

LXIXª TORNATA

GIOVEDÌ 30 MARZO 1922

Presidenza del Presidente TOMMASO TITTONI

INDICE

Commemorazione (del senatore Lojodice) . pag. 1991

Oratori:

PRESIDENTE 1991
RICCIO, *ministro dei lavori pubblici* 1991

Disegni di legge (Approvazione di):

« Conversione in legge del Regio decreto 26 aprile 1917, n. 746, concernente l'organico dei depositi cavalli stalloni: sostituzione di un posto da direttore di seconda classe (maggiore) ad uno da direttore di terza classe (capitano) » 2012

« Conversione in legge del Regio decreto 20 novembre 1919, n. 2276, riguardante il reclutamento degli ufficiali subalterni effettivi dell'arma dei Carabinieri Reali » 2013

« Conversione in legge del decreto luogotenenziale 23 dicembre 1915, n. 1950, riguardante l'associazione italiana dei cavalieri del Sovrano militare ordine di Malta. Obblighi disciplinari. Riconoscimenti di gradi e aggiunta di cariche al personale dell'associazione » 2014

« Conversione in legge del Regio decreto 4 marzo 1920, n. 468, che concede una proroga della moratoria accordata con decreto luogotenenziale 1 febbraio 1918, n. 102, per le obbligazioni contratte prima del 1º novembre 1917, nelle provincie venete invase o sgombrate per ragioni militari » 2015

« Conversione in legge del decreto luogotenenziale 8 dicembre 1918, n. 2001, portante provvedimenti a favore dell'istruzione professionale » . 2020

« Conversione in legge del Regio decreto 7 marzo 1920, n. 326, che autorizza una maggiore assegnazione annua di lire 30 mila per il funzionamento della stazione sperimentale di batteriologia agraria di Crema » 2021

« Conversione in legge del Regio decreto 2 ottobre 1919, n. 2505, che sopprime la Regia Scuola

pratica di agricoltura di Grumello del Monte (Bergamo) ed approva la convenzione con l'ente Scuole industriali di Bergamo per la fondazione ed il funzionamento di una scuola agraria » pag. 2022

« Conversione in legge dei Regi decreti 22 novembre 1919, n. 2440, e 7 novembre 1920, n. 1724, concernenti la moratoria delle obbligazioni di aziende esercenti servizi pubblici di trasporto » 2026

« Autorizzazione della spesa di lire 7 milioni per la costruzione di ponti lungo la strada interprovinciale litoranea adriatica nei territori delle provincie di Teramo e Chieti » 2028

« Conversione in legge del Regio decreto 24 marzo 1921, n. 431, che rende definitiva la validità di taluni decreti luogotenenziali recanti provvedimenti di tariffe di trasporto sulle ferrovie dello Stato » 2029

(Discussione di):

« Conversione in legge del Regio decreto-legge 3 giugno 1920, n. 871, col quale sono prorogati i termini stabiliti dalla legge 14 luglio 1912, n. 854, per la classificazione ed il riordinamento delle scuole industriali » 2016

Oratori:

BOSCO-LUCARELLI, *sottosegretario di Stato per l'industria e il commercio* 2018, 2019
RAVA 2017, 2019

« Conversione in legge del decreto luogotenenziale 19 marzo 1916, n. 500, col quale l'amministrazione delle ferrovie dello Stato è autorizzata, nell'interesse del pubblico servizio, ad espropriare in tutto od in parte il diritto di privativa industriale » 2030

Oratori:

BOSCO-LUCARELLI, *sottosegretario di Stato per l'industria e il commercio* 2031, 2032
FERRARIS CARLO 2031, 2032
SCIALOJA 2032
(Presentazione di) 2004, 2010

Interpellanza (Svolgimento di):

« Sulle direttive per favorire e affrettare lo sviluppo della navigazione interna » pag. 1993

Oratori:

RICCIO, *ministro dei lavori pubblici* 2005

ROMANIN JACUR 1993, 2007

Interrogazione (Svolgimento di):

« Sull'affrancazione dei canoni, censi, livelli ed altre annue prestazioni » 1992

Oratori:

D'ANDREA 1992

ROSSI LUIGI, *ministro della giustizia e degli affari di culto* 1992, 1993

Petizioni (Discussione sulle relazioni della Commissione per le) 2008

Oratori:

BERTETTI, *relatore* 2010

D'ANDREA, *relatore* 2009, 2011

POLACCO, *relatore* 2011

Relazioni (Presentazione di) 2004, 2032

Ringraziamenti 1991

Saluto al Senato belga e relativa risposta . . 1990

Sul processo verbale:

Oratore:

SECHI , . 1990

La seduta è aperta alle ore 15.

Sono presenti i ministri della giustizia e affari di culto, del tesoro, della guerra, della marina, dell'istruzione pubblica, dei lavori pubblici, dell'industria e commercio, del lavoro e previdenza sociale, per la ricostituzione delle terre liberate e il sottosegretario di Stato per l'industria e commercio.

BISCARETTI, *segretario*, legge il verbale della seduta precedente.

Sul processo verbale.

SECHI. Chiedo di parlare sul processo verbale.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SECHI. Ieri, soltanto in seguito a vive insistenze di alcuni colleghi, e contrariamente all'orditura del mio discorso, io ho parlato anche delle ragioni che, secondo me, non rendono lo scafo della *Leonardo* così sicuro contro le armi subacquee, come gli scafi di navi più moderne e soprattutto più grandi. Lo scafo della *Leonardo* quando fu disegnato era ottimo, e nulla di meglio fino allora era stato fatto, anzi rappresentava un cospicuo miglioramento di fronte

agli scafi che altre marine impostarono contemporaneamente, ed anche successivamente fino allo scoppio della guerra. Io su questo argomento ho parlato a memoria, poichè non ero preparato e soltanto, ripeto, in seguito ad invito vivamente espresso da vari colleghi: parlando a memoria sono incorso in una lieve inesattezza riguardo allo spessore delle paratie di protezione.

Io domando, perciò, che quanto dissi su tale questione sia cancellato dal resoconto stenografico, poichè desidero che neppure una inesattezza, per quanto lieve, risulti in argomento di tanta importanza.

PRESIDENTE. Della dichiarazione del senatore Sechi sarà tenuto conto nel verbale di oggi.

Se non si fanno altre osservazioni, il verbale si intenderà approvato.

(È approvato).

Messaggio del Senato belga.

PRESIDENTE. In seguito alla manifestazione del Senato in onore del Senato del Belgio, io mi feci premura di spedire al suo illustre presidente a Bruxelles il seguente telegramma:

« PRESIDENTE SENATO - Bruxelles.

« In questo giorno memorando in cui Roma immortale accoglie esultante gli Augusti Sovrani della nobile Nazione belga, il Senato italiano ha, con unanime acclamazione, espresso il suo deferente omaggio agli ospiti Augusti ed inviato un fervido saluto di simpatia e di fratellanza al glorioso popolo belga che ha così mirabilmente lottato e sofferto per il trionfo della giustizia e per la causa della libertà, formulando i voti più cordiali per la sua prosperità e la sua grandezza.

« *Presidente Senato italiano*: TITTONI ».

Il presidente del Senato Belga mi ha risposto col seguente telegramma:

« A S. E. TITTONI, *Presidente del Senato, Roma*.

« Il Senato belga mi incarica di esprimervi i più vivi ringraziamenti per la nobile manifestazione del Senato italiano in occasione della visita dei nostri Augusti Sovrani. Il Belgio con-

serva fedelmente il riconoscente ricordo del magnifico e spontaneo slancio dell'Italia nella gigantesca lotta per la causa della libertà, del diritto e della giustizia. L'accoglienza entusiastica che il nostro Re ha ricevuto dalla cavalleresca nazione italiana ci riempie l'animo di gratitudine. L'Assemblea v'invia i voti più ardenti per la grandezza e la prosperità del vostro bel paese.

« *Presidente del Senato belga:*

« *Barone DE FAVEREAU* ».

(*Vivi e generali applausi*). *

Ringraziamenti.

PRESIDENTE. Dalla famiglia del defunto senatore Cavasola ho ricevuto il seguente telegramma di ringraziamento:

« Porgo a Vostra Eccellenza e al Senato del Regno l'espressione profondamente commossa dell'animo mio e della mia famiglia per il solenne contributo di omaggio reso alla memoria di mio padre, che teneva a massimo onore e premio della sua operosa esistenza in servizio dello Stato, l'appartenere all'Alto Consesso.

« Firmato: PIETRO CAVASOLA ».

Commemorazione del senatore Lojodice.

PRESIDENTE. (*Si alza e con lui si alzano Senatori e Ministri*).

Onorevoli Colleghi,

Un altro lutto doloroso. Ancora ieri era presente in quest'aula il nostro amato collega Vincenzo Lojodice che, colpito da apoplezia, spegnevasi ieri sera improvvisamente.

Nato il 18 novembre a Corato, in provincia di Bari, si addottorò in giurisprudenza, della quale scienza fu sempre appassionato cultore. Esercitò in Napoli l'avvocatura con notevole successo, soprattutto in materia civile, dove il suo ingegno sottile e la sua coltura seppero farsi tosto apprezzare: fu anche reputato collaboratore di riviste giuridiche.

Nel 1892 iniziò la sua carriera politica, quale deputato del Collegio di Monopoli per la 18ª Legislatura; e quel Collegio gli confermò il mandato anche per due legislature successive.

Nella 21ª fu deputato per Nocera Inferiore, che rappresentò fino al 1901. Alla Camera fu uno dei più fidi amici e seguaci dell'on. Zanardelli che per lui aveva grande stima ed affetto; fu deputato attivo e prese parte a discussioni molto importanti, in cui seppe sempre imporsi all'attenzione dei colleghi colla sua oratoria incisiva e serrata.

Più notevoli fra i suoi discorsi furono quelli sul credito fondiario, sulla circolazione bancaria, sui demani comunali dell'Italia meridionale. Fu anche membro reputato d'importanti Commissioni e per la sua giovialità, franchezza ed onestà aveva saputo cattivarsi simpatie ed amicizie in ogni settore.

Il 3 giugno 1908 fu nominato senatore e fu d'allora in poi sempre assiduo ai nostri lavori, lasciando la sua consueta residenza di Napoli ogni qual volta il Senato tenesse seduta.

Vincenzo Lojodice non aveva che amici ed era a tutti caro e simpatico per il suo arguto ingegno, la sua giovialità e la sua parola caustica e pronta ad esprimere con un motto felice impressioni e giudizi.

La sua morte improvvisa lascia un amaro senso di rimpianto e di doloroso stupore. Scompare con lui un amico buono, fedele a tutta prova alle amicizie, un carattere franco ed onesto.

Inchiamoci reverenti sulla salma del collega ed amico impareggiabile e porgiamo alla famiglia, così crudelmente colpita, l'espressione del nostro più vivo cordoglio. (*Approvazioni*).

RICCIO, *ministro dei lavori pubblici*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

RICCIO, *ministro dei lavori pubblici*. Il Governo si associa alle parole nobilissime pronunziate dall'illustre Presidente del Senato in ricordo di Vincenzo Lojodice.

Lo vedemmo qui ieri, il carissimo amico, al suo posto di lavoro prender parte, come sempre faceva, ai lavori del Senato, così come lo ricordiamo, noi deputati, nelle legislature passate prender parte attiva ai lavori della Camera. Per quattro legislature fu compagno nostro, poi venne in quest'aula, ma nell'una e nell'altra Camera dette sempre prova di affetto grande ed immutabile alla sua parte politica, esempio di virtù e di costanza politica che va notato e premiato. E così mostrò sempre giovialità grande,

espressione del suo animo buono, che faceva sì che egli non avesse nemici in qualunque parte della Camera e del Senato. Era pronto, vivace, argutissimo: per il suo ingegno acuto, e per la sua dirittura, lo si ricorderà lungamente, e sempre con vivo sentimento di affetto. (*Vive approvazioni*).

Svolgimento di interrogazione.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento della interrogazione dell'onorevole senatore D'Andrea al ministro della giustizia ed affari del culto: « Per sapere se abbiano avuto termine gli studi promessi nella seduta del Senato del 10 febbraio 1921 per disciplinare l'affrancazione dei canoni, censi, livelli ed altre annue prestazioni e dichiarare cessata la efficacia del decreto luogotenenziale 18 maggio 1916, n. 638, e del decreto Regio 29 gennaio 1920, n. 118, con i quali i debitori vennero autorizzati all'affrancazione con obbligazioni del prestito nazionale al 5 per cento ».

Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro della giustizia e degli affari di culto per rispondere a questa interrogazione.

ROSSI LUIGI, *ministro per la giustizia e per gli affari di culto*. La questione sollevata dalla interrogazione dell'onorevole D'Andrea è certamente importante, anche perchè si collega col finanziamento delle Opere pie. Per questo era stata nominata una Commissione presieduta dal vostro collega senatore Calisse, Commissione che ha già terminato i suoi studi. Io li prenderò subito in considerazione e mi propongo di presentare poi un apposito disegno di legge al Parlamento.

PRESIDENTE. L'onorevole senatore D'Andrea ha facoltà di parlare per dichiarare se sia soddisfatto.

D'ANDREA. Il dibattito relativo a questi due decreti non è nuovo in quest'Aula. Fu sollevato dal senatore Spirito il 16 settembre 1920, venne riprodotto da me il 10 febbraio 1921. La prima volta il ministro delle finanze, rispondendo al senatore Spirito, assicurò che la questione sarebbe stata studiata; più tardi il ministro della giustizia, onorevole Fera, ripetette a me le stesse assicurazioni; ma, purtroppo, 17 mesi sono trascorsi invano. Io ringrazio l'onorevole ministro Rossi della cortese risposta,

ma vorrei avere sicuro affidamento che un problema così grave, che ha turbato vivamente l'economia del paese e danneggiato direttori di fondi e creditori di canoni, venga una buona volta risoluto.

I due decreti, luogotenenziale il primo, in data del 18 maggio 1916, Reale il secondo, del 29 gennaio 1920, furono emessi durante ed immediatamente dopo la guerra, per urgenti necessità del momento storico che attraversava il paese, quando cioè bisognava lanciare i prestiti ed incoraggiare i debitori di canoni ed altre prestazioni ad affrancarli acquistando titoli del nuovo consolidato.

Era, senza dubbio, una grave violazione di contratti esistenti, era uno strappo al Codice civile, in forza del quale il debitore di un canone o di un'annua prestazione ha diritto all'affrancazione mercè il pagamento di un capitale corrispondente all'annuo canone sulla base del 5 per cento. Il primo decreto danneggiò gravemente gl'istituti di beneficenza; il secondo estese il danno ai privati.

Onorevole ministro, io desidero che le sue dichiarazioni non rimangano nel campo delle promesse, come quelle dei suoi predecessori, ma che vengano tradotte nel campo dei fatti, mediante la presentazione di un disegno di legge che disciplini le affrancazioni e metta termine alla efficacia dei due decreti. Il primo fu emesso in virtù dei pieni poteri, mentre il secondo del 29 gennaio 1920 è un decreto-legge, il quale avrebbe dovuto essere portato innanzi al Parlamento per la conversione in legge.

Ebbene noi vediamo ogni giorno presentati per la conversione in legge decreti di poca importanza, e talvolta già esauriti. Invece un decreto così grave, come quello del 29 gennaio 1920, non è stato ancora portato all'esame del Parlamento. Ma non basta presentare un disegno di legge che disciplini la delicata materia delle affrancazioni. Ella, onorevole ministro, deve anche impegnarsi (beninteso fin dove un ministro, in momenti come questi, possa assumere impegni di una qualche durata) deve impegnarsi, ripeto, a farlo discutere al più presto dalle due Camere.

Io confido che le promesse fatte da lei non siano, come quelle dei suoi predecessori, poste nel dimenticatoio, e che gli studi tante volte

promessi, escano dal campo empirico, per entrare in quello della realtà.

ROSSI, *ministro per la giustizia e per gli affari di culto*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ROSSI, *ministro per la giustizia e per gli affari di culto*. Le ragioni così lucidamente esposte dall'onorevole D'Andrea non fanno che sempre più confermarmi nella intenzione di presentare, appena sarà possibile - io spero alla ripresa dei lavori parlamentari - il relativo disegno di legge. (*Approvazioni*).

Svolgimento della interpellanza del senatore Romanin-Jacur.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento della seguente interpellanza dell'onorevole senatore Romanin-Jacur al Presidente del Consiglio e ai ministri dei lavori pubblici, dell'industria e commercio, dell'agricoltura e del tesoro: « Per conoscere quali sono le direttive che il Governo intende adottare per favorire ed affrettare, nell'interesse del nostro paese, lo sviluppo della navigazione interna ».

Ha facoltà di parlare l'onorevole senatore Romanin-Jacur per svolgere la sua interpellanza.

ROMANIN JACUR. Onorevoli senatori, questa interpellanza è stata presentata da me il 5 agosto dell'anno passato - ci tengo a ricordarlo perchè dipoi avvennero il Congresso della navigazione interna di Ravenna, alla quale solennemente intervenne il ministro dei lavori pubblici onorevole Micheli, ed anche altre importanti riunioni - ma permangono inalterate le mie idee. Essa trae origine da un convincimento in me profondo, quello cioè che il nostro Paese attraversi un periodo assolutamente eccezionale che proviene dalla lunga durata della gloriosa guerra che ha ingenerato in tutti noi, che apparteniamo ad un paese meridionale con temperamento eminentemente eccitabile, facile alle emozioni, una specie, dirò così, di turbamento cerebrale dal quale fummo colti tutti, dall'alto al basso; ciò ha prodotto purtroppo molti errori, pure da parte di coloro che meno avrebbero dovuto commetterne, cominciando dagli uomini politici che si trovarono

al governo. E dirò subito che fra questi errori metto anche taluni provvedimenti alla cui preparazione, o almeno approvazione, ho partecipato io stesso; con questa franca, sincera confessione io spero di ottenere il vostro perdono almeno a metà. Fra questi errori ad esempio e fra i più gravi, c'è anche la legge elettorale come è stata riformata, col mio modesto appoggio.

È naturale quindi che questo stato di universale perturbamento ingeneri molti dei fatti che avvengono, crei situazioni gravi delle quali noi non sappiamo renderci conto, susciti pretese ingiustificate, violenze degli uni, debolezze degli altri, insomma tutto uno stato di cose che ha ripercussioni e conseguenze gravissime in tutta la vita morale ed economica del Paese.

Perciò assistiamo di questi giorni agli scioperi dei porti marittimi e perciò avemmo altri scioperi, dannosi in fondo anche a coloro che vi prendono parte; assistiamo insomma a un complesso di fenomeni che guai se durassero, perchè le condizioni del Paese non si rialzerebbero ed anzi andremmo direttamente incontro alla rovina. Ma io ho fede piena che il buon senso che è naturale alla nostra razza, riprenderà sollecitamente il sopravvento e mi associo al parere espresso dal nostro autorevole collega onorevole Conti pochi giorni fa in quest'aula, il quale affermò che qualche sintomo di questo, che chiamerò ravvedimento sano e necessario, comincia a farsi sentire. Io che ho sempre avuto fiducia nell'avvenire d'Italia e, malgrado tutto, la mantengo fermissima, spero che, in un tempo relativamente breve, non lontano certo, riprenderanno la loro corsa ascendente i nostri traffici, i nostri commerci e credo, quindi, che bisogna, per questo momento, che ripeto confido prossimo, preparare tutto quanto occorre onde, al suo giungere, esso non trovi ostacoli anzi trovi nel Paese preparati tutti i mezzi che sono necessari. Fra questi mezzi è principalissimo quello di avere pronto quanto necessita ai trasporti. E tutti sanno che le vie d'acqua rappresentano una funzione, un elemento importantissimo nel movimento delle merci.

Non ho bisogno di dire, poichè non pretendo e so bene che non debbo fare qui una lezione, che le nostre condizioni orografiche e idrografiche non danno a noi la possibilità di ritrarre

da queste vie quei vantaggi che ritraggono molti altri Paesi anche di Europa. Ma non è a credere che anche per noi le vie dell'acqua non possono avere importanza molto superiore a quella che, io credo, sia nella convinzione della generalità degli italiani.

Se noi consideriamo la navigazione interna come la prosecuzione della navigazione del mare, e teniamo presente lo sviluppo delle nostre coste, cioè della parte del nostro paese che si affaccia al mare, è facile riconoscere che noi possiamo ritrarre dalla navigazione interna vantaggi molto maggiori di quelli che a prima vista apparirebbero. Nè sono io che lo dico per primo: lo ha detto per la prima volta l'onorevole generale Mattei nel 1887 in un libro che pochi conoscono, ma che rimane ancora un testo che dimostra non solo il suo valore tecnico, ma anche l'altezza del suo patriottismo. Il Mattei era stato eletto deputato della città di Venezia e credette di compiere un dovere, verso la città che lo aveva eletto, pubblicando questo libro che doveva servire di sprone a tutti e particolarmente ai veneziani a rivolgere il pensiero alle vie d'acqua. Pochi ascoltarono quel saggio richiamo e fra questi mi piace ricordare il Fambri, il generale Bigotti, il senatore Sormani Moretti, il Ratti, il Moschini e altri pochi. La navigazione interna come prosecuzione della navigazione del mare, nei nostri riguardi, rispetto all'Italia, bisogna considerarla in rapporto non solo alle merci che sono trasportate dalle grandi navi di grosso tonnello, ma anche in rapporto a quei trasporti che alimentano il cabotaggio. Cabotaggio che, nell'Adriatico, deve essere usufruito non solo per la navigazione lungo le nostre coste, ma anche in quella che chiamerò di traghetto, cioè di congiunzione colla sponda orientale dell'Adriatico, del Mare Egeo, ecc. Nella sponda orientale c'è l'Albania e dietro la Dalmazia vengono i Balcani, la Bosnia, ecc., regioni estese dove ancora la civiltà non ha raggiunto lo sviluppo di altri paesi e dove i traffici possono o, dirò meglio, debbono avere un avvenire. Tanto più se per questo cabotaggio adotteremo quei metodi che sono usati ormai nei paesi dove la navigazione interna è fiorente, cioè se faremo impiego di quelle barche chiuse come cisterne che si riempiono nei luoghi di origine di merci e poi, chiuse ermeticamente, si affidano in maggiore o minor numero, cioè sole o a serie, ad un piroscalo di

mare che le trasporta a rimorchio dal luogo di origine al porto di mare dove vengono accolte da altro piroscalo da fiume che alla sua volta le rimorchia al porto fluviale di destinazione.

Con questo sistema, dal luogo d'origine a quello di consumo, le merci arrivano senza bisogno di operazioni di trasbordi, sempre dannose per il tempo che esigono e per le spese di scarico e di ricarico.

So che c'è taluno che crede che questo sistema sia pericoloso; ma, a parte che i pericoli ci sono da per tutto, a parte tutta la economia di spesa e di tempo che si conseguono, ricorderò che il direttore del porto di Rotterdam, il signor Foches, uomo che aveva la grandissima esperienza che un tale ufficio per molti anni esercitato gli conferiva, a chi gli faceva questa obiezione, prospettandogli particolarmente il pericolo di far navigare questa specie di cisterne nei mari che sono burrascosi, come talvolta lo è la parte superiore dell'Adriatico nostro, rispondeva che burrasche molto più forti di quelle che si hanno nel nostro Adriatico vi sono nel Mar del Nord, nel Cattegat, nello Skagerrack, dove tali metodi sono da tempo usati, e concludeva: Ma, caro signore, ci sono anche le Compagnie di assicurazione. Ed infatti se le Compagnie ci sono per le grandi navi, ci debbono essere anche per quelle piccole. Questo particolare mezzo di trasporto nel nostro caso potrebbe essere utilissimo per merci, come cereali, olio, vino, zolfo, concimi, ecc.

Perciò io penso che, considerata la navigazione interna come la protrazione della navigazione del mare, e, per noi, non solo per i trasporti che vengono da lontano, coi grossi piroscali, dall'Oriente attraverso il Canale di Suez, ecc., ma anche per tutti quelli che si possono avviare col cabotaggio di cui or ora dissi, il problema si presenta importante, tanto più se lo vogliamo considerare anche in rapporto a due altri non trascurabili aspetti. Io credo che, malgrado ogni sforzo, per molto tempo saremo costretti a tollerare un bilancio ferroviario che graverà sulle nostre finanze in modo poderoso, e sappiamo che le spese per arredare i porti dei mezzi moderni di scarico e carico non sono certamente lievi.

Se noi daremo alla navigazione interna la maggiore estensione che ci è possibile, otterremo, oltre al richiamo nei nostri porti di maggiore importanza di traffico, anche questo du-

plice vantaggio: alleggeriremo le ferrovie di una certa quantità di trasporti e particolarmente di quelli delle merci povere, per le quali abbiamo dovuto istituire tariffe che sono di favore, per merci che necessitano di essere favorite e che quindi si trasportano in perdita; e diminuiremo le grandi spese che occorrono per la costruzione delle banchine e per l'attrezzatura dei porti. Tutti coloro che conoscono queste materie sanno che il carico e lo scarico dai piroscafi alle barche fluviali avviene nei porti da bordo a bordo, con mezzi semplici, pronti, senza bisogno di strade o binari e senza l'ausilio di quei meccanismi che sono invece necessari per il carico e scarico delle merci dalle navi ai carri ordinari o dai carri ferroviari. Dunque anche sotto questi due punti di vista possiamo ottenere dalla navigazione interna non trascurabili vantaggi. E per completare, chiarire, dirò così, il mio pensiero, aggiungerò che io mi sono permesso di dire, in altre occasioni, che chi funge nei trasporti veramente da padrone è la merce. La merce si vale sempre senza riguardi a qualsiasi sentimento - se l'espressione si potesse usare con crudo egoismo - di quei trasporti che le permettono di giungere dal luogo di origine al luogo di consumo con la minore spesa. Quindi in fondo è la merce che regola tutto il funzionamento dei trasporti. Ora noi tutti sappiamo che le merci che possono meglio approfittare della navigazione interna, sono precisamente quelle che meno possono sopportare la gravezza delle spese di trasporto, cioè le merci voluminose, ingombranti, relativamente povere, e che non domandano urgenza di consegna. Tali merci non scarseggiano, anzi abbondano, in tutto il mondo in generale e in Italia in particolare. Perciò una buona sistemazione delle nostre vie dell'acqua può metterci in condizione di attirare ai nostri porti le merci di quelle parti del mondo che potranno utilizzare la nostra posizione geografica e per il nostro interno — fra regione e regione — quelle che per la disposizione del nostro territorio non possono tollerare le spese di trasporto offerte dagli altri mezzi di comunicazione.

Premesso tutto questo per ricordare i criteri d'ordine generale che debbono essere tenuti presenti trattando delle vie dell'acqua, urge di vedere quali sono le vie d'acqua che possono nel nostro paese essere utilizzate o

create. E siccome richiederanno sacrifici di danaro non lievi, mi affretto a dire che questi sacrifici devono essere compensati dagli utili che se ne dovranno ricavare. Noi non viviamo più in quei tempi nei quali, non essendovi altri mezzi di comunicazione, o per lo meno essendo essi malagevoli e difficili, le vie di acqua rappresentavano il mezzo necessario o preferito di trasporto da luogo a luogo, non solo delle merci, ma anche delle persone. Il problema si presenta oggi in modo assolutamente diverso. Oggi dobbiamo occuparci della navigazione interna solamente là dove abbiamo la sicurezza che i quattrini spesi per disporla, ordinarla, o crearla diano risultati tangibili, sicuri, pronti e solleciti.

Considerando il problema sotto questo punto di vista, noi vediamo subito che, per le nostre condizioni orografiche e idrografiche la sola parte d'Italia dove queste vie possono avere notevole sviluppo, anche nei rapporti internazionali, è la grande valle del Po. Io certamente non voglio combattere, anzi intendo di favorire, tutte le altre vie d'acqua che si possono utilizzare. Ma il nostro paese è quello che è. Nelle gloriose isole di Sardegna e Sicilia, ben poco o quasi nulla si può fare; nel Mezzogiorno d'Italia le condizioni sono un po' migliori; il Garigliano, e più il Volturno, nei riguardi del porto di Napoli che potrà essere collegato colle grandi e belle bonifiche del Volturno stesso, qualche non trascurabile vantaggio potranno dare.

Potrà aversi anche qualche utile dal Pescara lungo la cui bella vallata fioriscono importanti industrie. Una buona rete abbiamo da antico tempo in Toscana che fa capo al porto di Livorno, e qui si sta facendo già qualche cosa col miglioramento, la riduzione anzi, del Canal dei Navicelli, ed altro si potrà trarre dall'Arno. Abbiamo poi il Tevere; l'antica navigazione di questo reale fiume si potrà migliorare e sviluppare, con opportuni lavori, e spingerla utilmente per il Nera fino a Terni. Accrescere l'importanza della navigazione del Tevere sarà opera degna della capitale d'Italia e i sacrifici finanziari che si dovranno sostenere, saranno largamente compensati dagli utili che ne verranno a Roma.

Ma dove possiamo sperare di ottenere qualche cosa di veramente utile per tutta l'Italia nei riguardi del movimento generale e internazio-

nale dei traffici, è solo nella grande valle Padana. Nella valle Padana esiste già una rete poderosa di fiumi e canali navigabili di circa 3000 chilometri. Per darvi, onorevoli colleghi, una idea pratica della ampiezza cioè delle dimensioni di questa rete, nello stato in cui anche oggi si trova, vi racconterò che nel 1915, quando furono sospesi per la guerra tutti i trasporti ferroviari, io stesso, che avevo necessità di far arrivare a destinazione taluni meccanismi, caricai una piccola barca, di poche tonnellate, a Luino in fondo al lago Maggiore e la feci arrivare per acqua, a Mirano Veneto. Lo che vuol dire che dal lago Maggiore per Milano la barca venne in Po, percorse questo fiume dalla foce del Ticino a Cavanella Po, e da questa alla laguna veneta; traversò una parte della laguna da Chioggia a Fusina e rimontò un'antico corso del Brenta, oggi ridotto a canale, sino a Mira, arrivando poi per il canale omonimo a Mirano. E questa barca sarebbe potuta arrivare ancora molto più in là, traversando tutta la laguna di Venezia giungendo fino al Tagliamento e anche a Pordenone. Da questo racconto avete, signori, l'idea chiara delle distanze che sono collegate anche oggi da vie d'acqua. Naturalmente sono vie create nei secoli passati, che in molti casi attestano il valore tecnico dei nostri antenati, ma che non possono servire oggi agli scopi e agli intenti che si debbono chiedere alla navigazione interna.

Malgrado queste condizioni però, non dobbiamo dimenticare i servizi che queste vie d'acqua della valle del Po, diedero durante la guerra. Gli uffici tecnici del magistrato alle acque fino dalla loro istituzione si erano occupati per migliorare e rendere possibile la navigazione anche là dove era impossibile o quasi, prima della istituzione del magistrato. Forse a ciò dette spinta anche lo sviluppo della coltivazione della bietola da zucchero e dei zuccherifici che si impiantarono sulle rive dei fiumi veneti. Inoltre, appena iniziata la guerra, in fretta si rimisero in vita sei chilometri di canale, tre a destra e tre a sinistra del Tagliamento, che erano scomparsi, causa gli interramenti avvenuti molti decenni innanzi; si costruirono due conche nuove, tuttociò facendo dal luglio al dicembre del 1915, il che permise di attivare tra tratti di fiume, canali e laguna, una linea che da Piacenza andò fino a Grado e ad Aquileia. Questi

servizi allora poterono istituirsi lì per lì per grande merito del nostro Genio militare, del Genio della marina e del Genio civile a cui esercito e marina fornirono i mezzi occorrenti. Vennero organizzati, raccogliendo tutto quel poco che c'era in tutta Italia, mettendo insieme più di un migliaio di barche di tutte le forme e dimensioni; raccogliendo da tutte le parti rimorchiatori di tutti i tipi, ordinando insomma quei servizi relativamente poderosi, perchè tutti concentrati sul teatro della guerra, che le pubblicazioni dei Ministeri della guerra e della marina illustrano e che fanno grandissimo onore agli organizzatori della nostra guerra. Nè si deve dimenticare che durante gli anni della guerra questi servizi non si limitarono a provvedere ai bisogni dell'esercito e della marina che combattevano, ma anche ai bisogni, che chiamerò civili, perchè si prestarono al trasporto di cereali, di legna e di quanto occorre alla popolazione, con utilità grandissima di quelle regioni, che non potevano essere servite dalle ferrovie riservate agli usi militari. E questo è un titolo di onore particolare della nostra marina e del nostro esercito che molti ignorano, merito importantissimo del quale noi veneti, che abbiamo vissuto la dura vita di quei giorni, possiamo rendere personale e riconoscente testimonianza. (*Benissimo*).

Questo servizio di trasporti, come risulta dalle citate pubblicazioni, assomma fra tutto a quasi due milioni di tonnellate, e questo numero dice quali servizi, anche, ripeto, nelle loro attuali condizioni, possono rendere le vie d'acqua. Nè debbo dimenticare quella parte di importanti servizi che la navigazione interna dette nel triste momento di Caporetto, perchè nelle pubblicazioni della guerra e della marina, or ora citate, si dichiara che se si sono potuti salvare gran parte dei materiali da guerra in quel terribile momento, lo si deve ai trasporti per via di acqua, e che se non ci fossero state quelle vie di acqua avremmo avuto ben maggiore danno. Tutti sanno del pari quale parte quelle vie d'acqua ebbero nella improvvisata mirabile, miracolosa difesa di Venezia, e quale parte ebbero quelle vie per il trasporto di quelle sventuratissime popolazioni che in fretta si dovettero ritirare dai paesi invasi.

In quelle occasioni si moltiplicarono gli sforzi del Genio militare e del Genio di marina, e i nostri soldati e i nostri marinai tutti, dagli uf-

ficiali superiori all'ultimo gregario, dettero proprio su quelle vie dell'acqua del Veneto quelle prove di valore, di fronte alla irruente invasione nemica, che formeranno una delle più belle pagine per coloro che scriveranno la storia della nostra guerra. (*Benissimo*).

Detto questo come parentesi, che credo non sarà spiaciuta al Senato di udire, riprendo il filo della mia interpellanza.

Dicevo dianzi che queste vie d'acqua nell'alta Italia, disposte nella Valle del Po, esistono da antichissimo tempo: e se imprendessi oggi a parlare dell'intero programma da svolgersi, alla cui preparazione ho dato anche la modesta mia collaborazione, dovrei dire del molto che resta da fare, che è molto di più di quello che domanderò oggi, perchè senza rinunciare a nulla pel domani, non posso in questo momento dimenticare che le finanze dello Stato, delle provincie e dei comuni versano in quelle condizioni che noi sappiamo, e che da molti furono ricordate anche in questi giorni e particolarmente, con efficacissimo discorso, dal collega e mio carissimo amico onorevole Rava.

In questo momento bisogna limitare le esigenze, rinunciare anche ai più caldeggiati ideali, per richiedere all'Erario ed agli altri Enti, più o meno pubblici, solo quello che è indispensabile. Io non rinuncio alla aspirazione che in altro tempo, che auguro prossimo, si valichino anche gli Appennini, si scavino grandi canali per dotare di vie d'acqua anche quelle parti del nostro paese che oggi non ne sono provvedute; tutto questo deve venire e verrà, ed io auguro, anzi sono sicuro, che verrà più presto di quanto si crede; ma, ripeto, per oggi io mi limito a domandare, ciò che mi sembra doveroso di chiedere - cioè che gli sforzi di tutti, Stato, provincie, comuni, Camere di commercio, ecc. siano rivolti al compimento delle opere indispensabili, perchè soltanto talune di queste vie d'acqua sieno poste al più presto, subito, in condizione di offrire il maggior vantaggio possibile per l'economia di tutto il nostro paese. Ed è urgente il farlo senza perder tempo, perchè mentre noi stiamo discutendo di questo e di quello, la Francia, d'accordo colla Svizzera, per esempio, sta già molto seriamente predisponendo la sistemazione di una linea d'acqua

la quale è destinata ad unire il porto di Marsiglia col Reno, attraverso la Svizzera.

Questa via d'acqua, dice benissimo in una recentissima pubblicazione un giovane ingegnere molto colto e studioso di questa materia - lo cito a ragion d'onore, l'ingegnere Annibale Palucchini - « sarà un'immensa idrovia senza soluzione di continuità dal Rodano al Reno attraverso la Svizzera e dal Reno al Danubio. E guardando la carta topografica vedesi di leggeri che questa linea costituisce un grande semicerchio avvolgente l'Alta Italia dal porto di Marsiglia »; poi aggiunge ancora « allorquando i lavori saranno compiuti, il danno per l'Italia sarà molto grave, perchè questa immensa via accerchiante drenerà gran parte dei traffici che geograficamente spetterebbero alle nostre linee fluviali e ferrate e ai nostri principali porti marittimi ».

Nè io credo che la Germania, l'Austria e l'Ungheria abbiano rinunciato a quella grande via d'acquache avevano già studiata e preparata e che si accingevano a costruire prima della guerra, collegando anche con nuovi canali, i diversi corsi d'acqua naturali esistenti, la quale sarà destinata a congiungere il Mar Nero col Mar Baltico e quindi con tutto il Mare del Nord.

Non ho bisogno di dire al Senato quanto le nostre favorevoli condizioni geografiche dell'oggi sarebbero danneggiate da quello che ho testè enunciato, per rendere evidente la necessità che da noi immediatamente si corra ai ripari, per quel tanto che è possibile.

Il programma che io adesso mi permetterò esporre è inteso a dare il mezzo di mantenere ai nostri porti dell'Adriatico il solo modo di poter attirare quei traffici che, naturalmente per la nostra giacitura geografica, dovrebbero avere scalo nell'Adriatico, e prima che queste grandi vie dell'estero che esigono del tempo per essere preparate, ci portino via tutti questi traffici che una volta da noi bene avviati, almeno in parte, vi resteranno sempre.

Nella valle padana abbiamo circa 3000 chilometri di vie navigabili già esistenti, le quali penetrano di qua e di là in tutte le parti della regione e fanno tutte capo ad una spina dorsale che è costituita dal Po. Manca qualche collegamento, ma parecchie sistemazioni sono state già fatte, parecchie opere, anche impor-

tanti, sono state già compiute nel Veneto, per merito come già dissi del magistrato alle acque, ed altre vennero, come conseguenza delle necessità imposte dalla guerra.

Passarle in rivista tutte, elencarle, sarebbe lungo: sono fra le principali quelle che riguardano le sistemazioni dei canali che da Venezia conducono al Friuli, quelle dei vecchi canali da Padova a Venezia, talune nel Sile nei riguardi di Treviso ed altre in altri fiumi e canali. Ma principalissimo fra tutte è il tratto, già compiuto, della grande linea da Venezia a Milano che deve costituire l'arteria principale. Questo tratto, da Venezia - meglio da Brondolo sul margine della laguna - al Po, incominciato durante la guerra e or ora compiuto, è stato costruito col concorso morale e materiale dei due Ministeri della guerra e della marina e l'esecuzione delle grandi opere che lo costituiscono, che stanno alla pari colle maggiori opere costruite per la navigazione interna all'estero, è stata diretta da chiari ingegneri del Genio Civile, l'Ispettore Gioppi e l'Ingegnere Gasparini: ricordo quelli che più presero parte ai lavori.

Tutti sappiamo che in questo momento si sta costruendo a cura di quel Comune il grande porto di Milano e il tratto di Canale che lo congiungerà al Po - a foce d'Adda - passando per Lodi.

Si sta costruendo una nuova grande conca a Governolo sul Po che apre ai grandi natanti il Porto di Mantova. Treviso ha già la convenzione stipulata per il suo porto e per regolare il Sile. Si sta sistemando il Volano, si sta per costruire un'altra grande conca a Pontelagoscuro, che permetterà di aprire il Volano, che passa da Ferrara, al Po, e si stanno costruendo il porto a Pavia sul Ticino, e lungo il Po i porti di Cremona, Piacenza, Pontelagoscuro. Anche Modena e Parma riordineranno in breve le loro congiunzioni acquee col Po. Nè credo di aver ricordato tutto. Qualche cosa dunque si è già fatto e altro si sta facendo.

Ma, quando la linea di grande navigazione da Milano a Venezia sarà compiuta, e lo sarà tra pochi anni, come ci troveremo? Si saranno preparate le altre vie necessarie per poter veramente usufruire di questa linea in vantaggio dei traffici a cui deve aspirare l'Italia? Eccoci dunque, o signori, al modesto programma

che io formulo. Bisogna aprire a questa grande via da Venezia a Milano gli ingressi dai porti dell'Adriatico, e questi porti sono quelli di Ravenna, Chioggia, Venezia e Monfalcone, e, s'intende, tutti gli altri piccoli porti intermedi tra questi che sono i principali. E dico Monfalcone nei riguardi di Trieste, perchè fra Monfalcone e Trieste c'è il Carso e, almeno per il momento, bisogna fermarsi con questo programma minimo a Monfalcone, tanto più che si sta costruendo un'ampia strada nuova da Trieste a Monfalcone; strada che non avrà che 30 chilometri di percorso e colla quale, oltre che a mezzo del mare, ben s'intende, si potrà ritenere direttamente collegato a Monfalcone anche il porto di Trieste.

Aperta la via da questi porti, avremo finito? Ma no signori! Bisogna arrivare al lago Maggiore, al lago di Como e al lago di Garda. Questo è quanto a mio giudizio occorre fare per il momento. Io so che questo mio programma non piacerà a coloro che desiderano altri e ben più vasti collegamenti, ma a costoro dico che non rinuncio affatto a tutti questi altri collegamenti, solo per il momento ritengo che occorra far questo, e questo bisogna farlo subito per le ragioni che ho dette prima, perchè ogni giorno che si perde è un danno gravissimo che indubbiamente si procura alla economia futura del Paese. Bisogna non indugiare, perchè non è possibile di creare le opere occorrenti dall'oggi al domani! E il tempo stringe!

Che cosa manca, onorevole ministro, per compiere questo programma, che ripeto è il minimo possibile? Mancano la sistemazione del canale da Porto Corsini, al Volano, lavoro non di grandissima mole perchè attraverserà le valli, e una gran parte del canale è già fatta o quasi. Manca la congiunzione da Mantova al Lago di Garda, sistemando il Mincio o facendo un canale laterale (vedranno i tecnici che cosa sia meglio) per avere il Garda aperto al Po e migliorando così le linee già esistenti da secoli, inadatte ai natanti che occorrono oggi per unire il nuovo porto di Milano coi due laghi; Lago Maggiore e Lago di Como. Diversamente la grande linea che arriva dal mare a Milano avrà testa di linea ivi, mentre necessita che conduca direttamente dal Mar Adriatico ai Laghi.

Ed è necessario ancora affrettare la sistemazione a letto di magra del tratto di Po da Cavanella Po a Foce d'Adda e provvedere al collegamento di tutti i porti fluviali colle ferrovie - collegamento che non richiederà grandi lavori, perchè tutte o quasi tutte le ferrovie passano loro vicino.

Ora per tutti questi lavori ci sono diversi progetti già pronti che si stanno discutendo. Io raccomando all'onorevole ministro di adoperarsi perchè le discussioni abbiano fine. Si scelgano i progetti che saranno giudicati più opportuni, ma si cominci subito a fare, perchè se indugiamo ancora, ci troveremo un bel giorno male, assai male.

Il mio amico, onorevole Di Saluzzo fa certi cenni col capo! Capisco! L'ho detto poco fa, mio caro Di Saluzzo (*ilarità*), che mancano i quattrini, ma io domando soltanto quei sacrifici che debbono essere compensati da un immediato rendimento.

E gli ricorderò quello che disse ieri l'onorevole Arlotta, che cioè il peggiore dei sistemi è quello di fare le cose a mezzo, perchè si spendono i denari e non se ne trae il frutto che si potrebbe avere e che esse debbono dare.

Noi abbiamo trovato e continuiamo a trovare i miliardi per le ferrovie, necessarie finchè vogliamo, ma che ci costano oggi quello che ci costano; per esse siamo costretti a tollerare trasporti anche in perdita, perchè le tariffe, per quanto gravissime, per alcuni prodotti sono, e facciamo bene a farlo, tenute al di sotto del costo effettivo. Ma tutto è una necessità. Ebbene io penso che noi dobbiamo trovare i quattrini occorrenti per compiere i lavori necessari alle linee d'acqua destinate ad aumentare i nostri traffici e a metterci in condizione da non essere soffocati dalla Francia e dagli altri paesi che ci stanno attorno, e che sanno bene approfittare della nostra inerzia e della nostra ignoranza per fare concorrenza ai nostri commerci e per sottrarci i traffici! E poichè per merito dell'on. Di Saluzzo ho riparlato di ferrovie, mi consenta, onorevole ministro, di insistere ancora sul collegamento dei porti di Piacenza, di Cremona, di Ferrara, ecc. colle ferrovie; questo collegamento è già prescritto dalla nostra legge ferroviaria e mi permetto ricordare che, modestamente, quando si discusse quella legge, mi adoperai per fare includere, fra le altre disposizioni, l'obbligatorietà

di questo collegamento fra le vie ferrate e le vie dell'acqua.

Questa inclusione rappresenta un pregio della nostra legislazione, perchè nelle leggi allora vigenti degli altri paesi, per quel che rammento, non vi era alcuna disposizione analoga.

E ritorno alle vie dell'acqua. Dissi poc' anzi che c'è da sistemare il Po nel suo letto di magra. E sopra tale argomento mi occorre di intrattenere alquanto il ministro e il Senato.

Tecnici e non tecnici affacciano il dubbio che quel tratto di Po che intercede fra Cavanella Po e Foce d'Adda, tratto del fiume destinato a servire alla grande linea da Venezia a Milano, non possa essere adatto alla navigazione di barche del tonnello di 600 tonnellate, che è quello stabilito per le barche che devono percorrere la grande linea.

Dirò che tutte le opinioni sono rispettabili, ma in questa materia non si può dare valore alle opinioni appoggiate alle ipotesi, quando esistono fatti dimostrabili e tangibili che provano che l'ipotesi è errata.

Questa opinione s'è formata senza tener conto dei risultati che si sono ottenuti e di tutti i quattrini che si sono spesi, in tutta l'Europa, per sistemare a navigazione i fiumi che sono oggi maggiormente navigati. Io credo che nessuno di coloro che la sostengono si è mai incaricato di confrontare le condizioni di altra volta e le attuali di molti dei fiumi maggiormente navigati in Europa, che siano veramente a quel tratto del nostro Po paragonabili. Ma d'altra parte vi è invece qualcheduno che si è dato questa cura, e precisamente una Commissione di tecnici, appositamente nominata dal compianto ministro Gianturco, dopo che la sistemazione della linea da Venezia a Milano era stata proposta. La Commissione che compì un viaggio nel 1906 percorrendo e studiando tutti i fiumi navigabili dell'Austria, dell'Ungheria, di tutti gli Stati che costituivano la allora grande Germania, dell'Olanda, del Belgio e gran parte di quelli della Francia. Nessuno di questi fiumi presenta una navigabilità costante, cioè che dia possibilità di navigarli con barche a pieno carico tutti i 365 giorni dell'anno. Paragonando la navigabilità del nostro Po, anche nello stato d'oggi, con

quello di molti fiumi dell'estero poderosamente navigati, il grado di navigabilità del Po risulta superiore. Traffici di grande importanza, di milioni e milioni di tonnellate all'anno si hanno in fiumi i quali non si navigano che 200 giorni all'anno. Navigazione buona si ammette, per taluni fiumi, anche quando essi si navigano 180 o 160 giorni all'anno, e non ho bisogno di ricordare che la navigazione, nella Scandinavia, per esempio, non si fa che per sei mesi dell'anno, perchè per gli altri sei c'è il ghiaccio. In Italia, non abbiamo nè i ghiacci dei fiumi del nord, come nella Vistola, nel Danubio ed altri, nè le nebbie insistenti. Di fiumi che ghiacciano, in Italia, non c'è che l'Adige, e anche a distanza di decenni.

Veniamo alle condizioni del Po per quello che riguarda lo stato dell'acqua.

Noi abbiamo solo dal 1913 istituito un ufficio idrografico, che fa già onore all'Italia e che è diretto da un bravissimo ingegnere, l'ingegnere Mario Giandotti, il quale sta raccogliendo dati scientifici sulle condizioni idrografiche della Valle del Po (anzi fra giorni verrà alla luce una pubblicazione che illustra la maggiore delle piene del Po che si conoscano, quella del 1917); ma quest'istituto esiste da pochi anni e non fu preceduto che da quello del magistrato alle acque che ebbe vita qualche anno prima; uffici idrografici si sono istituiti da due o tre anni e sono diretti da un altro valorosissimo ingegnere, l'ispettore Cozza. Disgraziatamente noi siamo rimasti per lo meno un mezzo secolo indietro per quanto riguarda questi studi in tutta Italia - e quindi dati scientifici raccolti ordinatamente, che ci possano dare lume per provare in modo indiscutibile le condizioni effettive delle acque di tutti i nostri corsi d'acqua, non abbiamo. Ma per il Po - oltre ai dati raccolti da questo ufficio in questo breve periodo di 10 anni, troppo breve - abbiamo i poderosi studi fatti dai nostri grandi maestri antichi e poi dal Lombardini e dal Brioschi; gli elementi raccolti dagli uffici tecnici che diressero tutti i lavori fatti in Po nel secolo passato, che funzionavano regolarmente in tutti gli stati rivieraschi anche prima che l'Italia fosse costituita ad unità, e gli studi più recenti degli ispettori Sassi, Valentini, dell'illustre Prof. Fantoli ed altri.

Tutti questi elementi già raccolti furono studiati e danno affidamento che nel tratto di Po

surricordato la sistemazione di un letto di magra è possibile e che esso potrà consentire una buona navigazione per i natanti delle dimensioni occorrenti per una portata di 600 tonnellate di carico. Ora dunque su che cosa si appoggia questa opinione e questa affermazione che il Po non è navigabile?

La Commissione di cui parlai prima non fece un viaggio di piacere per godere dalla tolda o dal ponte dei battelli, ad esempio, sul Reno le belle sponde, « listate di vigne che sorridono dai clivi » come nelle sue poesie celebra il Heine. Essa ha viaggiato in tutti i paesi che ho nominato dianzi, dopo che i nostri diplomatici avevano preparato presso i governi stranieri tutto quello che occorreva per compiere un viaggio scientifico.

Venne accolta ufficialmente dai vari governi. Percorse i molti fiumi e i molti canali su battelli ornati della bandiera italiana, quasi sempre battelli di servizio dei diversi uffici tecnici, sempre assistita dai tecnici che provvedevano ai servizi della navigazione, molti dei quali avevano diretto o dirigevano ancora i lavori di sistemazione di questi fiumi. E questi tecnici stranieri erano fra i più apprezzati per studi e per esperienza di lavori compiuti. I fiumi navigabili percorsi dell'Austria, Ungheria, Germania, Olanda, Belgio e Francia si chiamano: Danubio, Körös-Tibisco, Bega, Moldava, Elba, Sprea, Oder, Vistola, Weser, Fulda, Meno, Reno, Mosa, Schelda, Marna, Senna e tralascio i nomi dei molti canali.

La Commissione percorse fra fiumi e canali circa 6000 chilometri, e cioè 4.395 chilometri di fiumi, più o meno sistemati per la navigazione, e 1545 chilometri di canali. E questa Commissione non ha riferito al ministro verbalmente sull'incarico adempiuto; ha pubblicato due volumi nei quali, oltre che esserci la descrizione di tutti i lavori fatti per le relative sistemazioni, c'è anche il diario, in cui sono registrate giorno per giorno le condizioni nelle quali i fiumi e canali si sono trovati e parecchi particolari. Da questo diario risulta anche che questa Commissione si è arenata più volte in fiumi fra i principali d'Europa con fondali di appena un metro di acqua, perchè ebbe la fortuna, nei riguardi dello studio da compiere, di incontrare nel suo lungo viaggio un costante periodo di forti magre.

E constatò che nel Reno tanto si è abituati

a questo fatto delle magre, che perfino è istituito un regolare servizio di battelli appositi che trainati da rimorchiatori accorrono qua e là per alleggerire i carichi delle barche che rimangono in secca.

Per il Po c'è chi non crede possibile la sistemazione di un fiume che in magra, in qualche punto, presenta fondali di m. 1.30 m. 1.20 e anche talora di 1.00 come si trova ora.

Dissi che la Commissione ha compilato e presentato al ministro la relazione del suo viaggio raccolta in due volumi; la relazione, e il diario sono preceduti da undici postulati — massime che questa Commissione tecnica intendeva presentare come conclusioni destinate a coloro cui si dovessero affidare i lavori di sistemazione dei nostri fiumi; l'ultima di queste massime, la 11ª, riguarda il Po, e dice testualmente così, in data 7 luglio 1907: « I Commissari sono lieti di aver potuto constatare che il fiume Po, in paragone a diversi fra i maggiori fiumi dell'estero sui quali la navigazione è oggi assai fiorente, richiederà opere e spese di molto minore importanza per essere posto in analoghe condizioni di navigabilità, anche in parte del suo corso superiore ». E notisi che per tratto superiore intenesi il tratto da foce d'Adda in su.

La Svizzera che ha tecnici, che in questa materia hanno fatto importanti studi ed ha veduto i risultati conseguiti dalla sistemazione della navigazione del Reno da pochi anni iniziata e già bene avviata e riuscita fino a Basilea, nella conferenza generale tenutasi a Barcellona l'anno passato per la « libertà delle comunicazioni e del traffico » ha sostenuto con tutti i suoi sforzi l'internazionalizzazione del fiume Po, e i nostri delegati, primo fra cui l'on. Bignami (mi dispiace di non vedere qui il nostro illustre collega, il ministro Maggiorino Ferraris, che ne fu il presidente e potrebbe darmi conferma) i nostri delegati, dico, sono stati imbarazzati e dovettero cercare in tutti i modi degli alleati per impedire che questa internazionalizzazione fosse dichiarata! Dunque mentre in Italia, fortunatamente non da molti, si sostiene che il Po non è navigabile, a Barcellona, da chi lo conosce molto bene, se ne voleva la internazionalizzazione.

Prima di avventurarci a spese, certamente cospicue per creare come occorrono canali di

ragguardevoli dimensioni, facendo ciò che nessun paese ha fatto, parmi, allo stato delle cose, ben più che non occorra, dimostrata la convenienza di fare quello che si può, per ritrarre dal nostro massimo fiume quello che certamente potrà darci. Ma poniamoci sul serio a fare perchè dovete sapere che nessun fiume è stato regolato dalla sera alla mattina, perchè occorrono opere e tempo. La regolarizzazione dei fiumi, per quanto scientificamente si studi, non può essere fatta che con opere e col tempo, e talvolta occorrono diecine d'anni, applicando spesso la massima dell'Accademia del Cimento « provando e riprovando ». Perchè in molti fiumi la cui regolarizzazione è stata intrapresa da parecchi anni, si sono anche dovute demolire delle opere già fatte, avendo l'esperienza insegnato che riuscivano più dannose che utili.

Da noi questa regolarizzazione del Po è cominciata, con mezzi molto modesti, nel settembre 1919. Se l'avessimo incominciata nel 1903, quando la prima Commissione che fece i suoi studi, presentò le sue conclusioni, avremmo certamente già fatto buon cammino, ma purtroppo la prima draga è entrata nel Po nel 1908 ed è rimasta la sola per qualche anno. Al momento della guerra avevamo in tutto sette draghe ed in parte furono anche trasferite altrove per bisogni della guerra; fra poco ne avremo dieci, ma bisognerà aspettare che ci vengano consegnati i materiali provenienti dai compensi delle nostre perdite in guerra, per averne delle altre.

Dopo due anni che col sussidio di scarsi mezzi di dragaggio abbiamo cominciate le opere nel letto del fiume, nessuno può ancora dire che quelle già fatte riescano a dare i risultati sperati. La direzione dei lavori è affidata ad un valente tecnico, l'ispettore del Po, ing. professore Valentini, che ha fatto parte di quella Commissione di studi che ha compiuto il viaggio all'estero, anzi è stato l'estensore dei due volumi del diario ed è un tecnico scientificamente e praticamente rispettabilissimo, professore della materia alla scuola d'applicazione degli ingegneri di Padova. Le opere quindi non possono essere affidate in migliori mani. Ma bisogna attendere degli anni per conoscere i risultati, che speriamo siano buoni, sebbene fin dall'inizio tali appariscano secondo si rileverebbe dalle comunicazioni fatte al Congresso di Ravenna.

Ma a modesto mio giudizio è troppo presto per giudicarne con sicurezza. Comunque, occorre continuare i lavori con grande intensità e con tutti gli occorrenti mezzi, perchè quando della grande linea Venezia-Milano sarà pronto il tratto da Milano al Po, come già oggi è pronto quello da Venezia al Po, non manchi la continuazione della linea per il tratto di Po da Cavanella Po a foce d'Adda, che costituisce la parte di mezzo, la parte integratrice della linea.

E siccome io non ignoro quale importanza nella esecuzione dei lavori ha la burocrazia, le dirò, onorevole ministro, certo a suo conforto, che nel suo Ministero vi sono due funzionari egregi - li nomino a titolo di onore, il De Gregorio e il Vitale - entrambi meridionali e quindi non sospetti di naturale anche involontaria predilezione per gli interessi dell'Alta Italia; essi sono due bravissime persone che si dedicano con entusiasmo agli studi della navigazione interna. Il De Gregorio, che è il direttore generale delle Opere idrauliche, fu anche uno dei segretari di quella Commissione ed ha percorso con essa quei 6000 chilometri di fiumi e canali, quindi ha potuto constatare come si eseguiscono anche le opere di sistemazione ed ha acquistata non comune pratica.

E qui mi permetta, signor ministro, di rivolgerle una preghiera; mi auguro che ella viva anche come ministro molti e molti anni...

RICCIO, *ministro dei lavori pubblici*. Grazie.

ROMANIN-JACUR. ...ma quando verrà quel giorno - sappiamo come sono i Ministeri - che ella dovrà fare il testamento ministeriale, raccomandi al suo successore di lasciare che questi due egregi funzionari permangano nell'ufficio che coprono ora, perchè non ritengo vi sia nulla di più esiziale all'amministrazione, che il continuo cambiamento delle persone che devono attendere ai servizi ai quali sono preposte. Questo mutare e rimutare non solo è cagione di disordine e di ritardi, sempre dannosi, ma è anche non ultima ragione di quella poca simpatia che gode la burocrazia, la quale ha molto minori demeriti e colpe di quanto si creda, perchè in fondo la maggior colpa risiede negli ordinamenti complicatissimi che noi ci siamo dati e che la burocrazia deve applicare. (*Bene*).

E passo ad un'altra raccomandazione, onorevole ministro, egregi colleghi, e avrò finito. Quei tali tecnici e non tecnici di cui ho par-

lato prima, od altri che siano, sostengono che la navigabilità del Po non sarà sufficiente anche per un'altra ragione. Non si accontentano di una navigazione con barche di 600 tonnellate e parlano di barche di 1000 e di 1500 tonnellate e che so io? - anche di più tonnellate.

A tale proposito dirò che da 600 tonnellate sono le barche usate in tutti i fiumi maggiormente navigati d'Europa. Quelle che superano queste dimensioni, e lo dice benissimo in una pubblicazione, sempre uno di quella tale Commissione che fece il viaggio all'estero, il colonnello del Genio navale onor. conte Martorelli, queste barche da 600 tonnellate sono le preferite, perchè l'esperienza dimostra che quando la barca richiede un carico maggiore di tonnellate 600, che rappresenta, in fondo, un carico superiore a quello di due treni ferroviari ordinari destinati al trasporto delle merci, è più difficile raggiungerlo sollecitamente e perciò la si obbliga a maggiori stallie, senza tener conto di altri inconvenienti.

Ma dove si usano le barche che raggiungono o superano le mille tonnellate? Sono usate in quei tratti di fiume dove ci sono speciali industrie e speciali condizioni che garantiscono carichi pronti costantemente, e dove le condizioni del fiume sono tali da tollerarne la navigazione continua o quasi continua. Ad esempio nel Reno, tra Duisburg, Rurorth, Crefeld e Rotterdam, dove hanno da trasportare ferro e carbone che vengono dalle miniere, e vi sono grandi stabilimenti industriali, c'è costanza di caricamento, costanza di stato d'acqua; allora mette conto di avere barche con questo tonnellaggio superiore. Sono casi eccezionali. Ma in Italia, a quest'ora che parliamo, signor ministro, non ne abbiamo di queste barche da 600 tonnellate neppure una. Ne avremo sei fra tre anni, se sono bene informato, che si sono imposte alla Germania di costruire insieme ad altri materiali per quei tali risarcimenti di guerra che ben sappiamo.

Prima della guerra avevamo tre o quattro barche di 250 tonnellate; nelle pubblicazioni recenti che io ho veduto non figurano più. Ma è strano che noi, mentre non abbiamo generalmente che barche da 100, 150 tonnellate, andiamo predicando di non poter accontentarci - per i giorni che verranno - di quelle da 600 e le vorremmo da 1000 o 1500 e più

tonnellate. Accontentiamoci di quelle che in pratica tutto il mondo adopera, e che per i nostri fiumi sistemati e canali maggiori, potranno benissimo navigare e basteranno; contentiamocene e mettiamo fra le ubbie questa idea che per traffici poderosi siano necessarie barche così grandi, tenendo presente che traffici importantissimi si svolgono nel Belgio, nel Nord della Francia, in Olanda e in Germania, anche con barche di 300 tonnellate di portata.

E per finire, ricorderò anche a codesti signori che vogliono barche così poderose, che per la grande linea che dovrebbe congiungere il Mar Nero col Mar Baltico, di cui ho prima parlato, si è calcolato il fondale minimo di un metro e ottanta centimetri e i molto competenti in materia, che qui in Senato non mancano, sanno meglio di me che con fondali di m. 1,80 non si può far navigare neppure una barca di 600 tonnellate.

Onorevole ministro, egregi colleghi! Mentre presso le altre nazioni e segnatamente in Francia, in Germania e in Belgio si sistemavano febbrilmente dal 1878 circa in poi le vie dell'acqua, in Italia nulla si fece anzi si lasciarono deperire.

Nel 1900 una Commissione nominata dal ministro Lacava e di poi molto bene incoraggiata dal ministro Grippo, studiò quello che dalla navigazione fluviale nella Valle del Po si poteva ottenere. Le condizioni dello spirito pubblico allora erano tali che questa Commissione fu accolta, quasi dovunque, con completa indifferenza, perfino in qualche luogo col dileggio. Però gli studi furono compiuti seriamente oso dirlo, perchè fino ad oggi tutto quello - non è molto, ma pur qualche cosa rappresenta - che si è fatto, è parte del limitatissimo programma allora preparato. E permettetemi di ricordare qui quattro valorosissimi uomini, purtroppo morti, che dettero la loro opera interamente gratuita e con grande amore a questi studi: gli ingegneri Alessandro Moschini, Piero Piola, e gli ispettori del Genio civile Perosini e Cesaroni.

Il ministro Balenzano, al quale venne presentato quello studio, sebbene la Commissione avesse riportato il comune plauso e le lodi di tutta la stampa (poco mancò che non fosse elevata agli onori del Campidoglio) (*si ride*), il ministro Balenzano, dico, pensò di nominare

un'altra Commissione che, rubando la frase l'altro giorno pronunciata dall'on. Orlando per altro caso, voglio chiamare una Commissione di appello. Questa studiò e confermò il lavoro della prima, ma passarono degli anni; nel frattempo, due ministri intelligentissimi, Giannurco e Bertolini - dei quali, purtroppo, rimpiangiamo la troppo immatura perdita - ruppero i già lunghi indugi e si deve a loro la legge per la navigazione interna del 1910. Ma vengano di poi nuovi indugi. Si fecero gli elenchi ma, diciamolo schietto, nulla il Governo fece all'infuori di dare alimento ad infruttuose trattative cogli enti morali per fare sostituire l'opera loro a quella che doveva essere opera sua; non veggio qui l'onorevole collega Salmorigli che potrebbe dirvene qualche cosa.

È solo durante la guerra, per merito in gran parte dei Ministeri della guerra e della marina e col loro largo concorso, come dissi, che si poté sistemare e compiere il tratto della grande linea da Venezia a Milano, da Brondolo al Po; e fu merito del Comune di Milano se nel 1917 questi ottenne la concessione di costruire il porto di quella città ed il canale da Milano al Po, che si trovano già in avanzata costruzione.

Lasciatemelo dire perchè è bene che si sappia tutta la verità. Se la divina provvidenza, e dobbiamo ben ringraziarla (*ilarità*), non avesse disposto che il comm. Ravà fosse preposto a dirigere l'Istituto del Magistrato alle acque e se il compianto ammiraglio Bettolo non fosse stato preposto alla direzione del Compartimento Marittimo di Venezia, ci saremmo trovati al momento della guerra senza poter far percorrere quei canali da una barca di qualsiasi dimensione. Il Ravà si valse dei mezzi del bilancio particolare del Magistrato alle acque per rimettere in efficienza le vie d'acqua trascuratissime sino alla istituzione del Magistrato del Veneto; il Bettolo si impose al ministro Bertolini che in fretta e furia fece costruire - senza nessuna disposizione di legge - la nuova conca del Cavallino, onde si poté uscire ed entrare nella laguna di Venezia e avviarsi ai canali del Friuli in qualunque condizione d'acqua.

Senza ciò, sanno bene coloro che diressero le operazioni di guerra come ci saremmo trovati. E taccio di chi in Parlamento aveva per tempo ammonito, ma inutilmente, il Governo

di quello a cui potevano, riordinandoli, servire i corsi d'acqua in caso di guerra con l'Austria.

Il modesto programma da me oggi qui esposto, lo ripeto per concludere, è necessario attuarlo in tutte le sue parti al più presto per rendere efficienti le opere che in parte abbiamo già compiute o stiamo compiendo. E qui ripeto ancora quanto ieri disse l'onorevole amico Arlotta, che il peggiore impiego di denaro è quello speso senza la possibilità di averne congruo rendimento. Il Governo dovrebbe uscire da quella specie di quiete in cui si è adagiato, di lasciare cioè che le iniziative vengano dagli enti locali.

Ben vengano gli studi ed i voti dei Congressi, della benemerita Associazione per i Congressi della navigazione, della quale fanno parte parecchi nostri egregi colleghi e deputati, di cui fu primo presidente l'illustre senatore Colombo, oggi degnamente presieduta dall'onorevole Sanjust de Teulada e che ha per segretario generale un attivissimo giovane il dott. Mario Beretta.

Ben vengano studi, voti, incitamenti, iniziative degli ancor più benemeriti Comitati della navigazione interna, che ormai esistono in molte delle principali provincie - che nell'Alta Italia si sono già federati - e ai quali appartengono tecnici, industriali, commercianti fra i più degni e valorosi.

Ben vengano ed abbiano la gratitudine di tutto il Paese.

Ma il Governo non rinunci a quello che è suo preciso compito, anzi suo dovere, e cessi una buona volta dal farsi trascinare faticosamente a rimorchio. Il Governo deve avere il suo programma. Faccia sapere nell'interesse del Paese quale è il suo programma. Se il modesto programma che io ho esposto risulterà accettabile, lo accetti, altrimenti lo sostituisca con un altro, ma per l'amor di Dio, qualche cosa facciamo, perchè ogni indugio ci porrà, come ho già detto, in condizione che i nostri posteri, e giustamente, ci daranno la colpa di non aver fatto quello che a tempo potevamo fare, di non aver fatto quello che il nostro dovere, nell'interesse d'Italia, ci imponeva.

E chiuderò riportando in quest'Aula l'ammonto dato alla Commissione di cui ho, anche troppo a lungo, parlato, quando fu ricevuta dal borgomastro di Brema, recatasi a ringraziarlo

dell'accoglienza che aveva ricevuta e ad esprimere la sua ammirazione per le magnifiche opere che quel piccolo Stato libero di Brema aveva, nell'interesse della navigazione interna, compiuto. Questi era un commerciante, che ci accolse molto semplicemente nel suo studio, congedandoci con queste testuali parole: « Siccome, cari amici, siete venuti per studiare quello che per la navigazione interna si è fatto sull'Elba e perchè in Italia dovete cominciare a fare, tenete ben presente che ormai si vive tutti sotto la costellazione del traffico e chi non prevede e non provvede a tempo resterà schiacciato dagli altri più previdenti ».

Onorevole ministro, onorevoli senatori, vi ringrazio della pazienza di cui mi avete benevolmente dato prova. Ho finito. (*Approvazioni vivissime, applausi; molte congratulazioni*).

Presentazione di relazioni e di un disegno di legge.

PRESIDENTE. Invito l'onorevole senatore Thaon di Revel a recarsi alla tribuna per presentare una relazione.

THAON DI REVEL. A nome dell'Ufficio centrale, ho l'onore di presentare al Senato la relazione dell'Ufficio stesso sul disegno di legge: « Conversione in legge dei Regi decreti 28 febbraio 1919, n. 347, e 25 agosto 1919, n. 1581, con i quali venivano concessi contributi straordinari al Regio Comitato talassografico italiano ».

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole senatore Thaon di Revel della presentazione di questa relazione, che sarà stampata e distribuita.

Prego il senatore Niccolini Pietro di recarsi alla tribuna per presentare una relazione.

NICCOLINI PIETRO. Ho l'onore di presentare al Senato la relazione dell'Ufficio centrale sul disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto 4 marzo 1920, n. 466, che dà facoltà al Ministero dell'industria e commercio di autorizzare le Casse di risparmio ordinarie, l'Istituto nazionale di credito per la cooperazione e gli Istituti di previdenza non aventi fini di lucro privato a far parte di Istituti locali per bonifiche idrauliche ed agrarie ».

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole senatore Niccolini Pietro della presentazione di

questa relazione, che sarà stampata e distribuita.

Invito l'onorevole senatore Pavia a recarsi alla tribuna per la presentazione di due relazioni.

PAVIA. A nome dei rispettivi Uffici centrali ho l'onore di presentare al Senato le relazioni sui disegni di legge:

Conversione in legge del Regio decreto 28 ottobre 1921, n. 1589, concernente la proroga dei termini di moratoria per le obbligazioni di alcune Società esercenti servizi pubblici di trasporto;

Protezioni dei vini tipici.

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole senatore Pavia della presentazione di queste relazioni, che saranno stampate e distribuite.

LANZA DI SCALEA, *ministro della guerra*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LANZA DI SCALEA, *ministro della guerra*. Ho l'onore di presentare al Senato il disegno di legge, già approvato dall'altro ramo del Parlamento: per « Conversione in legge del Regio decreto-legge 25 luglio 1919, n. 1390, concernente il trattamento di pensione degli ufficiali della posizione ausiliaria e della riserva ascritti all'esercito, all'armata e al Corpo della Regia guardia di finanza, richiamati in servizio durante la guerra ».

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole ministro della guerra della presentazione di questo disegno di legge, che seguirà la procedura stabilita dal regolamento.

Invito il senatore Lanciani a recarsi alla tribuna per presentare alcune relazioni.

LANCIANI. A nome dell'Ufficio centrale, ho l'onore di presentare al Senato le relazioni dell'Ufficio centrale sui disegni di legge:

Conversione in legge del decreto luogotenenziale 25 maggio 1919, n. 905, e del Regio decreto 31 luglio 1919, n. 1550, concernenti i ruoli organici ed il trattamento economico del personale di custodia del Corpo Reale delle foreste;

Conversione in legge del Regio decreto 2 maggio 1920, n. 620, che concede una indennità di disagiata residenza al personale del Real Corpo delle foreste ed a quello del Real Corpo delle miniere;

Conversione in legge del decreto luogotenenziale 14 dicembre 1916, n. 1872, relativo al calcolo di indennità per i funzionari del Real Corpo delle miniere.

PRESIDENTE. Do atto al senatore Lanciani della presentazione di queste relazioni, che saranno stampate e distribuite.

Invito il senatore Fratellini a recarsi alla tribuna per presentare una relazione.

FRATELLINI. A nome dell'Ufficio centrale ho l'onore di presentare al Senato la relazione sul disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto 7 aprile 1921, n. 641, che abbrevia il corso di istruzione per i vincitori del concorso bandito con decreto ministeriale 25 ottobre 1919, per sotto-ispettore aggiunto nel corpo Reale delle foreste ».

PRESIDENTE. Do atto al senatore Fratellini della presentazione di questa relazione, che sarà stampata e distribuita.

Ripresa dello svolgimento della interpellanza dell'onorevole senatore Romanin-Jacur.

PRESIDENTE. Riprendiamo lo svolgimento dell'interpellanza dell'onorevole senatore Romanin-Jacur.

Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro dei lavori pubblici.

RICCIO, *ministro dei lavori pubblici*. Onorevoli signori senatori, l'onorevole Romanin Jacur è uno dei più fervidi e autorevoli apostoli della navigazione interna, ed è perciò che la sua parola si sente sempre con vivo interesse e dalla sua parola certamente si traggono buoni insegnamenti. La modestia sua gli ha impedito, nel ricordare i benemeriti che a questa opera della navigazione interna si dedicarono, gli ha impedito di ricordare l'opera sua. Ma noi deputati che lungamente lo conoscemmo e stimammo, che lo avemmo compagno stimato e caro nell'altro ramo del Parlamento per molte legislature, noi ricordiamo con che fervido amore sosteneva la necessità di un largo sviluppo della navigazione interna, con che passione egli vinceva i sorrisi qualche volta scettici dei compagni suoi, noi ricordiamo che egli fu intelligente componente di quella Commissione, la cui benemerita ha ricordato testè, ricordiamo che egli fu uno dei princi-

pali autor della legge nel 1910, che si può dire la base di tutto il nostro ordinamento per la navigazione interna, e che principalmente a lui si deve quel magistrato delle acque che funziona molto bene, che ha risolto molti problemi nel Veneto.

All'onorevole Romanin e al Senato io dirò brevemente, come lo consentono l'ora e altri doveri che ho nell'altro ramo del Parlamento, dirò brevemente quello che si è fatto per la navigazione interna e quello che si sta ora compiendo, enunciando il programma che si ha l'intenzione di svolgere da chi ha l'onore di reggere il Ministero dei lavori pubblici, programma che probabilmente, date le frequenti crisi parlamentari non sarà certamente condotto a compimento da me.

Le opere di navigazione interna che sono in corso più o meno avanzate sono le seguenti: « Costruzione della Milano-Po, a cui accennava così autorevolmente testè l'onorevole Romanin-Jacur, e del porto di Milano, a cura della concessionaria azienda portuale di Milano. Per quest'opera del previsto importo complessivo di 95 milioni, compresa la spesa della sistemazione della Darsena di Porta Ticinese, sono state autorizzate le quote dei tre quinti a carico dello Stato. Le previsioni che ora si fanno, per il costo dei materiali, per la mano d'opera cresciuta in misura molto grave, purtroppo fanno temere che quest'opera che doveva costare soltanto 95 milioni ne costerà 450. Però è un'opera nella quale siamo molto avanti. Autorevolmente l'onorevole Romanin Jacur lasciava sperare che in tre anni sarà compiuta, ma i valorosi e intelligenti funzionari del mio ministero a cui ha reso omaggio l'onorevole interpellante - omaggio al quale mi associo di tutto cuore - credono invece che sia necessario un tempo maggiore. L'opera è tuttavia molto avanti. Farà onore all'Italia, per l'importanza sua. A quest'opera, che assicura le comunicazioni tra Milano e l'Adriatico, va unito quel canale Po-Brondolo, del quale ha parlato così simpaticamente l'onorevole interpellante e che è opera costruita in gran parte durante la guerra, per opera specialmente dei nostri benemeriti soldati del Genio militare e della marina, e che appunto durante la guerra rese grandi servigi. Nel cuore di tutti gli italiani essa è un motivo di più per la gratitudine verso

il nostro esercito e la nostra marina. Per quest'opera si sono spesi 25 milioni.

Sono in corso lavori per l'escavazione dei fondali del Po centrale per compiere appunto quel programma di unione di Milano all'Adriatico, e perciò si sono acquistati potenti mezzi effossori. Sono già stati erogati 20 milioni.

Quarto lavoro in corso è la sistemazione dei principali canali della rete navigabile Veneta: il canale Piovego, il Porto Rignano-Grado, la conca Battaglia; la spesa è complessiva di 15 milioni. È pure in corso la costruzione del canale del Po Volano, a cui ha accennato anche l'interpellante, che viene fatta a cura del comune e della provincia di Ferrara; la spesa prevista è di 12 milioni. Vi sono poi la costruzione del canale navigabile Treviso-Casier a cura del comune di Treviso, importo 3 milioni; quelle delle banchine di approdo di Porto Catena a Mantova e Pontelagoscuro, con relativi raccordi ferroviari; importo di 4 milioni.

Vi è inoltre la costruzione di altri porti fluviali; sul Ticino, a Pavia (2 milioni), il porto di Cremona (6 milioni), quello di Piacenza (4 milioni), vi è la costruzione della nuova conca di Governolo sul Mincio per cui è prevista la spesa di 8 milioni.

Oltre di ciò, fuori della valle del Po, sono in corso lavori sul Tevere da Ostia risalendo fino alla capitale, la sistemazione del canale Navicelli da Pisa a Livorno. Presto saranno iniziati i lavori Parma-Colorno-Po.

Questi sono i lavori che sono in corso di esecuzione più o meno avanzata, per cui molte somme sono state spese e per cui vi è speranza, che in un numero di anni piccolo (ma non nei due o tre che si augurava l'autorevole interpellante) potremo vedere compiuti. Oltre di ciò sono in corso di esame vari progetti, in gran parte per seguire quel giusto programma che ci indicava l'onorevole Romanin, vale a dire di concentrare tutti gli sforzi a che vi sia una rete navigabile, senza interruzioni, senza soluzioni di continuità, e che, per esempio il gran canale che da Milano va fino all'Adriatico, fino a Venezia, sia completo. Sarà quanto prima, come ho detto testè, iniziata la costruzione della linea navigabile di terza classe Parma-Colorno-Po, e sono in corso di esame

un grandioso progetto per la canalizzazione del Mincio e l'utilizzazione delle acque del Mincio, la costruzione della linea navigabile Modena-Bondeno-Po e la costruzione della Po-Porto Corsini. Sono poi anche in corso di studio i canali che possono unire per via di acqua Milano al Lago Maggiore e al lago di Como.

Ecco, in breve, tutti i lavori che sta facendo il Ministero, e che ho trovato per opera dei miei predecessori e in cui merito alcuno non ho. Evidentemente molto si è fatto e si sta facendo. Il problema della navigazione interna è un problema grave, alla soluzione del quale il Ministero si è accinto con buona volontà ed operosità, nei limiti dei mezzi disponibili. A parlarne convenientemente occorre principalmente una competenza tecnica, come quella dell'interpellante, più che la parola dell'amministratore come quella di chi ha l'onore di parlargli, il quale non può mettere nella trattazione di questo problema, che la sua buona volontà e operosità.

L'onorevole interpellante dice: diteci che cosa vorrete fare! Ce lo ha insegnato egli stesso e ce lo dice la legge del 1910, in esecuzione della quale venne nel 1911 compilato e pubblicato a cura del Governo un primo elenco di vie navigabili, a complemento del quale furono pubblicati due elenchi nel 1917. Che cosa vogliamo dunque fare? Dapprima completare i lavori iniziati, e poi proseguire nei limiti dei mezzi finanziari che abbiamo disponibili. Non possiamo fare passi arditi, non possiamo fare spese al di là dei mezzi che abbiamo, ma anche con questi mezzi modesti l'Italia molto ha fatto nella via della navigazione interna, specialmente per opera di questi apostoli benemeriti, uno dei quali, forse il più tenace e convinto, certo uno dei più autorevoli, è stato l'onorevole interpellante. Vogliamo principalmente lavorare dove c'è soluzione di continuità, in modo che funzioni il grande Canale dall'Adriatico fino a Milano, in modo che non abbia interruzioni, e che abbia le sue diramazioni, sicché questo potente mezzo di comunicazione, di cui riconosciamo tutta l'importanza, tutto l'utile che può portare come mezzo sussidiario, specie nelle condizioni attuali del nostro esercizio ferroviario che lascia molto a desiderare e che per molto

tempo costerà ancora moltissimo, sia presto terminato. Crediamo che sia dovere nostro perciò di affrettare più che sia possibile, con i mezzi che sono consentiti dalle disponibilità del bilancio, il completamento di questo grande canale, in modo che per questa via ampia si possa veramente da Milano arrivare all'Adriatico, in modo che il Po sia anche un'arteria importante e seria per i trasporti interni del nostro Paese. Questo è il nostro programma; è il programma che l'onorevole Romanin, ci ha insegnato; è il programma delle varie leggi che ho avuto l'onore di ricordare. L'onorevole Romanin mi consiglia di tener cari i due impiegati che sono nell'Amministrazione e che hanno grandemente contribuito alle opere di navigazione fluviale. Conosco quei funzionari come intelligenti ed operosi e li tengo in gran conto, raccomandandoli ai successori, malgrado che in queste cose, amico Romanin Jacur, i testamenti poco valgano. Quando le vicende parlamentari ci allontaneranno da questi banchi e toglieranno a me l'onore altissimo di parlare in quest'aula, il testamento mio non avrebbe valore per il mio erede. Quello che preme è che adesso, con l'aiuto degli uomini competenti, con il consiglio autorevole e amorevole dell'uomo che ha parlato testè, noi ci dedichiamo a fare il più attivamente possibile quell'opera che nei limiti del nostro bilancio ci è consigliata. Posso garantire che per questa via l'attività mia non verrà meno, e che i suggerimenti del senatore Romanin Jacur, saranno sempre uditi e seguiti con quella deferenza a cui egli ha diritto. (*Vive approvazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il senatore Romanin Jacur per dichiarare se è soddisfatto.

ROMANIN JACUR. Se io devo esprimere il sentimento mio franco, sincero debbo dire che l'onorevole Ministro ha voluto, nella sua antica amicizia, di cui altamente mi onoro, sopraffarmi con le sue lodi, delle quali io gli sono riconoscentissimo, ma di cui non mi sento meritevole. Quel poco che ho potuto fare, per rimettere in onore in Italia le trascurate vie dell'acqua, lo feci valendomi dell'intelligenza molto valorosa di egregi tecnici, e specialmente di quei molti che furono e vi sono tra i funzionari del Genio civile. Dunque il mio merito, quale esso

sia, ha delle dimensioni molto minori di quelle che mi ha attribuite l'onorevole Ministro.

E se vengo, come debbo, a dire se sono soddisfatto o meno della sua risposta, sono costretto a rilevare sinceramente che l'onorevole Ministro non mi ha dato affidamento sicuro che il programma da me esposto, che egli in fondo riconosce essere anche il suo, possa essere attuato e, particolarmente, al più presto attuato. Quindi, sotto questo punto di vista, non potrei dichiararmi soddisfatto.

Nel mio esordio ho dichiarato che mi rendo conto delle difficoltà finanziarie in cui si dibatte il bilancio e non debbo dimenticarlo. E siccome l'onorevole Ministro ha confermato che gli studi che occorrono per la sistemazione delle linee che debbono congiungere l'Adriatico ai laghi di Garda, Maggiore e di Como non sono compiuti ancora, quantunque sieno bene avviati, io gli raccomando che siano sollecitamente portati a compimento. E, compiuti che siano, sono sicuro che egli non si asterrà dal presentare al Parlamento un disegno di legge, d'accordo col Presidente del Consiglio e l'onorevole ministro del tesoro, che io in questa mia interpellanza avevo con lui chiamati in causa per provvedere i mezzi finanziari occorrenti, perchè io sono sicuro che quando avremo il progetto completo, con l'indicazione della spesa necessaria, il Parlamento, convinto della utilità della spesa, nell'interesse supremo dello sviluppo dei nostri traffici, accorderà i mezzi necessari che in un modo o nell'altro si troveranno.

Con questa mia dichiarazione, che è insieme riserva, speranza e fiducia, sono soddisfatto delle dichiarazioni dell'onorevole Ministro, delle quali lo ringrazio. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, l'interpellanza è esaurita.

Rinvio della discussione sulle relazioni della Commissione per l'esame dei decreti registrati con riserva.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca: « Relazioni della Commissione per l'esame dei decreti registrati con riserva ».

DE CUPIS. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DE CUPIS. Onorevole Presidente, nella mia qualità di presidente della Commissione per l'esame dei decreti registrati con riserva, sono obbligato a rivolgerle una preghiera. Non essendo state ancora distribuite le relazioni di tutti i decreti, ed anzi mancandone alcune delle principali io, anche con rincrescimento, sono costretto a chiedere che la discussione venga rimandata ad altro giorno che ella stessa vorrà stabilire.

PRESIDENTE. Il senatore De Cupis chiede che la discussione delle relazioni della Commissione per l'esame dei decreti registrati con riserva, sia rinviata a quando potranno essere presentate tutte le relazioni.

Se non vi sono obiezioni rimane stabilito che la discussione avrà luogo in altra seduta.

Relazione della Commissione per le petizioni

(Doc. N. XXVII).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la: « Relazione della Commissione per le petizioni ».

Prego l'onorevole senatore, segretario, Sili di dar lettura della petizione del sindaco del comune di Civitella del Tronto.

SILI, *segretario*, legge:

Il sindaco del comune di Civitella del Tronto invia i voti di quella Giunta municipale perchè sia mantenuta l'Intendenza di finanza di Teramo.

PRESIDENTE. La Commissione propone l'ordine del giorno puro e semplice.

Chi approva questa proposta è pregato di alzarsi.

(È approvata).

Prego l'onorevole senatore, segretario, Sili di dar lettura della petizione del sindaco di Loreto Aprutino.

SILI, *segretario*, legge:

Il sindaco di Loreto Aprutino (Teramo) invia petizione identica alla precedente.

PRESIDENTE. Anche per questa petizione la Commissione propone l'ordine del giorno puro è semplice.

Chi approva questa proposta è pregato di alzarsi.

(È approvata).

PRESIDENTE. Prego il senatore, segretario, Sili di dar lettura della petizione del sindaco di Spoltore.

SILI, segretario, legge:

Il sindaco di Spoltore (Teramo) invia i voti di quella Giunta municipale perchè sia mantenuta l'Intendenza di finanza di Teramo.

PRESIDENTE. La Commissione propone l'ordine del giorno puro e semplice.

Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Prego l'onorevole, segretario, Sili di dar lettura della petizione del sindaco dell'Isola del Gran Sasso.

SILI, segretario, legge:

Il sindaco di Isola del Gran Sasso invia i voti della Giunta municipale perchè sia mantenuta l'Intendenza di finanza di Teramo.

PRESIDENTE. La Commissione anche per questa petizione propone l'ordine del giorno puro e semplice.

Chi l'approva voglia alzarsi.

(È approvato).

Prego l'onorevole senatore, segretario, Sili di dar lettura della petizione del presidente della Deputazione provinciale di Verona.

SILI, segretario, legge:

Il presidente della Deputazione provinciale di Verona trasmette i voti del Comitato Generale d'azione per i problemi idrotecnici delle Venezia Giulia e Tridentina, per la concessione di derivazione di energia dal basso Avisio.

D'ANDREA. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

D'ANDREA, relatore. Tra i corsi di acqua più importanti che fluiscono nel territorio delle Venezia Giulia e Tridentina, da potersi sfruttare per derivazioni di energia elettrica, si annovera l'Avisio, affluente dell'Adige. Le Amministrazioni provinciali di Verona, Mantova e Poggia, ed alcuni comuni delle stesse provincie, si sono costituiti in ente autonomo legalmente riconosciuto, ed hanno chiesto la concessione di derivare acque dal detto fiume. A loro volta parecchie simili domande sono state presentate da Società private, tra cui la Trentina di elettricità e quella per le industrie elettriche del Trentino. La Deputazione provinciale di Verona, anche in rappresentanza

delle consorelle, ha inviato una petizione al Senato perchè esso ne avvalori la domanda presso il Governo.

La Commissione riconosce l'importanza del problema e la finalità nobilissima che quelle provincie si propongono. D'altra parte però l'art. 9 del decreto-legge 10 ottobre 1919 sulle derivazioni ed utenze di acque pubbliche, vigente entro gli antichi confini del Regno, così precisa il concetto della economia pubblica in riguardo allo sfruttamento di corsi d'acqua:

« Tra più domande concorrenti, dopo completata l'istruttoria, di cui all'art. 9, è preferita quella che presenta la migliore utilizzazione idraulica e che soddisfi in prevalenza ad interessi pubblici; ed, a parità di tali condizioni, quella che offre maggiori e accertate garanzie tecniche, finanziarie ed industriali di immediata esecuzione ed utilizzazione. In mancanza di altra condizione di preferenza vale il criterio di priorità della presentazione ».

Il Regio decreto 28 marzo 1920 sulla derivazione ed utilizzazione di acque pubbliche nel territorio della Venezia Giulia e delle Venezia Tridentina, all'art. 4 così si esprime:

« In base alle risultanze d'istruttoria esperite sulle diverse domande concorrenti, si concederà la preferenza a quella impresa che sarà di maggiore importanza per l'economia pubblica ».

Oltre a ciò è opportuno rilevare che la legge organica vigente nelle due provincie è quella austriaca del 1869, la quale fu pubblicata in varie parti dell'Impero e nel Trentino nel 1870.

Secondo tale legge, competente ad accordare la concessione è il capitano distrettuale, corrispondente al nostro commissario civile o sottoprefetto, nel territorio in cui cadono le acque di presa, ma se l'autorizzazione interessa territori di più distretti e sorgano opposizioni fra interessati di distretti diversi, competente a provvedere in seconda istanza è il luogotenente o governatore civile della Venezia Tridentina e rispettivamente della Venezia Giulia.

Ora è evidente che tali problemi, di natura economica, finanziaria, tecnica e giuridica sfuggono completamente alla competenza del Senato, e perciò la Commissione propone che la domanda della Deputazione provinciale di Verona sia trasmessa al Ministero dei lavori pubblici, perchè provveda alla concessione, in base

alla legge vigente, tenendo presente la maggiore importanza delle domande in rapporto all'economia pubblica.

PRESIDENTE. Pongo ai voti la conclusione della Commissione per il rinvio della petizione al Ministero dei lavori pubblici.

Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvata).

Prego l'onorevole senatore, segretario, Sili di dar lettura della petizione della presidenza dell'Associazione nazionale tra ufficiali di terra e di mare in posizione ausiliaria.

SILI, *segretario*, legge:

La presidenza dell'Associazione nazionale tra ufficiali di terra e di mare in posizione ausiliaria speciale invia petizione per ottenere che non vengano ratificati i decreti riguardanti la posizione ausiliaria speciale.

BERTETTI Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BERTETTI, *relatore*. La commissione delle petizioni sopra questa petizione dell'Associazione nazionale degli ufficiali di terra e di mare in posizione ausiliaria speciale, ha considerato che sono tre i decreti contro i quali la petizione insorge: quelli del 29 dicembre 1919 del ministro Albricci, del 10 aprile 1920 del ministro Bonomi, e del 3 giugno 1920 del ministro Rodinò.

Con questi decreti venne variamente regolata la materia complessa della riduzione dei quadri organici, avvenuta a causa del cessato stato di guerra: e di tali decreti, al dire dell'Associazione petente, non si osservarono, con danno degli ufficiali, le prescrizioni date, e neppure le prescrizioni esecutive emanate per ognuno di essi.

È quindi evidente la grande importanza di questa petizione, la quale contempla un numero considerevole di cittadini molto benemeriti come sono questi ufficiali di terra e di mare.

In vista di queste considerazioni, la Commissione non può disconoscere la grande importanza della petizione e la conseguente gravità delle obiezioni mosse dalla Associazione petente, e quindi, stando nei limiti delle sue funzioni, propone al Senato che essendo la petizione degna di riguardo, venga la medesima rinviata ai ministri della guerra e della marina a ciò vedano quali provvedimenti sia il

caso di prendere. Questa è la conclusione che la Commissione presenta al Senato.

PRESIDENTE. Pongo ai voti le conclusioni della Commissione per le petizioni, di rinviare questa petizione ai Ministeri della guerra e della marina.

Chi le approva è pregato di alzarsi.

(Approvate).

Presentazione di disegni di legge.

DE VITO, *ministro della marina*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DE VITO, *ministro della marina*. Ho l'onore di presentare al Senato i seguenti disegni di legge:

Conversione in legge del Regio decreto in data 2 maggio 1920, n. 625, riguardante l'abolizione delle indennità per gli ufficiali richiamati durante la guerra;

Conversione in legge del Regio decreto 14 novembre 1920, n. 1673, relative a indennità di caro-viveri ai sottufficiali della Regia marina celibi o vedovi senza prole;

Conversione in legge del decreto luogotenenziale 8 giugno 1919, n. 1085, portante provvedimenti per le navi-asilo e del Regio decreto in data 3 settembre 1920, n. 1387, relativo al passaggio al Ministero del lavoro dell'Opera nazionale di patronato delle navi-asilo;

Conversione in legge del Regio decreto in data 20 aprile 1915, n. 594, che sospende i limiti di età dei farmacisti militari della Regia marina;

Conversione in legge del Regio decreto in data 13 maggio 1915, n. 707, relativo alla esenzione dei funzionari delle Capitanerie di porto dall'obbligo del servizio militare;

Conversione in legge del decreto luogotenenziale 28 dicembre 1916, n. 1838, col quale è approvata la Convenzione in data 10 giugno 1916 con l'onore Marconi per il servizio radiotelegrafico e radiotelefonico commerciale e militare delle stazioni costiere in Italia e nelle colonie;

Conversione in legge del decreto luogotenenziale 6 febbraio 1919, n. 247, concernente il funzionamento degli uffici tecnici e di vigilanza delle armi navali e del Genio navale;

Aggiunta e modificazione rispettivamente agli articoli 195 e 200 del Codice per la marina mercantile riguardante i piloti ed il pilotaggio per le navi nei porti;

Conversione in legge del decreto luogotenenziale 22 febbraio 1917, n. 345, che estende all'Amministrazione marittima le disposizioni dell'articolo 7 della legge 11 luglio 1910, numero 511, relativa alla emissione di mandati di anticipazione a favore delle direzioni e sotto direzioni di Commissariato M. M.;

Conversione in legge del decreto legge 11 agosto 1918, n. 1347, che modifica l'articolo 4 della legge 20 giugno 1909 n. 365 relativa all'ordinamento amministrativo e contabile della Regia marina, e che stabilisce le modalità da osservarsi nei pagamenti delle spettanze al personale lavorante degli stabilimenti marittimi;

Conversione in legge del Regio decreto 2 novembre 1919, n. 2142, portante provvedimenti per gli stipendi e l'indennità professionale per gli ufficiali dei corpi militari della Regia marina;

Conversione in legge del Regio decreto 1 febbraio 1920, n. 116, che modifica il Regio decreto 2 novembre 1919, n. 2142, riguardante gli stipendi e gli assegni degli ufficiali della Regia marina;

Conversione in legge del Regio decreto 13 marzo 1921, n. 323, concernente l'indennità professionale agli ufficiali medici della Regia marina, agli ufficiali del Genio navale e agli ufficiali di vascello specialisti di armi navali, provvisti di laurea.

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole ministro della marina della presentazione di questi disegni di legge, che seguiranno il corso prescritto dal regolamento.

Seguito della discussione sulle relazioni della Commissione per le petizioni.

PRESIDENTE. Prego il senatore, segretario, Sili di dar lettura della petizione dei commercianti di Zara.

SILI, segretario, legge:

« L'associazione fra commercianti di Zara invia voti sulla conversione della valuta in Zara e sulle condizioni economiche della città ».

D'ANDREA, relatore. Domando di parlare. PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

D'ANDREA, relatore. Zara, l'antica secolare capitale della Dalmazia, entrata recentemente a far parte del Regno, attraversa senza dubbio una crisi economica e commerciale preoccupante. L'isolamento della città, la quale, oltre i 5 chilometri e mezzo, è circondata da territori assegnati alla Jugoslavia dal trattato di Rapallo, l'ostilità della popolazione dalla quale attingeva un tempo le sue risorse; l'esodo di molti impiegati statali e delle loro famiglie: questi ed altri fattori economici ne hanno paralizzato la vita. A rendere più grave la situazione e a ritardare la rinascita del patriottico paese si aggiunge la conversione della valuta da corone in lire, la quale è stata fatta al saggio del 60 per cento, per saldo dei depositi esistenti al 30 novembre 1918 e del 40 per cento per quelli posteriori fino all'aprile 1919.

Certo lo Stato non è venuto meno al dovere che aveva verso Zara, e si fa ascendere ad 80 milioni di lire la somma impiegata per la conversione. Non di meno la rappresentanza municipale di quella città, la Camera di commercio, quella del lavoro, l'Associazione tra i commercianti, la Lega italiana per la tutela degli interessi nazionali ed il deputato politico di quella circoscrizione, chiedono una revisione dei provvedimenti relativi alla conversione della valuta.

La Commissione propone che la petizione, rivolta al Senato, sia trasmessa al Presidente del Consiglio, perchè venga presa in benevola considerazione.

PRESIDENTE. Pongo ai voti le conclusioni della Commissione che propone il rinvio di questa petizione alla Presidenza del Consiglio dei ministri.

Chi le approva è pregato di alzarsi.

(Sono approvate).

Segue l'altra petizione:

« Il sig. Ettore Bertagnoni, prefetto del Regno a riposo, si duole del provvedimento col quale fu collocato a riposo ».

Ha facoltà di parlare il relatore, senatore Polacco.

POLACCO, relatore. Il comm. Ettore Bertagnoni, funzionario dello Stato da 39 anni, da 11 anni prefetto, in seguito a deliberazione del Consiglio dei ministri, fu con decreto luogote-

nenziale del 13 giugno 1918 collocato a riposo per criteri ed esigenze di servizio d'ordine generale.

Il ministro del tempo gli comunicava telefonicamente il provvedimento, soggiungendo di avere ottenuta per lui da Sua Maestà il Re un'alta onorificenza « in considerazione dei molti ed utili servizi da lui resi all'Amministrazione nella sua lunga ed onorata carriera » ed aggiungeva il suo « particolare deferente saluto e vivi ringraziamenti per l'opera da lui data al pubblico bene ». Lo stesso presidente del Consiglio, ministro dell'interno, ebbe a ripetere per iscritto che il provvedimento non era stato determinato da alcuna considerazione di indole personale nè da motivi che alterino in alcun modo la giusta estimazione in cui il Bertagnoni è stato sempre tenuto presso la pubblica Amministrazione.

Il Consiglio di Stato, quarta sezione, non accolse il ricorso del Bertagnoni contro tale provvedimento, che certamente rientra nell'insindacabile e veramente discrezionale potere del Governo. Pur tuttavia è a lamentare in via di equità che, trattandosi di un funzionario veramente egregio, che aveva già compiuto 39 anni di servizio e che quindi in capo a pochi mesi si sarebbe trovato nelle condizioni ordinarie per il collocamento a riposo d'ufficio, se pure le insindacabili ragioni d'ordine generale consigliavano di non valersi più dell'opera sua, non si fosse fatto precedere il collocamento a riposo dall'aspettativa o dalla messa a disposizione, il che avrebbe moralmente e materialmente date al Bertagnoni quelle soddisfazioni di cui era ben degno.

E però, anzichè proporvi senz'altro, onorevoli Colleghi, l'ordine del giorno puro e semplice, la Commissione vi invita a deliberare che la petizione sia rinviata al Ministero dell'interno, perchè vegga il Ministro se c'è modo (il che pare non escluso da altri precedenti) di rimarginare le ferite, legalmente sì, ma troppo crudamente, inferte ad un funzionario meritevole d'ogni riguardo. (*Vive approvazioni*).

PRESIDENTE. Pongo ai voti le conclusioni della Commissione che propone il rinvio di questa petizione al Ministero dell'interno.

Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(Sono approvate).

Rinvio allo scrutinio segreto del disegno di legge:
« Conversione in legge del decreto-legge 26 aprile 1917, n. 746, concernente l'organico dei depositi cavalli stalloni: sostituzione di un posto da direttore di seconda classe (maggiore) ad uno da direttore di terza classe (capitano) » (N. 289).

PRESIDENTE. Segue all'ordine del giorno il disegno di legge: « Conversione in legge del decreto-legge 26 aprile 1917, n. 746, concernente l'organico dei depositi stalloni: sostituzione di un posto da direttore di seconda classe (maggiore) ad uno di direttore di terza classe (capitano) ».

Prego il senatore segretario Sili di darne lettura.

SILI, *segretario*, legge:

Articolo unico.

È convertito in legge il decreto luogotenenziale n. 746 del 26 aprile 1917 concernente l'organico dei depositi cavalli stalloni, con l'emendamento che risulta dal testo annesso.

ALLEGATO.

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA

LUOGOTENENTE GENERALE DI SUA MAESTÀ

VITTORIO EMANUELE III

per grazia di Dio e per volontà della Nazione

RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a noi delegata;

In virtù delle facoltà conferite al Governo del Re con la legge 22 maggio 1915, n. 671;

Visto il testo unico delle leggi sull'ordinamento del Regio esercito e dei servizi dipendenti dal Ministero della guerra, approvato con Regio decreto 14 luglio 1898, n. 525, e successive modificazioni;

Visto il Regio decreto 15 maggio 1911 col quale vennero approvate le tabelle graduali e numeriche di formazione del Regio esercito;

Visto il decreto luogotenenziale 28 novembre 1915, n. 1792, col quale viene istituito un nuovo deposito cavalli stalloni;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato per gli affari della guerra, di concerto con quello dell'agricoltura;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Alla tabella organica n. VI degli ufficiali dell'arma di cavalleria, annessa alla predetta legge di ordinamento, è apportato l'aumento di un posto da maggiore e la diminuzione di un posto da capitano.

Tale sostituzione di un posto di maggiore ad uno di capitano è riservato al personale direttivo dei depositi cavalli stalloni.

Art. 2.

Il presente decreto sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserito nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 26 aprile 1917.

TOMASO DI SAVOIA.

BOSELLI — MORRONE — RAINERI
— CARCANO.

V. — *Il Guardasigilli:*
SACCHI.

PRESIDENTE. È aperta la discussione su questo disegno di legge.

Nessuno chiedendo di parlare, la dichiaro chiusa e, trattandosi di un solo articolo, il disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

Rinvio allo scrutinio segreto del disegno di legge:
« Conversione in legge del R. decreto 20 novembre 1919, n. 2276, riguardante il reclutamento degli ufficiali subalterni effettivi dell'arma dei carabinieri Reali » (N. 292).

PRESIDENTE. Segue all'ordine del giorno il disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto 20 novembre 1919, n. 2276, riguardante il reclutamento degli ufficiali su-

balterni effettivi dell'arma dei Reali carabinieri ».

Prego il senatore, segretario, Sili di darne lettura.

SILI, *segretario*, legge:

Articolo unico.

È convertito in legge il Regio decreto 20 novembre 1919, n. 2276, riguardante il reclutamento degli ufficiali subalterni effettivi della arma dei Carabinieri Reali.

ALLEGATO.

(*Omissis*).

Art. 1.

All'art. 6 della legge 21 marzo 1915, n. 301, che porta aggiunte e varianti alle leggi sull'avanzamento del Regio esercito è sostituito il seguente:

Nell'arma dei Carabinieri Reali i posti vacanti nell'organico dei subalterni sono occupati per un terzo da sottufficiali dell'arma nominati sottotenenti e per due terzi da tenenti effettivi o di complemento di fanteria, cavalleria, artiglieria e genio che posseggano i requisiti stabiliti dal regolamento per l'esecuzione della legge sull'avanzamento.

In difetto di elementi idonei di una delle anzidette specie, le vacanze potranno essere occupate con elementi dell'altra.

I sottotenenti dei Carabinieri Reali sono promossi tenenti al termine del terzo anno di grado.

Art. 2.

All'art. 7 della predetta legge 21 marzo 1915, n. 301 è sostituito il seguente:

Nel trasferimento da ruolo a ruolo, senza promozione, è conservata l'anzianità posseduta prima del trasferimento.

È fatta eccezione per i tenenti effettivi e di complemento di fanteria, cavalleria, artiglieria e genio trasferiti nel ruolo degli ufficiali effettivi dei carabinieri reali, la cui nuova anzianità è determinata dalla data di trasferimento.

I tenenti in servizio attivo permanente hanno la precedenza sui tenenti di complemento nel trasferimento nell'arma dei carabinieri reali.

Art. 3.

I tenenti trasferiti nell'arma dei carabinieri reali che, nel termine massimo di tre anni dalla data del trasferimento, si mostrino non atti allo speciale servizio dell'arma sono ritrasferiti nell'arma di provenienza e riprendono l'anzianità che possedevano in questa, eccezion fatta per quelli provenienti dal complemento che desiderino essere mantenuti in servizio attivo permanente, i quali conserveranno l'anzianità loro attribuita nell'arma dei carabinieri.

Art. 4.

Nei primi sei mesi dell'applicazione del presente decreto i tenenti di cui ai precedenti articoli, trasferiti nell'arma dei carabinieri reali, prenderanno tutti l'anzianità assoluta corrispondente al trentesimo giorno dalla data di pubblicazione del presente decreto, salvo che siano stati promossi tenenti con decorrenza posteriore a tale data, nel qual caso, la loro anzianità sarà determinata dalla data del trasferimento.

L'anzianità relativa dei tenenti trasferiti con la stessa anzianità assoluta, stabilita nel modo indicato nel presente articolo, sarà fissata facendo precedere tutti i tenenti provenienti dal ruolo del servizio attivo permanente a quelli provenienti dal ruolo di complemento, e tra gli ufficiali dello stesso ruolo in base all'anzianità di grado che essi avevano nella rispettiva arma di provenienza.

Art. 5.

Il presente decreto, che entrerà in vigore dalla data della sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale*, sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

PRESIDENTE. È aperta la discussione su questo disegno di legge.

Nessuno chiedendo di parlare, la dichiaro chiusa e, trattandosi di un solo articolo, il disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

Rinvio allo scrutinio segreto del disegno di legge:

« Conversione in legge del decreto luogotenenziale 23 dicembre 1915, n. 1950, riguardante l'Associazione italiana dei Cavalieri del Sovrano Militare Ordine di Malta. Obblighi disciplinari. Riconoscimento di gradi e aggiunta di cariche al personale dell'Associazione ». (N. 296).

PRESIDENTE. Segue all'ordine del giorno il disegno di legge: « Conversione in legge del decreto luogotenenziale 23 dicembre 1915, numero 1950, riguardante l'Associazione italiana dei Cavalieri del Sovrano Militare Ordine di Malta. Obblighi disciplinari. Riconoscimento di gradi e aggiunta di cariche al personale dell'Associazione ».

Prego il senatore, segretario, Sili di darne lettura.

SILI, segretario, legge:

Articolo unico.

E' convertito in legge il decreto luogotenenziale 23 dicembre 1915, n. 1950, riguardante l'Associazione dei Cavalieri del Sovrano Militare Ordine di Malta — Obblighi disciplinari — Riconoscimento dei gradi e aggiunta di cariche al personale dell'Associazione.

ALLEGATO.

(*Omissis*).

Art. 1.

In caso di guerra o di mobilitazione totale o parziale dell'esercito o dell'armata, e limitatamente al detto periodo, gli iscritti al personale della « Associazione dei Cavalieri italiani del Sovrano Militare Ordine di Malta pel servizio sanitario in guerra » chiamati in servizio, sono considerati militari e sono soggetti, in ragione del grado cui a norma dei regolamenti si trovano equiparati, alla disciplina militare, sia nei rapporti tra loro, sia reciprocamente nei rapporti con i militari del Regio esercito e della Regia marina.

Ai mancanti alle chiamate vengono applicate le disposizioni penali sancite per i militari del Regio esercito e della Regia marina.

Art. 2.

Il Governo del Re è autorizzato a riconoscere i gradi che il personale riveste nell'Associa-

zione al momento della chiamata in servizio. Il grado è provvisorio e verrà dato individualmente, volta per volta, al personale chiamato in servizio, dalla data dell'assunzione e per la durata del servizio stesso.

Art. 3.

Gli impiegati civili dello Stato ascritti alla « Associazione dei Cavalieri del Sovrano Militare Ordine di Malta », se prestano servizio, anche volontariamente, nell'Associazione stessa in caso di guerra, si considerano ad ogni effetto come in congedo.

Art. 4.

Alla gerarchia del personale addetto all'Associazione, prevista dalla tabella IIª annessa al regolamento di disciplina militare, saranno aggiunte le seguenti cariche con l'assimilazione a fianco di ciascuna segnate:

Direttore generale . . . a colonnello;
Ispettore generale . . . a tenente colonnello;
Direttore di unità ospitaliera . . . a maggiore;
Vice direttore di unità ospitaliera . . . a capitano.

Art. 5.

Per l'applicazione dei suaccennati articoli si osserveranno le norme che verranno stabilite in apposito regolamento da approvarsi dai ministri della guerra e della marina.

Art. 6.

Il presente decreto, il quale dovrà essere presentato al Parlamento per essere convertito in legge, avrà vigore all'atto della sua pubblicazione.

PRESIDENTE. È aperta la discussione su questo disegno di legge.

Nessuno chiedendo di parlare la dichiaro chiusa e, trattandosi di un solo articolo, il disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

Rinvio allo scrutinio segreto del disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto 4 marzo 1920, n. 468, che concede una proroga della moratoria accordata con decreto luogotenenziale 1º febbraio 1918, n. 102, per le obbligazioni contratte prima del 1º novembre 1917, nelle provincie Venete invase o sgombrate per ragioni militari » (N. 256).

PRESIDENTE. Segue all'ordine del giorno il disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto 4 marzo 1920, n. 468, che concede una proroga della moratoria accordata con decreto luogotenenziale 1º febbraio 1918, n. 102, per le obbligazioni contratte prima del 1º novembre 1917, nelle provincie Venete invase o sgombrate per ragioni militari ».

Prego il senatore, segretario, Sili di darne lettura.

SILI, *segretario*, legge:

Articolo unico.

È convertito in legge il Regio decreto 4 marzo 1920, n. 468, che concede una proroga della moratoria accordata con decreto luogotenenziale 1º febbraio 1918, n. 102, per le obbligazioni contratte prima del 1º novembre 1917 nelle provincie Venete invase o sgombrate per ragioni militari.

ALLEGATO.

Art. 1.

Le facoltà, concesse all'autorità giudiziaria dall'art. 12 del decreto luogotenenziale 1º febbraio 1918, n. 102, potranno dietro ricorso dei debitori, di cui allo stesso articolo 12, essere esercitate fino a sei mesi dopo la dichiarazione di cessazione dello stato di guerra.

Tuttavia tali facoltà potranno continuare ad essere esercitate anche dopo scaduto il termine predetto limitatamente alle proroghe da concedere ai debitori cambiari a termini del successivo articolo 5.

Art. 2.

Il debitore che intenda valersi della disposizione dell'articolo precedente, deve farne domanda con ricorso motivato alla autorità giudi-

ziaria competente per valore nel luogo ove egli dimora. Nel ricorso deve dare la dimostrazione sommaria di essere stato gravemente danneggiato dagli eventi di guerra e di non esser in condizione di far fronte, in tutto o in parte, al pagamento dei debiti scaduti o da scadere.

Art. 3.

La dilazione, che l'autorità giudiziaria può accordare, non può eccedere il 31 dicembre 1922. L'autorità giudiziaria può altresì prescrivere che il debito, nel quale dovranno essere consolidati gli interessi, decorsi fino alla data di pubblicazione del presente decreto, sia estinto ratealmente, mediante versamenti da farsi il 30 giugno e il 31 dicembre comprendenti gli interessi e una quota parte del capitale.

Nel caso in cui l'autorità giudiziaria accordi dilazione per la totalità del debito, deve prescrivere che gli interessi nella misura legale o contrattuale, siano regolarmente soddisfatti alla fine di ciascun semestre.

Art. 4.

Ai ricorsi di cui ai precedenti articoli, sono applicabili le disposizioni contenute negli articoli 13, 14 e 15 del decreto luogotenenziale 1 febbraio 1918, n. 102.

Art. 5.

I debitori per effetti cambiari, pei quali fu sospesa l'azione cambiaria, giusta il disposto dell'art. 18 del decreto luogotenenziale 1 febbraio 1918, n. 102, dovranno entro 30 giorni dalla pubblicazione del presente decreto pagare gli interessi nella misura del 5 per cento ad anno, decorsi dalla scadenza degli effetti al giorno del versamento, ed inoltre una quota del capitale non inferiore al 20 per cento. Ad essi dovrà dai creditori essere concesso un primo rinnovo per la somma residuale con scadenza a non oltre 6 mesi dalla data di emissione del nuovo effetto, e un secondo rinnovo per altri 6 mesi successivi e per la somma che rimane dopo fatta deduzione di un altro 20 per cento e degli interessi maturati da calcolarsi sempre nella misura del 5 per cento ad anno.

Alla scadenza del secondo rinnovo, come sopra indicato, cessa la moratoria, e i creditori potranno elevare il protesto od sperimentare l'azione cambiaria, a termini dell'art. 323 del Codice di commercio, per gli effetti che non fossero integralmente pagati.

Tuttavia, non potrà essere elevato il protesto nè sperimentata l'azione cambiaria a termini dell'articolo 323 codice di commercio per quegli effetti cambiari, per i quali l'autorità giudiziaria, prima della scadenza del secondo rinnovo, dietro ricorso dei debitori, prodotto in base alle disposizioni degli articoli 1 a 4 del presente decreto, conceda un'ulteriore proroga.

Tali effetti cambiari non debbono esser rinnovati e conservano la loro piena validità fino alla scadenza del termine prorogato.

Il protesto per mancato pagamento, nei casi richiesti dalla legge, deve elevarsi solo alla scadenza di questo ultimo termine.

Art. 6.

Il presente decreto sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

PRESIDENTE. È aperta la discussione su questo disegno di legge.

Nessuno chiedendo di parlare, la dichiaro chiusa e trattandosi di un solo articolo, il disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

Discussione del disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto-legge 3 giugno 1920, n. 871, col quale sono prorogati i termini stabiliti dalla legge 14 luglio 1912, n. 854, per la classificazione ed il riordinamento delle scuole industriali ». (N. 299).

PRESIDENTE. Viene ora in discussione il disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto-legge 3 giugno 1920, n. 871, col quale sono prorogati i termini stabiliti dalla legge 14 luglio 1912, n. 854, per la classificazione ed il riordinamento delle scuole industriali ».

Prego il senatore, segretario, Sili di darne lettura.

SILI, *segretario*, legge :

Articolo unico.

E' convertito in legge il Regio decreto-legge 3 giugno 1920, n. 871, col quale sono prorogati i termini stabiliti dagli articoli 12 e 13 della legge 14 luglio 1912, n. 854, per la classificazione ed il riordinamento delle scuole industriali.

ALLEGATO.

(*Omissis*).

Art. 1.

I termini stabiliti dagli articoli 12 e 13 della legge 14 luglio 1912, n. 854, per la classificazione ed il riordinamento delle scuole industriali, sono prorogati fino a tutto il 31 dicembre 1922.

Art. 2.

Il presente decreto sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

PRESIDENTE. È aperta la discussione su questo disegno di legge.

RAVA. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

RAVA. Io vorrei pregare l'onorevole sottosegretario di Stato per l'industria di voler dare qualche spiegazione al Senato su queste leggi che riguardano quelle che già ebbi a chiamare « le scuole del lavoro ». Perchè tanto ripetuto indugio nella classificazione delle scuole professionali? Questa classificazione fu ordinata con una legge speciale sulle scuole, del luglio 1912, ed allora si disse che si sarebbe dovuta compiere entro due anni e finire nel 1914; invece fino ad oggi ancora non si è fatta ed è dannoso il rinvio. Si tratta di un lavoro che è importantissimo per la cultura e la preparazione tecnica dei nostri operai, anche per quelli che vanno all'estero e che trovano così più facilmente sistemazione e lavoro, poichè i giovani che escono da queste scuole sono operai scelti e che meglio rispondono alle nuove difficili condizioni economiche che per l'emigrazione si vanno fissando nei diversi Stati da leggi di difesa del lavoro e di diffidenza.

Da dieci anni dunque questa classificazione, necessaria anche per i diplomi rilasciati, si aspetta ed ancora non è venuta! È perciò che io desidererei conoscere le ragioni di questo indugio. L'Ufficio centrale nulla dice; approva e poi augura sollecita la classificazione.

E poichè ho la parola, mi si permetta di accennare anche al disegno di legge che segue nell'ordine del giorno e che è a questo strettamente collegato e si intitola: « Provvedimenti a favore dell'istruzione professionale ». È un altro decreto-legge del 1918!

Con questi provvedimenti si sono istituiti i « laboratori-scuola » per istruire gli operai e per creare una maestranza tecnicamente e moralmente più elevata. I laboratori hanno grande valore; assai buoni risultati hanno dato in Germania, anche durante la guerra tremenda, ciò che dimostra di quanta importanza fosse questa istituzione.

I laboratori in Italia sono, dicevo, stati istituiti con un decreto-legge del 1918; a me risulta che hanno dato buona prova anche per le industrie oltre che per gli operai stessi.

Quel decreto-legge prendeva pure di mira l'istruzione professionale delle donne; che cosa si è fatto?

Di tutto questo non si fa parola nè nella relazione ministeriale, nè in quella dell'Ufficio centrale; noi non abbiamo notizie precise e neppure se ne parla nella relazione della Camera dei deputati. Sarebbe interessante conoscere dove e come queste scuole furono istituite, e che risultati hanno dato. E sarebbe necessario conoscere se sono state molto o poco frequentate e quali risultati si sono ottenuti dalle due scuole professionali femminili di Lucca e di Venezia.

Io mi ricordo che queste scuole erano viste con molto amore dal ministro proponente; e rispondevano del resto ad una necessità, giacchè riparavano un poco alle numerose deficienze che esistono fra noi nell'istruzione professionale, specialmente della donna. Sono scuole pratiche di economia domestica, sono scuole di previdenza sociale e di vita casalinga ora fattasi più difficile.

Io pregherei perciò l'onorevole sottosegretario per l'industria, anche se eventualmente non abbia elementi precisi per rispondere a queste mie osservazioni, di volerci per lo meno

assicurare che non sarà più dimenticato, come purtroppo è stato da dieci anni dimenticato, il riordinamento di queste scuole che sono una vera necessità per l'Italia, e per le industrie, e per la casa stessa, e rappresentano una grande utilità specialmente per i lavoratori italiani e per le famiglie, sia che restino in Italia per esercitare la loro arte o il loro mestiere, sia soprattutto che si rechino all'estero per trovarvi migliori condizioni di lavoro. I laboratori-scuola — una specie di scuola di mestiere di primo grado — possono, se non altro, dimostrare che dall'Italia non partono poi soltanto operai così poveri di cultura da dover fare semplicemente i terrazzieri e gli umili lavoratori, ma partono operai scelti e capaci di lavoro tecnicamente perfezionato.

Noi abbiamo già parecchie di queste scuole per l'arte tipografica, per la lavorazione del ferro, del legno, della ceramica e così via dicendo, ma ormai non ne sappiamo più nulla. Manca anche l'annuario; io ne pubblicai due nel 1900 e nel 1904. Ce ne dica qualche cosa il Governo, e soprattutto voglia provvedere a quel riordinamento e a quella classificazione che si aspetta ormai da dieci anni e che non deve essere poi opera così difficile e grave da rinviarsi da tanti anni, malgrado l'ordine della legge del 1912.

Noi oggi dobbiamo convertire in legge i decreti che hanno istituito queste scuole-laboratorio e non sappiamo quante e quali siano e che risultati abbiano dato. Molti istituti privati e pubblici fondarono, e fondano, di codeste scuole che danno buoni risultati e servono al progresso del lavoro italiano e dei lavoratori. L'« Ente del Turismo » l'anno scorso aprì scuole per il personale di albergo e con successo.

La mia preghiera è finita. Queste scuole hanno il loro pregio e la loro efficacia nella vita e nel lavoro italiano; io credo che debbano essere conosciute, sviluppate ed accresciute. Insisto perchè il ministro voglia dare un'esatta notizia che ci conforti, assicurandoci che queste scuole sono buone, operose, diffuse e rispondono bene alla loro alta e utile funzione. (*Approvazioni*).

BOSCO LUCARELLI, *sottosegretario di Stato per l'industria ed il commercio*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BOSCO LUCARELLI, *sottosegretario di Stato per l'industria e il commercio*. L'on. senatore Rava chiede al Governo che faccia conoscere le ragioni per cui non si è ancora provveduto, dopo quasi dieci anni dalla legge del 1912, alla classificazione e al riordinamento delle nostre scuole industriali. Come è detto anche nella relazione e come risulta da fatti a conoscenza di tutti, noi abbiamo attraversato un periodo di tempo pieno di difficoltà che fecero ritardare il voluto riordinamento. Tali difficoltà si ripercuotevano e si ripercuotono sulle condizioni dei bilanci degli enti locali, i quali sono chiamati a contribuire in una misura più larga nel mantenimento delle scuole industriali per le maggiori spese a cui queste vanno incontro. Frattanto le mutate condizioni e le nuove esigenze dell'industria, che richiede maestranze sempre meglio preparate, hanno reso necessari nuovi provvedimenti e a uno di questi si riferisce l'altro decreto che viene oggi dinanzi al Senato per la conversione, relativo ai laboratori-scuola.

Io posso assicurare l'onorevole senatore Rava che l'insegnamento professionale-industriale, anche nei riguardi della donna, è oggetto delle cure più assidue dell'attuale Governo. È già pronto un nuovo disegno di legge che tiene presenti nelle sue disposizioni, le nuove esigenze che nel campo dell'insegnamento professionale sono affiorate e su questo disegno di legge si sono chiesti (forse con un esempio nuovo nel periodo che precede la compilazione dei disegni di legge) anche il parere e la consulenza, se non diretta, per lo meno indiretta, di tutto il personale delle scuole industriali, che già nei rispettivi congressi di classe a Napoli e a Firenze si era largamente interessato della questione. Ed io che allora non ero sottosegretario di Stato all'industria, ma un semplice deputato, ho assistito al congresso di Firenze e ne ho riportata la più lusinghiera impressione perchè ho visto questi che devono essere i fattori della nostra ricchezza — in quanto essi debbono prepararci delle nuove generazioni lavoratrici pronte a portare all'industria non soltanto un lavoro manuale, ma un lavoro intelligente — preoccuparsi anzitutto della loro qualità di educatori e discutere quali siano i bisogni della scuola, le modifiche e i miglioramenti che l'insegnamento professionale richiede prima ancora di portare in-

nanzi le loro legittime aspirazioni a miglioramenti economici. Del risultato di questi studi è a conoscenza la Federazione generale delle industrie e le confederazioni degli operai, che faranno pervenire al Ministero le loro osservazioni; di modo che il nuovo disegno di legge - che il Ministero si augura di poter presentare all'esame del Parlamento subito dopo le vacanze pasquali, e sul quale il Governo chiederà la discussione d'urgenza - viene al Parlamento col contributo degli studi non solamente di coloro che vivono nella scuola, ma anche dei rappresentanti del capitale e del lavoro nazionale. Quindi io posso assicurare l'onorevole Rava che all'apertura dei due rami del Parlamento, subito dopo le vacanze di Pasqua, noi presenteremo un disegno di legge completo che tenga conto di tutte le nuove osservazioni, di tutte le nuove esperienze che in questo campo sono state fatte in Italia, e di tutte le aspirazioni che ci vengono manifestate da quelli che vivono nella scuola e da quelli che devono usufruire della mano d'opera preparata nella scuola stessa. Qualora poi i due rami del Parlamento, contro quello che è nostro vivo desiderio, non riuscissero ad approvare il nuovo disegno di legge prima delle vacanze estive, il Governo assume impegno di completare la classificazione delle scuole e di riordinarle nel termine assegnatogli dall'attuale decreto-legge, che proroga fino al 31 dicembre di quest'anno la classifica di queste scuole. Ciò non sarà affatto difficile, visto che le scuole da classificare ancora sono appena una trentina, se gli Enti locali coadiuveranno il Governo, inviandogli con la necessaria sollecitudine le deliberazioni richieste per tale classificazione.

Si sta pure studiando quanto concerne l'educazione professionale della donna. Il Ministero si preoccupa non solo di preparare nei riguardi professionali quelle donne che dovranno entrare nelle industrie, ma anche di dare adeguata preparazione a tutte le giovanette, che dovranno essere un giorno delle massaie, diffondendo gli insegnamenti di governo e di economia domestica, e prendendo anche a questo scopo accordi col Ministero dell'interno per far sorgere, ove ne sia il caso, accanto agli attuali orfanotrofi, i quali per la legge sulle Opere pie dipendono da altro Ministero, corsi e scuole speciali di economia domestica.

Queste sono le assicurazioni che posso dare all'on. senatore Rava.

RAVA. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

RAVA. Prendo atto volentieri delle dichiarazioni dell'onorevole Sottosegretario di Stato per quanto riguarda la ormai necessaria e troppo indugiata classifica delle scuole professionali e il loro riordinamento. Mi auguro che il nuovo disegno di legge a cui ha accennato il Sottosegretario di Stato, che ama codeste scuole, venga presto e sono lieto che ad esso siano unite le notizie che si saranno potute raccogliere dalla confederazione degli industriali e da quella degli operai, perchè quelle notizie sono necessarie e potranno riuscire molto utili per uno studio completo sul riordinamento delle scuole sia dipendenti dallo Stato sia da enti morali. Colle leggi per Napoli, per Roma si fecero di tali scuole ed a Como si fece quella della seta. Altra volta ebbi a pubblicare come ministro dell'industria, un grosso volume con tali notizie. È qui compreso anche il problema dell'arte applicata all'Industria che è per l'Italia di grande interesse.

BOSCO LUCARELLI, *sottosegretario al ministero dell'industria*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BOSCO LUCARELLI, *sottosegretario di Stato per l'industria e il commercio*. Vorrei dare un altro schiarimento all'onorevole senatore Rava. È stata ordinata dal nostro Ministero una specie d'inchiesta per raccogliere tutte le notizie riferentisi alla carriera degli alunni ed alla loro suddivisione per quanto riguarda la professione esercitata dai licenziati delle scuole Regie e di quelle libere. In un primo momento la federazione degli insegnanti delle scuole industriali voleva assumersi l'incarico di fare questa statistica, ma si è ritenuto più opportuno che la iniziativa fosse avocata al Ministero appunto perchè la raccolta dei dati fosse più completa e potesse rispondere meglio ai fini a cui deve servire.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare dichiaro chiusa la discussione.

Trattandosi di un disegno di legge di un solo articolo, sarà votato a scrutinio segreto,

Rinvio a scrutinio segreto del seguente disegno di legge: « Conversione in legge del decreto luogotenenziale 8 dicembre 1918, n. 2001, portante provvedimenti a favore dell'istruzione professionale » (N. 300).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del seguente disegno di legge: « Conversione in legge del decreto luogotenenziale 8 dicembre 1918, n. 2001, portante provvedimenti a favore dell'istruzione professionale ».

Prego il senatore, segretario, Pellerano di darne lettura.

PELLERANO, *segretario*, legge:

Articolo unico.

È convertito in legge il decreto luogotenenziale 8 dicembre 1918, n. 2001, portante provvedimenti a favore dell'istruzione professionale.

ALLEGATO.

(*Omissis*).

Art. 1.

Il Ministero per l'industria, il commercio ed il lavoro è autorizzato a istituire ovunque ne sia riconosciuti il bisogno, laboratori-scuole temporanei per la rapida preparazione tecnica degli operai occorrenti alle varie industrie.

Il ciclo di studio e di lavoro nel laboratorio-scuola ha, di norma, una durata non superiore a 400 giornate scolastiche, e può essere ripartito in due o più periodi didattici consecutivi.

La giornata scolastica comprende al massimo quattro ore destinate agli esercizi di lavoro e pratica del mestiere, tre ore per gli insegnamenti ausiliari (elementi di tecnologia speciale, disegno professionale, ripetizione e complementi di aritmetica e geometria) e due ore destinate alla refezione scolastica, al riposo ed alle esercitazioni premilitari.

Art. 2.

Il contributo governativo per il mantenimento dei laboratori-scuole è determinato nella misura massima consentita dall'articolo 2 della legge 20 giugno 1907, n. 414. Il contributo

stesso e quello degli enti locali sono fissati in una somma annua, limitatamente al numero di anni previsto per la durata dei singoli laboratori-scuole.

Gli industriali, che abbiano non meno di cinquanta operai, esercenti le industrie alle quali i laboratori-scuole sono preordinati, hanno obbligo di partecipare alle spese di fondazione e di mantenimento, in misura non superiore a quella indicata dall'art. 6 del decreto-legge luogotenenziale 10 maggio 1917, n. 896.

Previo accordo con l'Amministrazione del laboratorio-scuola, gli industriali possono, in tutto o in parte, soddisfare l'obbligo di cui al precedente capoverso, sia con la concessione di macchinario e di materie prime, sia fornendo a proprie spese il personale istruttore, sia infine consentendo ai propri operai di frequentare i corsi, conservando le rispettive mercedi.

I concorsi degli industriali saranno riscossi dalle Camere di commercio con le stesse norme per la riscossione delle tasse camerali e saranno versati all'Amministrazione dei laboratori-scuole.

Art. 3.

Al laboratorio-scuola, sono di regola ammessi soltanto coloro che non abbiano superato il diciottesimo anno di età e non abbiano meno di dodici anni compiuti. Possono tuttavia esservi ammessi operai adulti. La refezione scolastica è obbligatoria per tutti gli alunni e per gli operai istruttori.

La direzione del laboratorio-scuola è affidata ad un direttore tecnico che ha obbligo di insegnamento ed è coadiuvato dagli istruttori tecnici e dagli operai istruttori.

Il personale tutto è di regola scelto fra il personale tecnico delle industrie alle quali il laboratorio-scuola è preordinato e viene assunto in servizio per un ciclo scolastico con contratto di locazione d'opera per il direttore e per gli istruttori tecnici e con contratto di lavoro per gli operai istruttori.

Art. 4.

Col concorso degli enti locali sono fondati in Lucca ed in Perugia due Istituti nazionali

per la preparazione delle educatrici per le famiglie che vogliono dare alle proprie giovanette istruzione ed educazione privata. Essi prendono il nome di « R. Istituto nazionale per le educatrici italiane ».

Il corso degli studi dura due anni. All'Istituto si accede con la licenza di una R. scuola industriale femminile di secondo grado, con quella di una R. scuola normale, o con altro titolo equipollente, ovvero superiore.

Le materie principali d'insegnamento sono la educazione e l'economia domestica, la lingua italiana e le lingue straniere. Il diploma ottenuto al termine degli studi è titolo per l'ammissione ai concorsi nelle scuole industriali e per la nomina, senza concorso, ai posti di direttrice nelle Regie scuole popolari operaie femminili per arti e mestieri (primo grado) e di insegnante titolare in prova per le cattedre di coltura, di aritmetica e di governo e di economia domestica nelle stesse scuole di primo grado.

A ciascun Istituto è annessa una « Casa di pensionato » obbligatoria per le allieve dell'Istituto stesso. La retta complessiva per alloggio, vitto e tasse scolastiche è stabilita in lire seicento all'anno.

Del Consiglio di amministrazione di ciascun Istituto fa parte un delegato del Consiglio della « Associazione nazionale delle donne italiane », scelto dal ministro dell'industria, del commercio e del lavoro in base ad una terna proposta dal Consiglio della detta associazione.

Gli enti locali, a norma dell'art. 5, n. 3, del Regio decreto 22 giugno 1913, n. 1014, forniscono adatte sedi per l'Istituto e per la casa di pensionato.

Qualora gli enti predetti di Lucca e di Perugia non assumessero tale obbligo, è data facoltà al ministro dell'industria, del commercio e del lavoro di prescegliere altre città per sede degli Istituti stessi.

Art. 5.

In aumento ai fondi stanziati ai sotto indicati capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero per l'industria, il commercio ed il lavoro saranno iscritte le seguenti somme:

a) al capitolo 62 dell'esercizio 1918-919 ed

ai corrispondenti capitoli degli esercizi successivi, quale concorso dello Stato per l'istituzione ed il mantenimento, presso la Regia scuola industriale femminile di secondo grado in Firenze, di una sezione di magistero per l'abilitazione all'insegnamento dell'educazione ed economia domestica e dei lavori femminili negli Istituti dipendenti dal Ministero predetto, lire 30.000;

b) al medesimo capitolo 62 dell'esercizio 1918-919 ed ai corrispondenti capitoli degli esercizi successivi sino a quello 1924-925, lire 500.000 per il mantenimento dei laboratori-scuole;

c) allo stesso capitolo 62 dell'esercizio 1918-919 L. 140.000 per il mantenimento dei due Istituti nazionali per le educatrici italiane e L. 280.000 ai corrispondenti capitoli degli esercizi successivi;

d) al capitolo 63 dell'esercizio 1918-919 L. 500.000 per concorso nella spesa di fondazione di laboratori-scuole e L. 150.000 per prima rata del concorso nelle spese di fondazione dei due Istituti nazionali per le educatrici italiane ed al corrispondente capitolo dell'esercizio 1919-920 L. 150.000 per seconda ed ultima rata del concorso nelle spese di fondazione dei due suaccennati Istituti.

Art. 6.

Il presente decreto sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione su questo disegno di legge.

Nessuno chiedendo di parlare, la dichiaro chiusa.

Trattandosi di disegno di legge, di un solo articolo, sarà poi votato a scrutinio segreto.

Rinvio allo scrutinio segreto del disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto 7 marzo 1920, n. 326, che autorizza una maggiore assegnazione annua di lire 30.000 per il funzionamento della stazione sperimentale di batteriologia agraria di Crema » (N. 305).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto 7 marzo

1920, n. 326, che autorizza una maggiore assegnazione annua di lire 30,000 pel funzionamento della stazione sperimentale di batteriologia agraria di Crema ».

Prego il senatore, segretario, Pellerano di darne lettura.

PELLERANO, *segretario*, legge:

Articolo unico.

È convertito in legge il Regio decreto 7 marzo 1920, n. 326, che assegna alla stazione sperimentale di batteriologia agraria di Crema la somma di lire 30.000 per il suo mantenimento.

ALLEGATO.

Art. 1.

A partire dal 1° gennaio 1920, alla stazione sperimentale di batteriologia agraria di Crema è assegnata la somma annua di lire 30.000 da portarsi in aumento di quella stanziata al capitolo 49 dello stato di previsione della spesa del Ministero per l'agricoltura dell'esercizio finanziario 1919-20 a titolo di contributo per mantenimento della stazione stessa.

Art. 2.

Con decreto del ministro del tesoro sarà portata la necessaria variazione allo stato di previsione della spesa del Ministero per l'agricoltura per l'esercizio 1919-20.

Art. 3.

Il presente decreto sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione su questo disegno di legge.

Nessuno chiedendo di parlare, la dichiaro chiusa.

Trattandosi di un disegno di legge di un solo articolo, sarà votato a scrutinio segreto.

Rinvio allo scrutinio segreto del disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto 2 ottobre 1919, n. 2505, che sopprime la Regia Scuola pratica di agricoltura di Grumello del Monte (Bergamo) ed approva la convenzione con l'ente Scuole industriali di Bergamo per la fondazione ed il funzionamento di una scuola agraria » (N. 339).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto 2 ottobre 1919, n. 2505, che sopprime la Regia Scuola pratica di agricoltura di Grumello del Monte (Bergamo) ed approva la convenzione con l'ente Scuole industriali di Bergamo per la fondazione e il funzionamento di una scuola agraria ».

Prego l'onorevole senatore, segretario, Pellerano di darne lettura.

PELLERANO, *segretario*, legge:

Articolo unico.

È convertito in legge il Regio decreto 2 ottobre 1919, n. 2505, che sopprime la Regia scuola pratica di agricoltura di Grumello del Monte (Bergamo) ed approva la convenzione con l'ente « Scuole Industriali di Bergamo », la provincia ed il comune di Bergamo per la fondazione ed il funzionamento di una scuola agraria consorziale.

ALLEGATO.

Regio decreto 2 ottobre 1919, n. 2505.

(*Omissis*).

Art. 1.

La Regia scuola pratica di agricoltura in Grumello del Monte, riordinata con Regio decreto del 10 luglio 1887, n. 4788 (serie 3ª), è soppressa col 1° luglio 1919.

Art. 2.

È approvata la convenzione stipulata in Bergamo il 1° luglio 1919 fra la provincia di Bergamo, l'Ente « Scuole industriali di Bergamo », il comune di Bergamo e il Ministero per l'agricoltura, per la quale l'Ente « Scuole industriali di Bergamo » si assume, in consorzio con gli altri Enti predetti, la fondazione e il funzionamento di una scuola agraria.

Art. 3.

La scuola agraria, di cui al precedente articolo, comprenderà:

a) un corso quadriennale per direttori di medie aziende rurali, con diritto nei licenziati all'ammissione alle Regie scuole superiori di agricoltura;

b) un corso biennale per la formazione di vera e propria maestranza agricola;

c) due corsi preparatori, uno per il corso quadriennale ed uno per il corso biennale;

d) corsi temporanei per i contadini adulti.

La scuola avrà un indirizzo essenzialmente professionale e perciò gli insegnamenti di cultura generale saranno contenuti entro giusti limiti, mentre le materie scientifiche, quelle tecniche e le applicazioni pratiche nell'azienda agraria, nei gabinetti e laboratori, dovranno avere largo sviluppo.

Art. 4.

La scuola è retta dal Consiglio di amministrazione delle « Scuole industriali di Bergamo », giusta quanto dispone il 2º comma dell'articolo 1 della legge 20 maggio 1913, n. 920, da un rappresentante del Ministero per l'agricoltura e da un rappresentante della provincia di Bergamo.

Le Associazioni e gli Enti che s'impegnassero, per almeno un quinquennio, ad un contributo annuo non inferiore a lire 4000, avranno facoltà di nominare un proprio rappresentante nel Consiglio di amministrazione per il tempo di decorrenza del contributo.

In seno al Consiglio d'amministrazione ed in base a norme da stabilirsi di accordo coi Ministeri interessati, saranno formate due Sottocommissioni: una pel gruppo delle scuole industriali, l'altra per la scuola agraria.

Dette Sottocommissioni, di quattro membri ciascuna, oltre il presidente comune, saranno formate tenendo conto delle rispettive competenze ed avranno per compito di provvedere più particolarmente all'ordinamento delle singole scuole, presentando al Consiglio le opportune proposte, e di sorvegliarne l'andamento sotto tutti gli aspetti: didattico, disciplinare ed economico.

Il rappresentante del Ministero per l'agricoltura e quello della provincia di Bergamo fanno parte di diritto della Sottocommissione preposta al funzionamento della scuola agraria.

Art. 5.

Le « Scuole industriali di Bergamo » provvederanno il podere e gli edifici necessari, sia per la scuola come per l'azienda agraria, i gabinetti, i laboratori con le necessarie dotazioni, nonché le spese di primo impianto.

A tal uopo sarà autorizzata agli Enti locali, provincia e comune, l'assunzione di mutui a tasso di favore presso la Cassa dei depositi e prestiti a norma del decreto-legge 5 agosto 1917, n. 1464, restando sempre, però, a carico delle « Scuole industriali di Bergamo », il servizio d'interesse e di ammortamento del capitale sotto forma di rimborso all'ente assuntore dei mutui stessi.

Quanto ora costituisce la suppellettile scientifica, didattica e di arredamento scolastico nella Regia scuola pratica di agricoltura in Grumello del Monte diverrà proprietà delle « Scuole industriali di Bergamo » e la suppellettile del convitto della scuola stessa sarà destinata all'erigendo convitto autonomo per gli alunni delle scuole industriali e della scuola agraria.

Per il funzionamento della scuola agraria, l'Ente « Scuole industriali di Bergamo », si varrà, oltre che dei contributi portati dalla legge 29 maggio 1913, n. 920, anche dei seguenti:

a) lire 12,000 annue da parte del Ministero per l'agricoltura, giusta quanto dispone l'articolo seguente;

b) lire 14,000 annue da parte della provincia di Bergamo;

c) la fornitura gratuita per la nuova scuola dell'illuminazione, del riscaldamento e dell'acqua potabile da parte del comune di Bergamo;

d) i sussidi da concedersi dal Ministero per l'agricoltura a norma delle disposizioni del decreto-legge 9 settembre 1917, n. 1595.

Art. 6.

In aumento del fondo iscritto nello stato di previsione della spesa del Ministero per l'agricoltura, a partire dall'esercizio finanziario 1919-1920 al capitolo corrispondente al n. 70 del

1918-19, è stanziata la somma di lire 12,000, a titolo di concorso nelle spese per il funzionamento della scuola agraria di Bergamo.

Gli stanziamenti dei capitoli corrispondenti ai numeri 33, 63, 65 e 65-bis sono diminuiti, a partire dall'esercizio 1919-20, delle somme di lire 1005, 5000, 24,033 e 4962 rispettivamente.

Art. 7.

La nomina del direttore e degli insegnanti propri della scuola agraria deve essere fatta per pubblico concorso secondo norme da stabilirsi dal Consiglio d'amministrazione, d'intesa col Ministero per l'agricoltura, sentito quello dell'istruzione pubblica, al primo dei quali spetta l'approvazione delle nomine stesse.

Nei casi d'urgenza, che non consentano le more di un concorso, il Consiglio d'amministrazione potrà provvedere mediante incarichi temporanei, dandone comunicazione al Ministero per l'agricoltura per la preventiva approvazione.

Art. 8.

Un regolamento, proposto dal Consiglio di amministrazione ed approvato dal Ministero per l'agricoltura, sentito il Ministero dell'istruzione pubblica in quanto possa avere attinenza con le « Scuole industriali di Bergamo », disciplinerà il funzionamento amministrativo e l'ordinamento didattico della scuola agraria con i relativi programmi d'insegnamento, determinerà, per il personale insegnante, tecnico inferiore e amministrativo, la misura dello stipendio iniziale e degli aumenti successivi; fisserà le norme per la conferma e il trattamento di quiescenza, nonchè le norme disciplinari.

Art. 9.

Il personale insegnante e quello amministrativo verranno assicurati all'Istituto Nazionale delle assicurazioni; mentre il personale tecnico inferiore (capi tecnici) ed il personale d'inservienza saranno iscritti presso la Cassa Nazionale di previdenza per la invalidità e la vecchiaia degli operai, secondo le norme da determinarsi nel regolamento, di cui al precedente articolo.

Art. 10.

La tutela e la vigilanza sulla scuola agraria vengono direttamente esercitate dal Ministero per l'agricoltura.

Art. 11.

Il presente decreto sarà presentato al Parlamento per la conversione in legge.

CONVENZIONE PER LA QUALE L'ENTE « SCUOLE INDUSTRIALI DI BERGAMO » SI ASSUME IN CONSORZIO COL MINISTERO PER L'AGRICOLTURA, COLLA PROVINCIA E COL COMUNE DI BERGAMO, LE FONDAZIONE ED IL FUNZIONAMENTO DI UNA SCUOLA AGRARIA.

REGNANDO

VITTORIO EMANUELE III

per grazia di Dio e per volontà della Nazione

RE D'ITALIA

L'anno millenovecentodiciannove, addì primo del mese di luglio, in una sala della Regia prefettura di Bergamo.

Dinanzi a me avv. cav. Alfonso Delfino, consigliere aggiunto di prefettura, delegato alla stipulazione dei contratti, ed alla presenza degli infrascritti testimoni, aventi i requisiti di legge, sono comparsi i signori Scamoni comm. dott. Oreste, prefetto rappresentante il Ministero per l'agricoltura, come da apposita delega;

Milesi cav. ing. Luigi, presidente del Consiglio d'amministrazione delle scuole industriali di Bergamo, rappresentante detto ente;

Volpi cav. avv. Luigi, ff. di presidente della Deputazione provinciale di Bergamo, rappresentante la provincia;

Zilioli comm. avv. Sebastiano, prosindaco, rappresentante il comune di Bergamo.

Premesso che l'ente morale « Scuole industriali di Bergamo », creato con la legge 29 maggio 1913, n. 1920, ha facoltà (art. 5 di detta legge) di istituire corsi e scuole in aggiunta alle già esistenti; ritenuto essere di capitale importanza che l'istruzione agraria abbia il suo massimo e più razionale sviluppo affinché la emancipazione del paese incominci, come è giusto, da ciò che costituisce la prima necessità;

Ritenuta la opportunità per ragioni economiche e didattiche non solo, ma ancora per alte ragioni morali che alla risoluzione di così grande problema convergano tutte le energie, anche quelle, anzi soprattutto quelle che hanno per fine la istruzione professionale industriale e che non devono contrastare, ma bensì armonizzare con quanto tende al miglioramento della produzione agraria che è la base vera della prosperità della nazione; fra il Ministero per l'agricoltura, l'ente « Scuole industriali di Bergamo », la provincia ed il comune di Bergamo, come sopra rappresentati, si conviene quanto appresso:

1° Le « Scuole industriali di Bergamo », assumono, in consorzio con lo Stato, la provincia ed il comune di Bergamo, la fondazione ed il funzionamento di una scuola agraria comprendente:

a) un corso quadriennale per direttori di medie aziende rurali, con diritto nei licenziati d'ammissione alle Regie scuole superiori di agricoltura;

b) un corso biennale per la formazione della vera e propria maestranza agricola;

c) due corsi preparatori, uno per il corso quadriennale e uno per il corso biennale;

d) corsi temporanei per contadini adulti.

2° Detta scuola avrà un indirizzo essenzialmente professionale e perciò gl'insegnamenti di coltura generale saranno contenuti entro giusti limiti, mentre le materie scientifiche e quelle tecniche e le applicazioni pratiche nell'azienda agraria, nei gabinetti e laboratori dovranno avere largo sviluppo.

L'ordinamento didattico e i programmi d'insegnamento saranno approvati dal Ministero per l'agricoltura, sentito il Ministero della istruzione pubblica in quanto possano avere attinenza con quelli delle scuole industriali di Bergamo.

3° La nomina del direttore e degli insegnanti propri della scuola agraria deve essere fatta per pubblico concorso, secondo norme da stabilirsi dal Consiglio di amministrazione d'intesa col Ministero per l'agricoltura, sentito quello della istruzione pubblica, al primo dei quali spetta l'approvazione delle nomine stesse.

Nei casi d'urgenza, che non consentono le more di un concorso, il Consiglio d'amministrazione

potrà provvedere mediante incarichi temporanei, dandone comunicazione al Ministero per l'agricoltura per la preventiva approvazione.

4° Pel funzionamento di questi nuovi corsi agrari, le « Scuole industriali di Bergamo » si varranno oltrechè dei contributi portati della legge 29 maggio 1913, n. 920, anche dei seguenti nuovi fondi annui:

a) lire 12,000 da parte del Ministero per l'agricoltura;

b) lire 14,000 da parte della provincia di Bergamo;

c) la fornitura gratuita per le nuove scuole della illuminazione, del riscaldamento e dell'acqua potabile da parte del comune di Bergamo;

d) i fondi provenienti dalle disposizioni del decreto-legge luogotenenziale 9 settembre 1917, n. 1595.

5° Il Consiglio di amministrazione delle « Scuole industriali di Bergamo », rimane quale stabilito nella citata legge con l'aggiunta di due membri da nominarsi: uno dal Ministero per l'agricoltura e uno dalla provincia di Bergamo.

6° Le associazioni e gli enti che s'impegnassero per almeno un quinquennio ad un contributo annuo di lire 4000 avranno facoltà di nominare un proprio rappresentante nel Consiglio per il tempo di decorrenza del contributo.

7° In seno al Consiglio d'Amministrazione, ed in base a norme da stabilirsi d'accordo coi Ministeri interessati, saranno formate due Sottocommissioni; una pel gruppo delle scuole industriali, l'altra per la scuola agraria.

Dette Sottocommissioni di quattro membri ciascuna oltre il Presidente, saranno formate tenendo conto delle rispettive competenze ed avranno per compito di provvedere più particolarmente all'ordinamento delle diverse scuole, presentando al Consiglio le opportune proposte e di sorvegliarne l'andamento sotto tutti gli aspetti: didattico, disciplinare ed economico.

Il rappresentante del Ministero per l'agricoltura e quello della provincia di Bergamo faranno parte di diritto della Sottocommissione preposta al funzionamento della scuola agraria.

8° Le « scuole industriali di Bergamo » provvederanno il podere e gli edifici necessari, sia per la scuola come per l'azienda agraria, i gabinetti, i laboratori con le necessarie dotazioni, nonchè le spese di primo impianto.

A tale scopo sarà autorizzato agli enti locali, comuni e provincia la assunzione di mutui a tasso di favore presso la Cassa depositi a prestiti a norma del decreto-legge 5 agosto 1917, n. 1164, restando sempre però a carico delle « scuole industriali di Bergamo » il servizio di interessi e di ammortamento del capitale, sotto forma di rimborso all'ente assuntore dei mutui stessi.

9° A partire dal 1° luglio 1919, la provincia di Bergamo entrerà nella piena disponibilità dei locali e dei terreni ora occupati dalla Regia scuola pratica di agricoltura in Grumello del Monte che sarà soppressa.

10° Quanto ora costituisce la suppellettile scientifica, didattica e di arredamento scolastico della predetta scuola diverrà di proprietà delle « scuole industriali di Bergamo » e la suppellettile del Convitto della scuola stessa sarà destinata all'erigendo Convitto autonomo per gli alunni delle scuole stesse.

11° L'approvazione della presente convenzione è vincolata alla condizione che venga registrata a tassa fissa, analogamente a quanto venne già precedentemente stabilito e praticato a riguardo della convenzione intervenuta fra gli enti locali per la erezione dell'ente morale « scuole industriali di Bergamo ».

Letto, confermato e sottoscritto:

Firmati: ORESTE SCAMONI, *Prefetto*.

LUIGI MILESI, *Presidente del Consiglio delle scuole industriali di Bergamo*.
VOLPI LUIGI, *ff. di Presidente della Deputazione provinciale di Bergamo*.

AVV. SEBASTIANO ZILIOI, *pro-sindaco di Bergamo*.

MOLTENI FRANCESCO, *fu Carlo, testimonia*.

CAVALLO FILIPPO, *di Giuseppe, testimonia*.

ALFONSO DELFINO, *consigliere aggiunto di prefettura, delegato alla stipulazione dei contratti*.

Registrato a Bergamo, addì 2 luglio 1919, n. 17, foglio 76, vol. 149.

PRESIDENTE. È aperta la discussione su questo disegno di legge.

Nessuno chiedendo di parlare, la dichiaro chiusa.

Trattandosi di articolo unico, questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

Rinvio allo scrutinio segreto del disegno di legge:
« Conversione in legge dei Regi decreti 22 novembre 1919, n. 2240, e 7 novembre 1920, n. 1724, concernenti la moratoria delle obbligazioni di aziende esercenti servizi pubblici di trasporto » (N. 19).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Conversione in legge dei Regi decreti 22 novembre 1919, n. 2240, e 7 novembre 1920, n. 1724, concernenti la moratoria delle obbligazioni di aziende esercenti servizi pubblici di trasporto ».

Prego l'onorevole senatore, segretario, Pellerano di darne lettura.

PELLERANO, *segretario*, legge:

Articolo unico.

Sono convertiti in legge il decreto Reale 22 novembre 1919, n. 2440, che autorizza la proroga della moratoria concessa col decreto luogotenenziale 25 giugno 1917, n. 1023, ad alcune società esercenti servizi pubblici di trasporto e il decreto Reale 7 novembre 1920, n. 1724, che proroga a tutto il 31 dicembre 1921 i termini relativi alla moratoria delle obbligazioni di aziende esercenti servizi pubblici di trasporto.

ALLEGATO N. 1.

Decreto Reale 22 novembre 1919, n. 2440.

VITTORIO EMANUELE III
per grazia di Dio e per volontà della Nazione
RE D' ITALIA

Visti i decreti luogotenenziali 25 giugno 1917, n. 1023, e 26 ottobre 1917, n. 1769;

Udito il Consiglio dei ministri:

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato per i lavori pubblici, di concerto coi ministri per la giustizia e gli affari di culto,

per il tesoro, per le finanze e per l'industria, commercio e lavoro e gli approvvigionamenti e consumi alimentari;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

È prorogato a tutto il 31 dicembre 1920 il termine del sessantesimo giorno dopo la pubblicazione della pace fino al quale — in conformità dell'articolo 1° del decreto luogotenenziale 25 giugno 1917, n. 1023 — il ministro dei lavori pubblici, di concerto con quello del tesoro, può prorogare il pagamento dei debiti ammortizzabili a rate periodiche e con rimborso graduale, nei riguardi di quelle Società esercenti, a trazione meccanica, ferrovie, tramvie e servizi pubblici permanenti di navigazione lacuale che, in seguito ai risultati dei bilanci di esercizio per gli anni 1915, 1916, 1917 e 1918, non abbiano distribuito dividendo ai propri azionisti, semprechè non trattisi di obbligazioni servite da sovvenzioni governative debitamente vincolate.

Art. 2.

Alle anzidette Società è consentito:

a) di provvedere alla capitalizzazione del debito accumulato in tutta la durata della moratoria, in base all'articolo 1° del decreto luogotenenziale 25 giugno 1917, n. 1023, ed al precedente articolo 1°, per importo delle cedole inestinte e dei relativi interessi prorata al 5 per cento, sotto forma di aumento del valore nominale delle corrispondenti obbligazioni; tale aumento di valore nominale dovrà risultare mediante stampigliatura del titolo e ad esso sarà applicato l'interesse stabilito per le obbligazioni originarie;

b) di sospendere ulteriormente, a decorrere dal 1° gennaio 1921, e per un periodo di tempo pari alla durata della moratoria, l'ammortamento delle obbligazioni moratoriate: peraltro nel nuovo periodo di sospensione le Società stesse dovranno provvedere, anno per anno, al rimborso delle obbligazioni estratte, durante la moratoria, col cumulo non capitalizzato dei relativi interessi al 5 per cento.

Art. 3.

In relazione alla moratoria stabilita dall'articolo 1° del presente decreto, resta sospeso il pagamento dell'imposta di ricchezza mobile sugli interessi delle cedole che andranno a scadere successivamente alla data di pubblicazione del presente decreto.

In dipendenza del disposto del precedente articolo 2 lettera a), al pagamento dell'imposta la cui corresponsione sarà rimasta sospesa verrà provveduto all'atto del rimborso delle obbligazioni.

A decorrere dal 1° gennaio 1921 l'imposta sulle cedole delle obbligazioni sarà commisurata all'interesse spettante ai portatori delle obbligazioni, in relazione al maggior valore nominale del titolo.

Art. 4.

È pure protratto al 31 dicembre 1920 il termine del sessantesimo giorno dopo la pubblicazione della pace indicato nella seconda parte dell'articolo 1 del decreto luogotenenziale 26 ottobre 1917, n. 1769, circa la proroga delle obbligazioni derivanti dai contratti a termine, dai riporti e dalle proroghe giornaliere, di cui alla prima parte dello stesso articolo 1.

I nostri ministri proponenti stabiliranno d'accordo le norme per l'applicazione del presente decreto, anche per quanto concerne le modificazioni da apportarsi ai piani di ammortamento in conseguenza della sospensione prevista alla lettera b) del precedente articolo 2.

Il presente decreto sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

■ Dato a San Rossore, addì 22 novembre 1919.

VITTORIO EMANUELE.

NITTI
PANTANO
MORTARA
SCHANZER
TEDESCO
FERRARIS.

V. — *Il Guardasigilli*
MORTARA.

ALLEGATO n. 2.

Decreto reale 7 novembre 1920, n. 1724.

VITTORIO EMANUELE III
per grazia di Dio e per volontà della Nazione
RE D'ITALIA.

Visti i decreti luogotenenziali 25 giugno 1917, n. 1023, e 26 ottobre 1917, n. 1769, e il Nostro decreto-legge 22 novembre 1919, n. 2440;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del nostro ministro segretario di Stato per i lavori pubblici, di concerto coi ministri per la giustizia e per gli affari di culto, per il tesoro, per le finanze, e per l'industria e il commercio;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

È prorogato a tutto il 31 dicembre 1921 il termine fino al quale il ministro dei lavori pubblici, di concerto con quello del tesoro, può prorogare il pagamento dei debiti ammortizzabili a rate periodiche e con rimborso graduale, nei riguardi di Società esercenti, a trazione meccanica, ferrovie, tramvie e servizi pubblici permanenti di navigazione lacuale, in conformità dell'art. 1 del decreto luogotenenziale 25 giugno 1917, n. 1023 e dell'art. 1 del Nostro decreto-legge 22 novembre 1919, n. 2440.

Art. 2.

Alla moratoria o proroga di moratoria di cui all'articolo precedente sono estese le disposizioni degli articoli 2, 3 e 5, primo comma, del Nostro decreto-legge 22 novembre 1919, n. 2440, sostituendo la data del 1° gennaio 1922 a quella 1° gennaio 1921, ivi indicata.

Art. 3.

È pure prorogato al 31 dicembre 1921 il termine di cui all'art. 4 del predetto decreto-legge 22 novembre 1919, n. 2440.

Il presente decreto sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserito nella rac-

colta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a S. Rossore, addì 7 novembre 1920

VITTORIO EMANUELE

GIOLITTI.
PEANO.
ALESSIO.
FERA
FACTA
MEDA.

V. - *Il Guardasigilli*
FERA.

PRESIDENTE. È aperta la discussione su questo disegno di legge.

Nessuno chiedendo di parlare, la dichiaro chiusa.

Trattandosi di articolo unico, il disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

Approvazione del disegno di legge: « Autorizzazione della spesa di lire 7 milioni per la costruzione di ponti lungo la strada interprovinciale litoranea Adriatica, nei territori delle provincie di Teramo e Chieti » (N. 328).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Autorizzazione della spesa di lire 7 milioni per la costruzione di ponti lungo la strada interprovinciale litoranea Adriatica, nei territori delle provincie di Teramo e Chieti ».

Prego il senatore, segretario, Pellerano di darne lettura.

PELLERANO, *segretario*, legge:
(V. *Stampato N. 328*).

PRESIDENTE. È aperta la discussione generale su questo disegno di legge.

Nessuno chiedendo di parlare, la dichiaro chiusa e passeremo alle discussioni degli articoli che rileggo:

Art. 1.

È autorizzata la costruzione, a carico dello Stato, dei ponti occorrenti per assicurare il transito ordinario lungo la strada interprovinciale litoranea Adriatica nei territori delle

province di Teramo e di Chieti, in conseguenza dell'occupazione dei ponti, attualmente esistenti, da parte delle ferrovie dello Stato per raddoppio di binario.

(Approvato).

Art. 2.

Per la esecuzione dei lavori di cui al precedente articolo è autorizzata la spesa di lire 7,000,000, da prelevarsi dall'assegnazione di fondi di cui alla lettera b) dell'articolo 1 del decreto luogotenenziale 7 febbraio 1919, numero 150.

(Approvato).

Questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

Rinvio allo scrutinio segreto del disegno di legge:
« Conversione in legge del Regio decreto 24 marzo 1921, n. 431, che rende definitiva la validità di taluni decreti luogotenenziali recanti provvedimenti di tariffe di trasporto sulle ferrovie dello Stato » (N. 196).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto 24 marzo 1921, n. 431, che rende definitiva la validità di taluni decreti luogotenenziali recanti provvedimenti di tariffe di trasporto sulle ferrovie dello Stato ».

Prego il senatore, segretario, Pellerano di darne lettura.

PELLERANO, *segretario*, legge:

Articolo unico.

È convertito in legge il R. decreto 24 marzo 1921, n. 431, che rende definitiva la validità di taluni decreti luogotenenziali recanti provvedimenti di tariffe di trasporto sulle ferrovie dello Stato.

ALLEGATO.

VITTORIO EMANUELE III

per grazia di Dio e per volontà della Nazione

RE D'ITALIA.

Viste le tariffe e condizioni pei trasporti effettuati sulle linee ferroviarie esercitate dallo Stato;

Visti i decreti luogotenenziali 7 aprile 1917, n. 606; 26 agosto 1917, n. 1403; 26 maggio 1918, n. 727, e 4 luglio 1918, n. 963;

Visto il Nostro decreto 3 febbraio 1921, numero 132;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del nostro ministro segretario di Stato per i lavori pubblici, di concerto con quelli del tesoro e dell'industria e commercio;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

La validità dei decreti luogotenenziali 7 aprile 1917, n. 606; 26 agosto 1917, n. 1403; 26 maggio 1918, n. 727 e 4 luglio 1918, n. 963, già prorogata fino al 15 marzo 1921 col Regio decreto 3 febbraio 1921, n. 132, è resa definitiva.

Art. 2.

Il presente decreto avrà vigore dal 16 marzo 1921 e sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 24 marzo 1921.

VITTORIO EMANUELE

GIOLITTI
PEANO
MEDA
ALESSIO.

V. — *Il Guardasigilli*:

FERA.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione. Nessuno chiedendo di parlare, la dichiaro chiusa.

Trattandosi di disegno di legge di un solo articolo, sarà votato a scrutinio segreto.

Discussione del disegno di legge: « Conversione in legge del decreto luogotenenziale del 19 marzo 1916, n. 500, col quale l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato è autorizzata, nell'interesse del pubblico servizio, ad espropriare in tutto o in parte il diritto di privativa industriale » (N. 218-A).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Conversione in legge del decreto luogotenenziale del 19 marzo 1916, n. 500, col quale l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato è autorizzata, nell'interesse del pubblico servizio, ad espropriare in tutto o in parte il diritto di privativa industriale ».

Invito l'onorevole sottosegretario dell'industria e commercio a dichiarare se consente che la discussione abbia luogo sul testo modificato dall'Ufficio centrale.

BOSCO LUCARELLI, *sottosegretario per l'industria e commercio*. Consento che la discussione si apra sul testo dell'Ufficio centrale.

PRESIDENTE. Prego allora l'onorevole senatore, segretario, Pellerano di dar lettura del disegno di legge nel testo modificato dall'Ufficio centrale.

PELLERANO, *segretario*, legge:

Art. 1.

Il decreto luogotenenziale 19 marzo 1916, n. 500, col quale l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato è autorizzata, nell'interesse del pubblico servizio, ad espropriare in tutto o in parte il diritto di privativa industriale, è convertito in legge.

Art. 2.

Il decreto luogotenenziale 19 marzo 1916, n. 500, cessa di aver vigore dalla data della pubblicazione della presente legge sulla *Gazzetta Ufficiale* del Regno.

ALLEGATO

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA

LUOGOTENENTE GENERALE DI SUA MAESTÀ

VITTORIO EMANUELE III

per grazia di Dio e per volontà della Nazione
RE D'ITALIA.

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Vista la legge 30 ottobre 1859, n. 3731, sulle privative industriali;

Vista la legge 25 giugno 1865, n. 2356, sulle espropriazioni per causa di pubblica utilità;

Visto il Regio decreto 28 gennaio 1915, n. 49, che concede allo Stato, nell'interesse della difesa nazionale e pel solo uso militare, la espropriazione in tutto od in parte del diritto di privativa;

Considerata la necessità di disciplinare l'espropriazione del diritto di privativa, per assicurare la continuità dell'esercizio delle ferrovie dello Stato;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro di agricoltura, industria e commercio di concerto col ministro dei lavori pubblici;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

L'Amministrazione delle ferrovie dello Stato può, nell'interesse del pubblico servizio, espropriare in tutto od in parte il diritto di privativa industriale od usare della invenzione senza il consenso del titolare della privativa, in seguito a regio decreto emanato, su proposta del ministro competente, di concerto col ministro del tesoro e sentito il Consiglio dei ministri.

Contro il decreto Reale è ammesso il ricorso in via contenziosa, anche in merito, al Consiglio di Stato, senza effetto sospensivo.

Alla persona espropriata, o della cui invenzione l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato fa uso, spetta una indennità, che, in mancanza di accordo tra le parti, sarà determinata da uno o tre periti nominati dal presidente della Corte di appello di Roma.

Art. 2.

Il sequestro e la descrizione, di cui agli articoli 68 e seguenti della legge 30 ottobre 1859, n. 3731, sulle privative industriali, non sono ammessi per le cose adoperate dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato nell'interesse del pubblico servizio.

Art. 3.

Il presente decreto, che avrà effetto dalla sua pubblicazione sulla *Gazzetta Ufficiale* del Regno, sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserito nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 19 marzo 1916.

TOMASO DI SAVOIA

SALANDRA

CAVASOLA

CIUFFELLI.

V. - *Il Guardasigilli*

ORLANDO.

PRESIDENTE. È aperta la discussione generale su questo disegno di legge.

FERRARIS CARLO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FERRARIS CARLO. A me spiace che non siano qui presenti i membri dell'Ufficio centrale, perchè avrei da fare una osservazione sull'aggiunta che è stata proposta a questo disegno di legge.

L'articolo 1°, approvato dalla Camera, dice: « Il decreto luogotenenziale 19 marzo 1916, n. 500, col quale l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato è autorizzata, nell'interesse del pubblico servizio, ad espropriare in tutto o in parte il diritto di privativa industriale, è convertito in legge ».

A questo articolo si propone dall'Ufficio centrale di aggiungere un secondo articolo così formulato: « Il decreto luogotenenziale 19 marzo 1916, n. 500, cessa di aver vigore dalla data della pubblicazione della presente legge sulla *Gazzetta Ufficiale* del Regno ».

Questa aggiunta è giustificata dal relatore dicendo che si propone di approvare la conversione in legge del ricordato decreto luogotenenziale « affinché non possa essere posta in dubbio la legittimità dei provvedimenti presi in base ad esso fino ad oggi » ma, in pari tempo, si propone un articolo aggiuntivo che « abroga il decreto convertito in legge a partire dalla data della pubblicazione della legge sulla *Gazzetta Ufficiale* del Regno ».

Ora il secondo articolo rende perfettamente inutile il primo, inquantochè quando si dice, che il decreto luogotenenziale cessa di aver vigore dalla data della pubblicazione della legge

che lo riguarda, in pari tempo si ratificano tutti gli effetti del decreto e si abroga il decreto stesso.

Quindi, secondo il mio avviso, si può sopprimere il primo articolo, conservando il secondo articolo, con il quale si dice che il decreto luogotenenziale 19 marzo 1916, n. 500, cessa di aver vigore dalla data della pubblicazione della presente legge sulla *Gazzetta Ufficiale* del Regno.

Così si evita anche quella specie di contraddizione fra i due articoli, con uno dei quali si converte in legge un decreto e col secondo si dichiara che al momento della conversione in legge esso perde ogni efficacia; si fanno così coincidere la conversione in legge e la sua abrogazione, come se questa non si potesse fare senza di quella!

La stessa osservazione venne già da me fatta relativamente ad un'altra conversione e perciò ho creduto di richiamare l'attenzione sopra questa doppia formula che non posso approvare, perchè è mia convinzione che colle parole (adopero una formula generica) « il decreto-legge cessa di aver vigore da un determinato momento » si dichiara esplicitamente che il decreto-legge ha avuto efficacia fino a quel momento e così se ne ratificano gli effetti, e si provvede contemporaneamente alla sua abrogazione.

BOSCO LUCARELLI, *sottosegretario di Stato per l'industria e il commercio*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BOSCO LUCARELLI, *sottosegretario di Stato per l'industria e il commercio*. Si permetta a me di rispondere perchè è il Ministero dell'industria che tratta la questione della proprietà intellettuale. Nello spirito del decreto, che autorizzava le ferrovie alla espropriazione di brevetti, c'era già la limitazione che tale facoltà dovesse essere esercitata nel periodo della guerra. Quindi il Governo si rimette al Senato se crede o meno di aggiungere questo secondo articolo che verrebbe a fissare in limiti più precisi la durata e la portata del decreto precedente. Se il Senato non ritiene di aggiungere questo articolo, il Governo dichiara che non si varrà ulteriormente di questa facoltà concessa alle ferrovie, fino a che non si discuterà il disegno di legge sulla proprietà intellettuale, già

presentato al Senato, nella qual sede la questione potrà avere più largo esame.

PRESIDENTE. Insomma si tratta di una semplice questione di forma, perchè circa la sostanza sono tutti d'accordo.

SCIALOJA. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SCIALOJA. Io vorrei prendere le difese dei contumaci dell'Ufficio centrale. A me pare che lo scrupolo del senatore Ferraris dal punto di vista estetico possa avere molto valore, ma non dal punto di vista giuridico. Egli si meraviglia che si dia forza di legge ad un decreto, e che nello stesso tempo questo cessi di aver vigore. Io invece non crederei utile che per implicito si approvasse un decreto-legge. Già noi siamo in generale per una via che non tende a facilitare l'uso dei decreti-legge. Ora se cominciassimo ad ammettere anche la ratifica per implicito, noi faremmo un altro passo verso la facilità dei decreti-legge. Io penso che anzi noi dobbiamo rivendicare il diritto di ratificare con pienezza di forma i decreti-legge.

Se poi il contenuto di un decreto-legge è tale che convenga abolire d'ora in poi la facoltà da esso concessa, è evidente che l'abrogazione deve farsi appunto nel momento in cui si ratifica il decreto stesso.

Ora, nel caso presente, si tratta della concessione di una facoltà molto delicata, di una facoltà che non riguarda la gestione amministrativa interna, ma si riferisce a rapporti patrimoniali fra l'amministrazione ferroviaria e coloro che erano titolari di una privativa industriale. Per decreto-legge si dava alle ferrovie il potere di espropriare tali privative; potere che si spiegava benissimo durante la guerra, poichè allora bisognava utilizzare tutte le forze materiali e spirituali del paese, ma che è certamente eccessivo oggi. Diceva benissimo il sottosegretario di Stato che, intrinsecamente si poteva anche intendere che la facoltà concessa dal decreto-legge fosse limitata al tempo di guerra e fosse per conseguenza decaduta in seguito alla dichiarazione di cessazione dello stato di guerra. Ma siccome ciò non è dichiarato esplicitamente, è meglio dirlo. Io prego pertanto il senatore Carlo Ferraris di ritirare la sua proposta. Forse si sarebbe potuto esprimere tutto ciò in una forma più semplice combinando in uno solo i due articoli; ma an-

che così, non sarà questa la più brutta delle leggi che si sono votate.

FERRARIS CARLO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FERRARIS CARLO. Io so di essermi spiegato molto chiaramente, quando ho affermato e dimostrato che il 2° articolo, secondo la mia convinzione, rende superfluo il primo, perchè l'egregio Presidente ha perfettamente compreso quanto ho detto. Del resto io mi rimetto a quanto nel caso speciale il Senato vorrà deliberare, ma mi riservo di risollevarne la questione nella sua portata generale a tempo opportuno.

PRESIDENTE. Io credo che si potrebbe accettare quanto ha detto il senatore Scialoja nella sua conclusione, cioè fondere i due articoli, e dire: « È convertito in legge il decreto luogotenenziale del 19 marzo 1916, n. 500, ma cessa di avere vigore dalla data della pubblicazione della presente legge sulla *Gazzetta Ufficiale* del Regno ».

Mi pare che questa formula corrisponda perfettamente ai concetti svolti.

Consentono i senatori Scialoja e Ferraris su questo punto?

SCIALOJA e FERRARIS CARLO. Consentiamo.

PRESIDENTE. Il Governo consente?

BOSCO LUCARELLI, *sottosegretario di Stato per l'industria e il commercio*. Il Governo si rimette alla deliberazione del Senato.

PRESIDENTE. Allora do lettura dell'articolo unico così modificato:

« È convertito in legge il decreto luogotenenziale 19 marzo 1916 col quale l'amministrazione delle ferrovie dello Stato è autorizzata nell'interesse del pubblico servizio, ad espropriare in tutto o in parte il diritto di privativa industriale, ma cessa di avere vigore dalla data della pubblicazione della presente legge sulla *Gazzetta Ufficiale* del Regno ».

Chi lo approva è pregato di alzarsi.

(Approvato).

Il disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

Presentazione di relazione.

PRESIDENTE. Invito il senatore Mariotti a recarsi alla tribuna per presentare una relazione.

MARIOTTI. Ho l'onore di presentare al Senato la relazione dell'Ufficio centrale sul disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto 12 novembre 1921, n. 1585, che approva le nuove condizioni delle tariffe per i trasporti delle cose sulle ferrovie dello Stato ».

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole Mariotti della presentazione di questa relazione, che sarà stampata e distribuita.

Domani seduta pubblica alle ore 15 col seguente ordine del giorno:

I. Votazione a scrutinio segreto dei seguenti disegni di legge:

Conversione in legge del decreto-legge 26 aprile 1917, n. 746, concernente l'organico dei depositi cavalli stalloni: sostituzione di un posto da direttore di seconda classe (maggiore) ad uno da direttore di terza classe (capitano) (N. 289);

Conversione in legge del Regio decreto 20 novembre 1919, n. 2276, riguardante il reclutamento degli ufficiali subalterni effettivi dell'arma dei carabinieri Reali (N. 292);

Conversione in legge del decreto luogotenenziale 23 dicembre 1915, n. 1950, riguardante l'Associazione Italiana dei Cavalieri del Sovrano Militare Ordine di Malta. Obblighi disciplinari. Riconoscimenti di gradi e aggiunta di cariche al personale dell'associazione (N. 296);

Conversione in legge del Regio decreto 4 marzo 1920, n. 468, che concede una proroga della moratoria accordata con decreto luogotenenziale 1° febbraio 1918, n. 102, per le obbligazioni contratte prima del 1° novembre 1917, nelle provincie Venete invase o sgombrate per ragioni militari (N. 256);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 3 giugno 1920, n. 871, col quale sono prorogati i termini stabiliti dalla legge 14 luglio 1912, n. 854, per la classificazione ed il riordinamento delle scuole industriali (N. 299);

Conversione in legge del decreto luogotenenziale 8 dicembre 1918, n. 2001, portante provvedimenti a favore dell'istruzione professionale (N. 300);

Conversione in legge del Regio decreto 7 marzo 1920, n. 326, che autorizza una maggiore assegnazione annua di lire 30,000 per

funzionamento della stazione sperimentale di batteriologia agraria di Crema (N. 305);

Conversione in legge del Regio decreto 2 ottobre 1919, n. 2505, che sopprime la Regia scuola pratica di agricoltura di Grumello al Monte (Bergamo) ed approva la convenzione con l'ente Scuole Industriali di Bergamo per la fondazione e il funzionamento di una scuola agraria (N. 339);

Conversione in legge dei Regi decreti 22 novembre 1919, num. 2440, e 7 novembre 1920, n. 1724, concernenti la moratoria delle obbligazioni di aziende esercenti servizi pubblici di trasporto (N. 19);

Autorizzazione della spesa di lire 7 milioni per la costruzione di ponti lungo la strada interprovinciale litoranea Adriatica, nei territori delle provincie di Teramo e Chieti (N. 328);

Conversione in legge del Regio decreto 24 marzo 1921, n. 431, che rende definitiva la validità di taluni decreti luogotenenziali recanti provvedimenti di tariffe di trasporto sulle ferrovie dello Stato (N. 196);

Conversione in legge del decreto luogotenenziale del 19 marzo 1916, n. 500, col quale l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato è autorizzata, nell'interesse del pubblico servizio, ad espropriare in tutto o in parte il diritto di privativa industriale (N. 218);

II. Svolgimento della interpellanza dei senatori Malagodi, Tamassia e Mosca al Presidente del Consiglio ed ai ministri di agricoltura e della giustizia ed affari di culto.

III. Discussione dei seguenti disegni di legge:

Ratifica dei progetti di convenzione adottati dalla sessione di Washington della Conferenza internazionale del lavoro (N. 185);

Concessione di pensione alla vedova di Napoleone Colaianni (N. 353);

Conversione in legge dei Regi decreti 27 novembre 1919, n. 2355, 7 marzo 1920, numero 243 e 18 aprile 1920, n. 629, concernenti norme circa il pagamento delle obbligazioni pagabili in oro (N. 214);

Ratifica da parte del Parlamento del Regio decreto 5 giugno 1921, n. 755, relativo agli arsenali della Regia marina ed ai servizi a terra (N. 276);

Conversione in legge dei Regi decreti 10 agosto 1919, n. 1468 e 1475, e 20 febbraio

1921, n. 222, circa riammissione o trasferimento in servizio attivo permanente di ufficiali di vascello appartenenti ai ruoli di complemento e della riserva navale (N. 274);

Conversione in legge dei Regi decreti 9 ottobre 1919, n. 1848, e 20 febbraio 1921, n. 223, riguardanti i ruoli organici della carriera amministrativa del Ministero della marina, nonchè quello delle ragionerie dei Regi arsenali militari marittimi (N. 275);

Conversione in legge del Regio decreto 11 marzo 1920, n. 349, recante provvedimenti economici a favore degli insegnanti della Regia Accademia navale (N. 277);

Conversione in legge del Regio decreto in data 26 settembre 1920, n. 1464, relativo a concorsi per fanalisti di ruolo (N. 278);

Conversione in legge del decreto luogotenenziale 27 ottobre 1918, n. 1729, che abroga l'ultimo comma dell'art. 6 della legge 23 giugno 1912, n. 637, concernente il numero dei professori ordinari nel Corpo civile insegnante della Regia Accademia navale (N. 279);

Conversione in legge del Regio decreto in data 8 maggio 1920, n. 54, che stabilisce gli assegni di vitto al personale navigante aereo della Regia marina (N. 316);

Conversione in legge dei Regi decreti 20 novembre 1919, n. 2240, e 17 gennaio 1920, n. 166, che stabiliscono la composizione delle Commissioni giudicatrici degli ufficiali da dispensare dal servizio attivo permanente per riduzione di ruoli organici; del Regio decreto 19 ottobre 1919, n. 2042, che modifica l'articolo 64 del Testo unico delle leggi sul reclutamento, approvato con Regio decreto 24 dicembre 1911, n. 1497, del Regio decreto 28 marzo 1915, n. 339, relativo alla creazione della qualifica di « primo capitano »; dei Regi decreti 31 luglio 1919, n. 1383 e 24 novembre 1919, n. 2167, concernenti disposizioni per l'avanzamento degli ufficiali generali in servizio attivo permanente (N. 280);

Conversione in legge del Regio decreto 29 aprile 1915, n. 575, e del decreto luogotenenziale 29 luglio 1917, n. 1276, recanti provvedimenti per il personale della categoria d'ordine dell'Amministrazione centrale della guerra (N. 293);

Conversione in legge del decreto luogotenenziale 5 gennaio 1919, n. 404, che approva e rende esecutoria la convenzione stipulata in Napoli il 10 ottobre 1918, per la costituzione del Consorzio per la diffusione della frutticoltura nel Mezzogiorno (N. 306);

Conversione in legge del Regio decreto 2 settembre 1919, n. 1766, che concede ad un ente autonomo la costruzione e l'esercizio delle opere del porto di Cotrone (N. 329);

Conversione in legge del decreto-legge 7 aprile 1921, n. 640, portante modificazioni alla legge 2 giugno 1910, n. 277, riguardante provvedimenti per il demanio forestale di Stato e per la tutela e l'incoraggiamento della silvicoltura (N. 310);

Conversione in legge del decreto luogotenenziale 20 aprile 1919, n. 664, che apporta modificazioni al testo unico delle leggi sulla leva marittima, approvato con Regio decreto 16 dicembre 1888, n. 5860 (N. 249);

Conversione in legge del Regio decreto in data 2 maggio 1920, n. 621, che porta modifiche alla legge sulla leva marittima (N. 250);

Conversione in legge del Regio decreto in data 22 luglio 1920, n. 1060, che apporta varianti a quello 2 maggio 1920, n. 621, contenente disposizioni per la leva marittima (Numero 251).

La seduta è tolta (ore 18).

Licenziato per la stampa il 15 aprile 1922 (ore 19).

AVV. EDOARDO GALLINA

Direttore dell'Ufficio dei Resoconti delle sedute pubbliche.