica alla disposizione che lascia per 50 anni a beneficio delle nuove opere di navigazione il provento che possa ritrarsi da maggiori portate d'acqua utilizzabili per irrigazione, o da nuove o maggiori energie elettriche.

Invece di qualche critica fu oggetto la disposizione relativa ai pedaggi. Ora ho confessato alla Commissione, e confesso alla Camera che, nella preparazione di questo disegno di legge, l'istituzione di pedaggi (intendiamoci bene, per sostenere l'onere della spesa di nuove opere) era stata da me considerata. Leggendo gli atti del recente Congresso di navigazione a Pietroburgo, vi aveva trovato una relazione assai convincente sull'opportunità di istituire i pedaggi a quello scopo.

Se i cosiddetti diritti di navigazione, che in sostanza corrispondevano ai pedaggi, erano stati aboliti in Francia da una legge del 1880, poi un economista di altissimo valore, l'Yves Guyot, aveva come ministro dei lavori pubblici presentato nel 1890 un

disegno di legge, col quale venivano riammessi per far fronte alle spese di creazione e miglioramento delle vie navigabili, ed il disegno di legge aveva ottenuto l'unanime suffragio dalla Commissione. Successivamente una legge del 3 luglio 1900, autorizzando la Camera di commercio di Saint Dizier, a contrarre un mutuo di 5 milioni per un'opera di navigazione, ed una legge del 23 dicembre 1903, autorizzando quella di Douai a fare un prestito di 30 milioni per il nuovo canale del Nord, davano loro facoltà d'imporre un pedaggio, commisurato precisamente alle annualità occorrenti pel servizio dei prestiti. Ed era rimasto impressionato dal fatto che, mentre l'articolo 54 della Costituzione dell'Impero tedesco esplicitamente vieta l'imposizione di tasse sui corsi d'acqua naturale, la legge del 1905 la ammise per compensare le opere di miglioramento e di manutenzione delle vie navigabili naturali. Ora, di fronte a questi sintomi significanti d'un mutamento d'opinione, io era venuto nell'idea di proporre una consimile disposizione, ma l'avevo poi abbandonata riflettendo che molti qua dentro sarebbero stati i difensori di quella assoluta esenzione da balzelli, che per la navigazione interna è stata stabilita dalla legge del 1865. Senonchè ho dovuto dar gran peso alle ragioni espresse nell'ultima discussione del bilancio dei lavori pubblici dall'onorevole Salvatore Orlando, ragioni care pure all'onorevole Toscanelli, all'onorevole Queirolo ed agli altri colleghi toscani, i quali temono che per le stremate condizioni finanziarie i comuni della loro regione non possano in alcun modo assumere l'onere delle grosse spese necessarie per migliorare le vie di navigazione.

D'altro canto a me, antico difensore, in questa Camera, delle sorti finanziarie dei comuni e delle provincie, non poteva non cuocere di proporre per essi nuovi oneri senza dare corrispondenti cespiti d'entrata. Ed eccovi, onorevoli colleghi, la spiegazione del come in questi giorni m'indussi a proporre l'articolo aggiuntivo che ebbi la fortuna di veder approvato dalla Commissione.

L'articolo ammette il pedaggio, ma ponendo condizioni tali, che ne attenuano di molto la portata, e cioè limitando la concessione alla riscossione dell'onere conseguente da opere nuove, a beneficio non dello Stato, ma soltanto dei comuni e delle

province, che si trovino nelle disagiate condizioni previste dalla legge ferroviaria del 12 luglio 1908.

L'onorevole Orlando ha fatto voti perchè vadano esenti dal pedaggio i piccoli natanti; ed io non posso non concordare nel suo pensiero. È ragionevole che la tassa, sia pure in minima misura, non sia imposta che sui trasporti oltre un certo tonnello: altrimenti sarebbe oltremodo vessatoria senza che alla vessazione corrispondesse un reddito notevole.

Ma anche in questo argomento io prego la Camera di voler lasciare che il regolamento stabilisca qualche norma concreta: fra altro sarà necessario che sia determinata rigidamente l'aliquota massima.

Alle imprese di navigazione ho pur date altre agevolanze e precisamente ho proposto che l'approvazione dei progetti equivalga alla dichiarazione di pubblica utilità e che sia consentita una larga facoltà di espropriazione.

Un collega ha espresso il desiderio di ancor maggiore larghezza; ma quel collega rilegga l'articolo 15 e rileverà che esso dà facoltà di espropriare non soltanto le aree che si ritengono necessarie, ma anche quelle che si ritengono utili per sede di scali, nonché quelle che convenga riserbare per magazzini e futuri impianti industriali o commerciali!

Sarebbe pertanto giustificato l'allarme dei proprietari di terreni anziché la preoccupazione di coloro che intendano fare nuove opere di navigazione.

Ma non bastavano questi vari sussidi ed agevolanze: bisognava assicurare anche una grande scioltezza di movimenti a tutti gli organismi della navigazione interna. A tale intento ho anzitutto introdotto e disciplinato le anticipazioni, per modo che a chiunque sia disposto ad anticipare denari per l'esecuzione di un'opera di navigazione, la legge permetta di farlo, assicurando anche il pagamento degli interessi.

Ma io mi preoccupai altresì di provvedere al caso, in cui rispetto ad una via di navigazione, lo Stato od i comuni e le provincie stessero neghittosi e vi fosse invece qualcuno (enti morali, Società, persone private) che fosse disposto a sostituire la propria attività alla loro inerzia. Erano troppo recenti i miei studi sulla concessione di ferrovie all'industria privata (poichè ho avuto l'anno scorso la fortuna di far ap-

provare, in proposito, un disegno di legge), perchè non mi balenasse alla mente il concetto di pareggiare una via navigabile ad una ferrovia, facendone oggetto di concessione, e naturalmente, non per creare un monopolio di navigazione, ma monopolio delle opere e dell'impianto ed esercizio dei mezzi occorrenti alla navigazione. Grazie a tale pareggiamento, tutta l'esperienza amministrativa e legislativa, che si è potuta fare in materia di concessioni ferroviarie, le stesse agevolanze che il fisco si è persuaso di accordare alle imprese per costruzione di ferrovie, sono tornate buone da un momento all'altro per la navigazione interna: è bastato un semplice richiamo di articoli di legge.

L'onorevole Orlando, l'onorevole Quirolo ed altri colleghi non hanno poi ragione di temere le conseguenze di quel comma dell'articolo 26, che impone ai concessionari di vie navigabili l'obbligo di eseguire nelle opere le variazioni dipendenti dallo sviluppo del traffico, da nuovi trovati delle scienze e da mutamenti avvenuti nel corso d'acqua, da cause anche fortuite o di forza maggiore. Io consentirò tutt'al più a togliere dal testo di quel comma l'ipotesi dei nuovi trovati; ma, ciò fatto, i concessionari di vie navigabili si troveranno nella identica condizione di quelli di ferrovie. E come si son concesse tante ferrovie e tante altre ne sono richieste che presto mi verranno meno i fondi necessari, così si assicurino quei miei onorevoli colleghi che non mancherà per colpa dell'articolo 26 chi richieda la concessione di opere di navigazione. Ma voglio aggiungere anche la considerazione che, in fin dei conti, gli obblighi imposti al concessionario dall'articolo 26 hanno compensi esplicitamente stabiliti dall'articolo 18, che prevede il rimborso delle spese, non solo di manutenzione, ma anche di miglioramento nelle opere nuove, prevede la reimposizione di contributi per opere addizionali o di miglioramento, prevede che, pur ammortizzato il capitale d'impianto, le tasse di ancoraggio, alaggio ecc. siano dovute anche a rimborso delle spese di miglioramento.

Così concepita e plasmata, la legge (e lo hanno riconosciuto tanti egregi colleghi) è indubbiamente agile. L'esperienza potrà dimostrare la necessità di complementi, come bene ha detto l'onorevole Romussi. Ma attendiamo i risultati dell'applicazione e frattanto guardiamoci bene, per tema che qualco a non sia oggi disciplinato,

dal fare una legge farragginosa, e lasciamo anche, come ho già invocato dalla Camera, che parecchie questioni siano disciplinate dal regolamento.

E, fra queste, vedrà la Commissione per lo studio del regolamento se sarà il caso di soddisfare ai voti espressi dall'onorevole Montù, che del resto collimano con idee manifestate, con una competenza di cui io sono ben lieto di spesso valermi, dall'onorevole Sanjust rispetto alle dimensioni dei canali, delle conche e quindi implicitamente al tonnellaggio dei natanti. Però, se io dovessi fin d'ora dare istruzioni a quella Commissione, le suggerirei di non fare in materia prescrizioni troppe precise, perchè occorre l'adattabilità loro alla infinita varietà dei casi concreti.

Pur non arrendendomi ad aggiungere alla legge tutte le disposizioni che furono invocate da taluni oratori, una ne propongo però alla Camera d'accordo con la Commissione. L'onorevole Beltrami e qualche altro collega (mi pare l'onorevole Nava) hanno accennato alla opportunità di disciplinare il coordinamento delle vie di navigazione alle altre vie di trasporto; e certo essi volevano alludere alle ferrovie ed alle tramvie. Ora io convengo in questa opportunità. A soddisfarvi non ho che da metter fuori un articolo di legge già stato studiato, ma poi omissso nel progetto per amore di semplicità, e lo leggo perchè la Camera possa subito formarsene un preciso giudizio:

« Ove lo permettano la sicurezza e la regolarità dell'esercizio, sono obbligatori i raccordi e gli allacciamenti dei porti e scali lacuali e fluviali a prossime linee ferroviarie e tramviarie:

a) quando dagli esercenti delle linee ferroviarie o tramviarie o di navigazione si sia fatta richiesta di eseguirli a proprie spese;

b) quando dal ministro dei lavori pubblici ne sia dichiarata l'opportunità. In tale caso i raccordi e gli allacciamenti sono compresi tra le opere nuove di cui all'articolo 3, e gli esercenti delle linee ferroviarie o tramviarie allacciate o raccordate, o delle linee di navigazione, o degli stabilimenti che si giovano dei raccordi ed allacciamenti sono tenuti a contribuire, in proporzione del rispettivo vantaggio, nella misura e nei modi da stabilirsi col regolamento ».

Nello stesso ordine di idee reputo altresì opportuno di aggiungere all'articolo 33 un comma che estenda alla navigazione sui

fiumi e canali le disposizioni vigenti per la navigazione sui laghi.

Colgo l'occasione per dichiarare che mantengo inalterata la vigilanza e la sorveglianza che in materia di navigazione interna oggi è attribuita al Ministero dei lavori pubblici, e credo che esso sarà in condizione di bene esercitarla. Dico questo, per rispondere ad un dubbio che è stato manifestato dall'onorevole Bignami a proposito del porto Catena a Mantova. Perfettamente d'accordo, onorevole Bignami, che in passato quella vigilanza, come in genere tutto quanto concerneva la navigazione interna, era trascurata. Ma già prima d'oggi io me ne sono preoccupato ed ancor prima di proporre il disegno di legge ho cominciato a fare quello che mi era possibile di fare. All'uopo ho affidato la vigilanza e la sorveglianza sulle vie di navigazione all'ufficio speciale delle ferrovie e tramvie, perchè la navigazione interna è soltanto parte del complesso sistema dei mezzi di comunicazione e di trasporto terrestri, specialmente delle ferrovie e tramvie. Per quanto poi riguarda il porto Catena, da tempo vi furono inviati due ispettori a rendersi conto dello stato delle cose, e questi funzionari hanno già presentato proposte di sistemazione, che sono confortate dalla piena approvazione degli enti interessati, e fra breve un capace funzionario dell'ufficio speciale andrà a risiedere permanentemente colà.

Se l'onorevole Beltrami fosse presente, io temo che grazie alle concessioni da me succennate si sentirebbe « ai trionfi avvezzo », e quindi farebbe il viso dell'armi udendo ora che invece non posso soddisfare altri suoi desideri, dei quali si è pur fatto eco prima di lui l'onorevole Sichel. L'onorevole Beltrami mi domandò di includere nel disegno di legge disposizioni analoghe a quelle vigenti per le ferrovie concesse all'industria privata relativamente all'equo trattamento del personale impiegato nei servizi di navigazione. Ma io non mi sento, allo stato attuale delle cose, di aggiungere simili disposizioni; ed a rendersi ragione del mio rifiuto, prego gli onorevoli Sichel e Beltrami di considerare che il disegno di legge disciplina non le imprese di trasporto, bensì le imprese di opere di navigazione. Per quanto riguarda queste ultime, i lavoratori, che vi saranno impiegati, godranno delle provvidenze della legislazione generale, che già oggi tutela, e meglio tutelerà in futuro tutti i lavoratori.

Una uguale ragionevole ripulsa devo opporre all'altra richiesta di estendere alle opere di navigazione le disposizioni sancite da altre leggi per le cooperative di lavoro. Non ce ne è più bisogno da che io stesso ho proposta e fatta approvare la legge sui consorzi delle cooperative, la quale per unificare la materia ha dovuto per l'appunto abrogare le disposizioni sparse in singole leggi.

L'onorevole Bonomi si è preoccupato che nel presente disegno di legge non sia riprodotta una disposizione del progetto di legge Gianturco relativamente alla facoltà della Cassa depositi e prestiti di fare mutui a condizioni normali a comuni, a provincie e ad altri enti morali per opere di navigazione. La sua preoccupazione, onorevole Bonomi, sarebbe giustificata se per legge organica la Cassa depositi e prestiti non fosse autorizzata a fare simili prestiti, ma invece essa è sempre autorizzata a fare prestiti ad enti morali per opere pubbliche. *(Interruzione del deputato Bonomi Ivanoe).*

Onorevole Bonomi, ella vuole accennare all'opportunità di sopprimere per le opere di navigazione il limite relativo alla sovrapposta per i mutui di comuni e provincie. Ma io sono d'avviso che questa materia meriti di essere disciplinata in modo organico e che non convenga andar con singole disposizioni introducendo continue eccezioni alla legge generale.

La preoccupazione più viva manifestata da molti degli oratori concerne la insufficienza dei mezzi finanziari autorizzati dal disegno di legge. Io credo che, spiegandoci chiaramente, questa preoccupazione in grandissima parte svanirà. Anzitutto la manutenzione delle vie di navigazione è pienamente assicurata, perchè vi si provvederà col relativo stanziamento nella parte ordinaria del bilancio dei lavori pubblici ed i fondi già oggi a questo fine stanziati sono sufficienti: basta non stornarli per altri bisogni. Io che me ne sono astenuto, in due anni di amministrazione sono giunto a comperare per più di un milione di splendide draghe, due per il Po, una per l'Arno, una per il Tevere; draghe di cui una ha già cominciato e le altre cominceranno fra pochi giorni a lavorare. Per l'altro ho concluso lo acquisto anche di un rimorchiatore e di una officina galleggiante per il servizio delle draghe del Po. Del lavoro fatto da una di queste ultime sono altamente soddisfatto, perchè, il costo di scavo per metro cubo ha

importato 13 centesimi, e le spese di esercizio per circa 200 mila metri cubi di materiale escavato non superarono lire 26 mila. Orbene in passato il dragaggio costava, nei rari casi in cui lo si faceva, circa lire 2 al metro cubo. Vedano da ciò gli onorevoli colleghi quale vantaggio rappresenti per lo Stato il possesso di propri mezzi effossori. Questo è un vero programma che ho cercato di iniziare in argomento, perchè non solo ho comperato draghe per le vie fluviali, ma ne ho anche comperate due assai potenti per i porti e confido che i miei successori continueranno in tale indirizzo, perchè sono convinto che nessun danaro sarà impiegato a più alto saggio di interesse di quello speso nell'acquisto di mezzi effossori.

Quanto alle opere di ristabilimento, mi tengo sicuro che i dieci milioni, per quanto è possibile fare previsioni in materia di lavori pubblici, saranno sufficienti. Io pregai infatti l'onorevole Romanin-Jacur, che possedeva tutti i dati necessari, di fare il calcolo della spesa occorrente e mi attenni ai suoi autorevoli suggerimenti.

Mi resta a dire delle opere nuove; ma per queste sarebbe assolutamente prematuro fare oggi un concreto programma. Infatti come potrei chiedere oggi 20, 50 o 100 milioni senza sapere quali opere si eseguiranno prossimamente? Ho già detto e ripetuto che lo Stato non assumerà sacrifici per l'esecuzione di opere nuove, se non assecondando l'iniziativa e quando vi sia il volenteroso concorso degli enti locali. Bisogna dunque attendere che ciò concretamente si verifichi ed allora a concreti fabisogni provvederanno speciali leggi. Tuttavia io, ho pur proposto di cominciare a stanziare nel prossimo esercizio un milione per concorsi e sovvenzioni. Ora basta che ognuno consideri quale sia il giuoco di sovvenzioni continuative per 50, 60, 70 anni, per comprendere come anche se soltanto cinque o seicento mila lire di nuove sovvenzioni ogni anno si impegnassero a tale oggetto, sarebbe assai rilevante la quantità di nuove opere che potrebbero essere intraprese.

L'onorevole Chimienti, a proposito di questo disegno di legge per la navigazione interna, ha creduto di richiedermi molto recisamente una dichiarazione di politica portuale. Onorevole Chimienti, io sono in grado di soddisfare con grande facilità al suo desiderio. In materia di politica por-

tuale io ho una sola direttiva molto chiara e semplice: dare esecuzione alle leggi con la massima coscienziosità entro i limiti dei fondi che sono posti a mia disposizione. E questo mio criterio (del resto non saprei averne uno diverso), non è tornato certamente dannoso al Mezzogiorno, dei cui interessi particolarmente si è preoccupato l'onorevole Chimienti. Invero godo di fargli conoscere, che durante i due anni della mia amministrazione gli impegni che io sottoscrissi per opere portuali nell'Italia settentrionale, nell'Italia centrale e in Sardegna (per la maggior parte, cioè, d'Italia) ammontarono a 19 milioni e 733 mila lire, per il Mezzogiorno a 17,689,000 lire. E questa proporzione all'incirca si riscontra per le altre categorie di lavori, perchè per tutte le opere pubbliche dell'Italia settentrionale, dell'Italia centrale e della Sardegna, da che tengo l'ufficio sottoscrissi impegni per 166 milioni; e ne sottoscrissi nell'ammontare di 150 milioni per le sole provincie meridionali.

Quanto ai piccoli approdi, dei quali si è pure preoccupato l'onorevole Chimienti, egli non ha che da leggere la relazione preliminare scritta dall'onorevole Romanin-Jacur pel volume concernente le opere di navigazione del Mezzogiorno. Là egli apprenderà che i piccoli approdi torneranno di una grandissima utilità, quando naturalmente vi saranno le vie di navigazione, al cui collegamento periferico essi avranno da servire. Ma oggi io non sono autorizzato a spendere nulla in conto di questi 30 milioni e bisognerà che i relativi fondi siano chiesti al Parlamento allorquando si porrà mano alle nuove opere di navigazione.

Non posso finire senza compiacermi vivamente del tono calmo, e perchè calmo altamente patriottico, di questa discussione; e ne devo dar lode in modo particolare a colleghi del Mezzogiorno, sia a quelli che hanno parlato sia a quelli che non hanno parlato. Certamente i colleghi del Nord hanno fatto bene ad accettare con sì cosciente volenterosità, l'onere dei concorsi di spesa che per opere nuove di navigazione sono domandati alle loro provincie e ai loro comuni. Essi hanno pur fatto bene a dimostrare che dall'esecuzione di nuove opere di navigazione e dallo sviluppo di un sistema interno di navigazione, specialmente nella valle del Po, potranno avere grandissimo giovamento la produzione ed i traffici del Mezzogiorno. Ma non è men vero che

nel Mezzogiorno solo poche opere di ristabilimento (io devo essere franco) vi sono da fare come, autorevolmente lo dimostrò la Commissione tecnica, sono anche poche le nuove opere che possano avere grande importanza. Dunque, siamo sinceri: questa legge gioverà specialmente all'Italia settentrionale e all'Italia centrale. Ma, o signori, è ben naturale che nella varietà così straordinaria delle condizioni del nostro paese certe leggi giovino specialmente ad alcune regioni ed altre leggi specialmente ad altre. Orbene, è per l'appunto con l'accoglimento sereno di leggi, che giovino ad alcune regioni da parte dei rappresentanti di altre regioni, che non solo si assicura il progresso economico del paese, ma si cementa sempre più la sua coscienza unitaria! (*Vive approvazioni — Applausi — Moltissimi deputati si recano a congratularsi con l'onorevole ministro*).

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

ABIGNENTE, *relatore*. Onorevole Presidente, data l'ora tarda, mi pare sarebbe opportuno rimettere a domani il seguito di questa discussione.

PRESIDENTE. La Camera non ha ancora deliberato nulla intorno alla durata delle sedute. Possiamo quindi consentire nel desiderio dell'onorevole relatore.

Il seguito di questa discussione è rimesso a domani.

### Presentazioni di disegni di legge.

RAVA, *ministro dell'istruzione pubblica*. Chiedo di presentare alcuni disegni di legge.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

RAVA, *ministro dell'istruzione pubblica*. Mi onoro di presentare alla Camera i seguenti disegni di legge:

Proroga della legge 15 luglio 1900 per concessione ai comuni di mutui per edifici scolastici.

Chiedo che questo disegno di legge sia deferito all'esame della Giunta del bilancio.

Conversione in legge del regio decreto 3 giugno 1909, n. 480, che autorizza la continuazione dell'iscrizione di fondi a favore della Università di Messina;

Conversione in legge del regio decreto 7 agosto 1909, n. 608;

Istituzione presso la Biblioteca Nazionale di Napoli di una officina dei papiri ercolanesi.

**PRESIDENTE.** Do atto all'onorevole ministro dell'istruzione pubblica della presentazione dei seguenti disegni di legge:

Proroga della legge 15 luglio 1900 per concessioni ai comuni di mutui per edifici scolastici.

Questo disegno di legge sarà trasmesso alla Giunta del bilancio, secondo la richiesta dell'onorevole ministro, sulla quale non credo vi possano essere obiezioni.

Conversione in legge del regio decreto 3 giugno 1909 che autorizza la continuazione dell'iscrizione di fondi a favore dell'Università di Messina;

Conversione in legge del regio decreto 7 agosto 1909, n. 608;

Istituzione presso la Biblioteca Nazionale di Napoli di una officina dei papiri ercolanesi.

#### Interrogazioni e interpellanza.

**PRESIDENTE.** Si dia lettura delle interrogazioni e di una interpellanza.

**PAVIA, segretario, legge:**

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici per conoscere le ragioni del non ancora avvenuto pagamento delle indennità dovute ai proprietari di terreni espropriati sin dal 1907 per l'ampliamento della stazione ferroviaria di Chivasso.

« Di Robilant ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della pubblica istruzione per conoscere gl'intendimenti del Governo sulle scuole d'architettura in Italia.

« Manfredo Manfredi ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici sulla urgente necessità di destinare all'ufficio del Genio civile di Rovigo il personale tecnico occorrente per il regolare funzionamento del detto importante ufficio.

« Pozzato ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per sapere come intenda rimuovere le cause della persistente mancanza, alla stazione di Pallanza-Fondotoce, del materiale necessario al tra-

sporto delle merci in genere, ed in specie del granito, che è il più importante prodotto del luogo, per fare cessare il gravissimo danno che deriva ai proprietari e conduttori delle cave ed ai lavoratori.

« Beltrami ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'istruzione pubblica per sapere se intenda concedere una sessione straordinaria di esami ai giovani delle scuole medie di Palermo, che a causa del terremoto di Messina, rimasero chiuse per circa tre mesi.

« Di Stefano ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici: 1° sul ritardo dell'Amministrazione delle ferrovie a definire gli studi per i lavori indispensabili ed urgenti per sistemare la strada fra 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; 2° Se non creda che, dopo dieci anni di reclami, di progetti e di promesse, sia venuto il momento di iniziare i lavori per modificare in altezza e larghezza l'arco che dà passaggio sotto la ferrovia, alla via Garibaldi lungo il Varenna in Pegli, affinché abbiano finalmente a cessare gli inconvenienti ed i pericoli dai quali sono minacciati i moltissimi carri ed i cittadini che vi transitano quotidianamente, a servizio delle molte industrie che trovansi in quella regione.

« Graffagni ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro di agricoltura, industria e commercio per sapere quali provvedimenti intenda prendere il Governo di fronte alla dichiarazione di « zona abbandonata » fatta ai vigneti delle provincie pugliesi, attaccati dalla fillossera.

« Chimienti, Di Frasso ».

« Il sottoscritto chiede d'interpellare il ministro dell'interno per sapere se non intenda proporre una legge colla quale si estenda alle provincie la facoltà di assumere direttamente i pubblici servizi, concessa ai comuni dalla legge 29 marzo 1903, n. 103.

« Meda ».

**PRESIDENTE.** Queste interrogazioni saranno iscritte nell'ordine del giorno; e così pure la interpellanza, qualora il ministro interessato non dichiarerà, nel termine regolamentare, di non accettarla.

**PIETRAVALLE.** Chiedo di parlare.

**PRESIDENTE.** Ne ha facoltà.

**PIETRAVALLE.** Ho presentata una interrogazione al ministro della pubblica istruzione concernente una agitazione destatasi tra i liberi docenti della Facoltà medica della Università di Napoli, e che si è estesa anche alla classe degli studenti. Pregherei di voler considerare se non sia opportuno che l'onorevole ministro risponda con sollecitudine, o anche immediatamente, a questa interrogazione; e ciò nella speranza che quella agitazione possa avere termine, dopo la sua parola moderatrice e assicuratrice.

**PRESIDENTE.** Io, come custode dei diritti di tutti i colleghi, debbo fare osservare all'onorevole Pietravalle che non potrei consentirgli di stabilire che alla sua interrogazione venisse risposto in precedenza.

È soltanto il ministro che, quando viene interrogato, ha il diritto, se lo crede necessario per ragioni di pubblico interesse, di rispondere in anticipazione od anche immediatamente.

**RAVA, ministro dell'istruzione pubblica.** Chiedo di parlare.

**PRESIDENTE.** Ne ha facoltà.

**RAVA, ministro dell'istruzione pubblica.** Avevo ieri letto l'interrogazione dell'onorevole Pietravalle, ed è proprio mia intenzione di rispondere presto, non appena mi giungano le informazioni che ho chieste al rettore; giacchè è strano che un regolamento universitario, che vige da quattro anni, abbia improvvisamente oggi a suscitare delle agitazioni.

E tanto più mi preme di rispondere presto perchè, con la nuova legge, se gli studenti mancano alle lezioni o queste non raggiungono il numero di cinquanta, essi perdono l'anno.

Ripeto quindi che mi impegno a rispondere alla interrogazione dell'onorevole Pietravalle non appena mi siano giunte le notizie dal rettore dell'Università di Napoli.

**PRESIDENTE.** Allora rimane così stabilito.

La seduta termina alle 17.45.

### *Ordine del giorno della seduta di domani.*

1. Interrogazioni.

2. Verificazione di poteri — Elezione contestata del collegio di Vicopisano (eletto Sighieri).

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

Sulla navigazione interna (2).

#### *Discussione dei disegni di legge:*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

26. **Riduzione della tariffa telegrafica interna (95).**

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

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

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

---

PROF. EMILIO PIOVANELLI

Capo dell'Ufficio di Revisione e Stenografia

---

Roma, 1909 — Tip. della Camera dei Deputati