

LII.

TORNATA DEL 21 DICEMBRE 1909

Presidenza del Presidente MANFREDI.

Sommario. — Si accorda un congedo al senatore Tiepolo (pag. 1641) — Votazione a scrutinio segreto (pag. 1641) — È aperta la discussione generale sul progetto di legge: « Sulla navigazione interna » (N. 141). — Parlano i senatori Cadolini (pag. 1642), Pierantoni (pag. 1646), De Sonnaz (pag. 1647), e Colombo, relatore (pag. 1648). — Presentazione di disegni di legge (pag. 1653) — Chiusura di votazione (pag. 1653) — Si riprende la discussione del disegno di legge « Sulla navigazione interna » (pag. 1653) — Parlano di nuovo i senatori Cadolini (pag. 1653), e Pierantoni (pag. 1656); segue il discorso del ministro dei lavori pubblici (pag. 1657). — Dopo osservazioni dei senatori Arcoleo (pag. 1659) e Cadolini (pag. 1660) a cui risponde il ministro dei lavori pubblici (pag. 1660), la discussione generale è chiusa (pag. 1661) — Dopo una proposta di rinvio fatta dal senatore Cadolini, e che il Senato non approva (pag. 1661) si passa all'esame degli articoli. — All'art. 1° il senatore Cadolini fa osservazioni, e propone un emendamento, che non è accettato dal Governo nè dall'Ufficio centrale (pag. 1661); e che, posto ai voti, non è approvato (pag. 1663) — Si approva l'art. 1°; è così pure l'art. 2, dopo una dichiarazione del ministro dei lavori pubblici (pag. 1663) — Senza discussione sono approvati tutti gli altri articoli del disegno di legge, che è rinviato allo scrutinio segreto (pag. 1663). — I senatori Lucchini-Luigi (pag. 1655) e Finali (pag. 1656) presentano alcune relazioni — Risultato di votazione (pag. 1671).

La seduta è aperta alle ore 15.10.

Sono presenti i ministri dei lavori pubblici, della guerra, degli affari esteri, di grazia e giustizia e dei culti.

ARRIVABENE, *segretario*, dà lettura del processo verbale della seduta precedente, il quale è approvato.

Congedo.

PRESIDENTE. Il senatore Tiepolo, per ragioni di salute, chiede un congedo di dieci giorni.

Se non si fanno opposizioni, questo congedo s'intenderà concesso.

Votazione a scrutinio segreto.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la votazione a scrutinio segreto del disegno di legge: « Sull'insegnamento e sugli insegnanti di educazione fisica ».

Prego l'onorevole senatore, segretario, di procedere all'appello nominale.

TAVERNA, *segretario*, fa l'appello nominale.

Inversione dell'ordine del giorno.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno recerebbe la discussione del disegno di legge per « Costituzione in comuni delle frazioni di Santa Marina Salina, Malfa e Leni, che costituiscono

l'attuale comune di Salina»; ma, non essendo presente il ministro dell'interno, il progetto sarà discusso in altra tornata.

PRESIDENTE. Le urne rimarranno aperte.

Discussione del progetto di legge: « Sulla navigazione interna » (N. 141).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge « Sulla navigazione interna ». Prego il senatore segretario Mariotti Filippo di darne lettura.

MARIOTTI FILIPPO, segretario, legge.
(V. Stampato N. 141).

PRESIDENTE. È aperta la discussione generale su questo disegno di legge ed ha facoltà di parlare il senatore Cadolini.

CADOLINI. La navigazione interna è un provvedimento di somma necessità, e se ad esso non si pensò prima d'ora, fu certamente perchè le nostre condizioni finanziarie non l'hanno mai permesso. La Germania, che tanto sviluppò la propria navigazione, poté farlo prima di noi, perchè non dovette, come l'Italia, attraversare un periodo tanto difficile, siccome quello che fu conseguenza delle sette guerre sostenute per la propria costituzione nazionale.

Se non che il disegno di legge che ci sta dinanzi è di somma gravità. Esso tende a impegnarci in ispece di qualche miliardo, e tende a modificare le leggi organiche, le quali stabilivano come principio fondamentale, che le opere per la navigazione dovessero essere a carico dello Stato. Un disegno di tanta gravità non si può discutere così di fretta come si suol fare per le leggi di proroga.

La legge del 1865 stabiliva tale principio, e la legge del 1904 confermava con le stesse parole, la disposizione colla quale si ponevano a carico dello Stato le spese per la navigazione.

Ora si vogliono modificare quelle leggi con disposizioni vaghe, indeterminate, accordando al potere esecutivo i pieni poteri, cioè la facoltà di stabilire, per decreti Reali tutti i provvedimenti che devono completare la legge, e specialmente la classificazione delle opere. Si impongono contributi agli enti locali senza limiti, e senza regolari progetti, che permettano di formarsi un concetto della entità della spesa.

Le opere sarebbero ora classificate in modo, che soltanto quelle della prima categoria, quelle

cioè che sono utili per la difesa dello Stato, rimarrebbero a carico dello Stato medesimo; le altre opere invece dovrebbero essere eseguite dallo Stato, ma coi contributi dei Comuni, delle province e dei rivieraschi.

Ora è chiaro che uno stesso contribuente contribuirà tre volte alla esecuzione di queste opere, prima come contribuente della provincia, poi come contribuente dei Comuni e poi come rivierasco. E allora io domando: dove va la utilità della navigazione se deve portare tanti oneri ai contribuenti? Le condizioni delle nostre finanze sono tali che certamente non si possono diminuire le imposte, ma nuove imposte non si possono assolutamente consentire.

Il provvedimento, così come è formulato, non è che un aumento di imposta fondiaria superiore alle forze dei contribuenti. Il rivierasco pagherà tre volte: prima in ragione della sua proprietà, poi come contribuente della provincia, che non ha altro cospite che il contributo fondiario, da ultimo, come contribuente del Comune, il quale, avendo esauriti tutti i mezzi per riscuotere altri proventi, deve ricorrere alla fondiaria. E per fornire un'idea degli effetti di queste disposizioni, giova notare che i contribuenti di Borgotaro, posto a 80 chilometri dal Po, dovranno pure sostenere l'aumento della imposta fondiaria come contribuente della provincia.

Ora io domando: a che serve avere fatto la legge della perequazione fondiaria, se ogni giorno si deve andare ad imporre nuovi aumenti? La perequazione va in fumo intieramente, dopo che ha costato a quest'ora 120 o 130 milioni.

Facciamo la legge per la navigazione, ma assicuriamoci che questa legge non produca un perturbamento; e cioè un danno molto maggiore dei vantaggi che si attendono dalla navigazione stessa.

Questo disegno di legge potrebbe essere da noi modificato, e quando sia modificato, specialmente per quel che riguarda i contributi, la legge potrà essere corretta in seguito; poiché, modificata che sia rispetto ai contributi, non sarà difficile correggere con altre leggi gli errori che questa contiene, specialmente col lasciare al potere esecutivo la classificazione delle opere.

Questa è materia di legge. Anche per le

opere di seconda categoria la classificazione fu fatta per legge, specialmente la prima volta. Io mi ricordo perchè di quella legge fui relatore alla Camera.

Qui si dice: Voi contribuirete tanti decimi della spesa, ma non si stabilisce nessun limite. Se questa spesa sarà gravissima, come potranno i contribuenti sopportarla? Ora, per dimostrare come sia erroneo e da condannarsi questo sistema, vi cito un esempio. Quando fu promulgata la legge del 1865, le opere di seconda categoria (che sono cioè le difese arginali in riva dei fiumi), fu stabilito che quelle opere fossero costruite dallo Stato col contributo di un quarto della spesa per parte delle province e di un quarto per parte dell'interessato.

Premetto, innanzi tutto, che quando si tratta degli interessati per la difesa delle terre, l'opera di seconda categoria è la vita della proprietà, perchè se non vi fossero gli argini, queste sarebbero invase dalle acque; il contributo quindi è razionale; tuttavia, al momento dell'applicazione, le province protestarono e dichiararono che non avrebbero pagato il contributo, perchè sorpassava le loro forze. Allora che cosa si fece?

Si approvò una legge con la quale, mentre si mantenne il contributo nelle predette proporzioni, si stabilì che questo non dovesse superare un ventesimo della imposta fondiaria erariale. Laonde il contributo fu limitato ad una misura che non superava le forze delle province e degli interessati.

Ora si tratta di un'opera la cui utilità certamente non si può paragonare con quella delle difese arginali, eppure non si è pensato a stabilire il limite. Anche questa è una ragione per cui occorre emendare la legge, perchè non si può pretendere che il contributo sia illimitato qualunque sia l'entità dell'opera, mentre si tratta di opere che costano molto.

Questa legge contiene, indeterminate sì, ma sempre immense promesse. Ora è lecita la domanda; perchè dobbiamo prometter tante opere mentre non si eseguono quelle già decretate?

Potrei citare molte leggi con le quali furono decretate opere che non furono eseguite; c'è una legge per la Calabria, promulgata ormai da quattro anni, con la quale si stabiliva che il Governo dovesse costruire le strade comunali; opera assai utile, anzi provvidenziale, e soprattutto urgente, ma sinora non si è nep-

pure cominciato a compilarne i progetti! Altrettanto possiamo dire della legge sulle bonifiche del 1900.

Questa è la realtà delle cose, e si vogliono ora promettere, in vero però senza decretarle, tante nuove opere, la cui entità è assolutamente incognita. Se i mezzi lo consentono cominciamo a fare qualche opera utile, ma senza pretendere di aumentare le imposte; e senza promettere ciò che non si può mantenere. Questo criterio fondamentale di rettitudine legislativa è avvalorato anche dall'opinione dell'onorevole Presidente del Consiglio, il quale, col senno ammirabile che lo distingue, diceva ieri, tra gli applausi della Camera, le parole, che, se il Senato me lo permette, io riferirò. Da esse risulta evidente come il Presidente del Consiglio condivida perfettamente l'opinione che io mi son permesso di esprimere. Ecco le sue parole:

«È facile fare grandi promesse, gettando sull'avvenire la cura di mantenerle; è facile anche con una semplice frase impegnare lo Stato in imprese a compiere le quali non basterebbero tutte le sue energie, postergando, sacrificando ad un momentaneo successo di popolarità, ogni maggiore interesse. (*Benissimo*).

«Il nostro passato, vi è arra che non possiamo voler considerare come la maggior risorsa normale dell'arte finanziaria quella della non esecuzione delle leggi che si promulgano.

«Abbiamo emanato durante questi ultimi trent'anni in Italia un cumulo di leggi, che attendono ancora la loro completa esecuzione per mancanza di mezzi finanziari sufficienti: la legge sull'istruzione obbligatoria, le leggi sociali di protezione della infanzia, quella sull'igiene, sulle abitazioni; infinite leggi di opere pubbliche, per strade e per porti (esempio il porto di Napoli), per frane, pel Mezzogiorno ecc.

«Non vi sarebbe coscienza, né serietà di Governo di aggiungere leggermente a tanti solenni impegni già presi, la promessa di nuovi benefici sociali ed economici, senza avvisare insieme alla preparazione dei mezzi con cui farvi fronte nelle inevitabili loro esplicazioni, contentandosi invece di quel tanto di applicazione iniziale che possa guadagnarci la fama di grandi riformatori, e lasciando ai successori la triste eredità del malcontento generale, dei disinganni, e delle passività economiche e po-

litiche che ne deriverebbero. (*Vivissime approvazioni*).

« Non vogliamo esporci al rimprovero che abbiamo mosso più volte ai nostri predecessori, quello di attuare riforme tra loro sconnesse, senza un piano generale ed armonico, in modo che il passo fatto oggi non intralci mai quello maggiore del domani ».

Ora chiaro appare che l'onor. Presidente del Consiglio ha precisamente sostenuto con queste parole il pensiero da me svolto finora.

Tra le opere più importanti sono certamente quelle per la navigazione del Po, e per la navigazione del Tevere. Quanto alle prime (non già secondo il mio concetto, ma secondo quelli svolti nelle relazioni e nei disegni preliminari delle opere, poichè progetti definitivi non sono stati studiati) dirò che il Po dovrà essere congiunto col mare, e in pari tempo col Lago Maggiore.

Allorchè la navigazione sia resa facile sopra questo grande cammino, i prodotti del Litorale Adriatico e della Sicilia andrebbero ai piedi del San Gottardo e del Sempione. Cosicchè quest'opera potrà produrre benefici molto maggiori di quelli che ne potranno ritrarre i rivieraschi. Tutti quei prodotti penetrerebbero per 350 chilometri nell'interno del continente, di guisa che sul Lago Maggiore si formerebbe un grande emporio commerciale per l'esportazione delle merci povere, le quali non possono essere esportate colle ferrovie, le cui tariffe sono ancora troppo elevate, nonostante le riduzioni finora adottate, per favorire l'esportazione; riduzioni insufficienti che non possono produrre una economia simile a quella che si otterrebbe con la navigazione.

Un altro argomento importante è quello che riguarda il Tevere. Niuno può contestare che le opere sul Tevere, al fine di agevolare le comunicazioni fra la capitale e il mare, abbiano carattere d'urgenza indiscutibile.

Ciò premesso riguardo alle due grandi linee fluviali, osservo che nel disegno di legge le opere sono divise in 4 classi. Appartengono alla prima classe i fiumi, i laghi, i canali la cui navigazione presenta un prevalente interesse per la difesa militare. Queste sono le sole a carico dello Stato; tutte le altre dovrebbero essere eseguite col contributo degli enti che ho nominato prima. Il Po dunque, sebbene

abbia somma e prevalente importanza, che forse soltanto il Reno ed il Danubio possono superare, pure non sarebbe compreso nella prima categoria e quindi le opere, per rendere perfettamente navigabile quel fiume, dovrebbero essere eseguite coi contributi dei comuni, delle province e dei rivieraschi.

Come poi si farà a determinare la misura del beneficio che i diversi enti trarranno dalle opere, non è davvero facile a indovinare. Nè tale problema è paragonabile con quello che fu risolto quando si provvide alle opere di seconda categoria, poichè trattandosi allora di salvare i terreni dalle inondazioni, il beneficio era più agevolmente determinato; ma però, come ho premesso, anche allora, per rendere tollerabile il contributo, si dovette ricorrere al limite del ventesimo dell'imposta fondiaria; limitazione che si dovrebbe pure introdurre in questo disegno di legge, sebbene il ventesimo in questo caso appaia ancora troppo gravoso, quando si consideri che i rivieraschi pagherebbero tre volte.

La prima categoria dunque riguarderebbe le opere in cui è prevalente l'interesse della difesa militare. Ma quali sono le opere da iscriversi come tali? Dai documenti parlamentari non risulta alcuna indicazione su questo argomento. Nel discorso pronunciato dinanzi all'altro ramo del Parlamento, l'onorevole ministro, autore del disegno di legge, dichiarò che il fiume Po non sarebbe compreso nella prima categoria, ma egli pure non disse quali siano le opere che a suo avviso si dovrebbero comprendere in tale categoria; mentre l'intera classificazione sarebbe fatta per decreto Reale, e tutto resterebbe affidato alla dittatura del ministro.

In Germania si seguì un altro sistema: si portò innanzi al Parlamento, per esempio, il disegno di legge per la costruzione del canale di Kiel, al quale era allegato il progetto tecnico definitivo. Approvata e promulgata la legge, fu in sette anni eseguita quella grande opera, e la spesa finale fu presso a poco quella preveduta, e forse anche inferiore. Quello è il modo da seguirsi nel preparare le leggi; cioè portare davanti al Parlamento la proposta riguardante un'opera, corredata del progetto definitivo dell'opera stessa. Poichè si deve tenere per fermo, che i progetti di massima sono insufficienti a

determinare l'entità della spesa, essendo compilati con semplice approssimazione; e cioè non fondati sulle analisi dei prezzi, e sul computo metrico della quantità delle opere. Tutto è studiato sommariamente, e quando si voglia tenerli per guida nella esecuzione dei lavori, all'atto pratico si riconosce che i prezzi stati adottati erano troppo bassi, e che la quantità delle opere previste era molto inferiore al bisogno.

Tutto ciò non accade quando si compila il progetto definitivo, nel quale sono compresi due documenti, testè menzionati e che valgono a determinare con esattezza il preventivo, sia rispetto alla quantità delle singole opere, sia rispetto ai prezzi di queste.

Si è parlato di accordare le opere a concessionari con sovvenzioni, come si usa per le strade ferrate; e l'onor. nostro relatore se ne compiace perchè spera che si potrà per mezzo di qualche concessione superare molte difficoltà.

A tale proposito ricordo un esempio che ci diedero gli Inglesi, i quali, ottenutane la concessione, costruirono coi loro mezzi privati, e apersero, il gran canale tra Liverpool e Manchester. Opera magnifica e ammirabile sotto tutti i rapporti. I privati uniti in società sostennero per quest'opera la spesa di 300 milioni. Ora dite voi, onorevoli senatori, se in Italia potrà avvenire qualche cosa di simile. Né Manchester è Liverpool, né coloro che a vantaggio del commercio e delle industrie rispettive, possano spendere tanti milioni non sorgeranno fra noi, neppure in proporzioni della ventesima parte dell'esempio citato. Le concessioni possono creare nuove illusioni.

Naturalmente i concessionari vorranno una sovvenzione e questa dovrà corrispondere all'interesse del capitale da essi impiegato; allora sarebbe meglio eseguire l'opera facendo un prestito, e pagare l'interesse del capitale, anziché la sovvenzione.

Si è anche troppo abusato del sistema delle concessioni, col quale si dissimula un'operazione di credito, facendo aumentare le spese intangibili nella forma di sovvenzione, anziché nella forma di interessi di debito pubblico.

Un'altra osservazione debbo fare, e riguarda l'imposizione dei pedaggi. Si vuol tornare un secolo indietro, ed anche più; nel secolo scorso

non s'è fatto altro che abolire i pedaggi. Questa dei pedaggi è un'altra stranezza; dico stranezza anche, perchè non si è pensato alle difficoltà della riscossione.

Dove esistono conche da attraversare ci sarà un guardiano che potrà riscuotere il pedaggio; ma per esempio sul Po, che in alcuni tratti è largo più di un chilometro, se si mettesse un ufficio di riscossione sopra una riva, i naviganti potrebbero di notte passare dall'altra parte e sottrarsi al pagamento.

Come si farà poi a proporzionare l'entità della tassa alla lunghezza dei tratti percorsi dai naviganti? come si farà l'accertamento di tale lunghezza? Questa dei pedaggi è una novità da eliminarsi.

Ma ve n'è un'altra. Si dividono le opere in opere di ristabilimento, opere di manutenzione e opere nuove, alcune delle quali sono per intero a carico dello Stato e altre da eseguirsi col concorso dei Consorzi.

Nell'applicazione di tale concetto si propone che allorchè si debba eseguire un'opera, si dovrà dividere la spesa in tre parti; sopra una somma, per esempio, di un milione si dirà: tanto per la manutenzione, tanto per il ristabilimento, tanto per le opere nuove. Ma ditemi voi, onorevoli senatori, se tale ripartizione sarà possibile? Nell'opera che si eseguisce si confondono insieme le tre specie di lavori. È possibile eseguire un'opera di ristabilimento che non si confonda con un'opera di manutenzione?

Quando poi simili provvedimenti si dovessero applicare, sorgerebbero incresciose contestazioni fra il Governo, animato dalle tendenze fiscali alle quali non sa sottrarsi da burocrazia, e i poveri Consorzi. Si ammette il ricorso al Consiglio di Stato, ma questo a poco giova, allorchè dalla legge non sono ben definiti i diritti degli enti morali e dei privati.

Molto lavoro burocratico si renderebbe necessario, e molto tempo si perderebbe.

Questo disegno di legge pare proprio compilato senza obbedire a criteri pratici, e senza avvedersi che, coi provvedimenti proposti, si tende a condurci in un labirinto, dal quale non potremo uscire che dettando nuove leggi correttive di questa. In conclusione, mentre molte province attendono con ansietà questa legge, nessun provvedimento positivo, nessuna opera con essa si prepara. La sintesi è questa: si sta-

biliscono nuovi gravosi obblighi, cioè aumenti di imposte, ma non si decreta alcuna opera nuova, e neppure di sistemazione, sui nostri fiumi utili alla navigazione.

Ora, siccome sono caldamente desideroso che si provveda tosto alla navigazione interna, penso che converrebbe modificare senz'altro e correggere il disegno che stiamo discutendo, almeno per quella parte che concerne i contributi.

Mi duole di dover esporre tante obiezioni al disegno di legge, mentre siede al banco dei ministri un mio antico amico, che fu anche mio commilitone, per il quale professo la più grande stima, come la professo ugualmente per il Presidente del Consiglio; ma essendo io fautore caldo della navigazione interna, non posso tacere quanto mi detta la coscienza; cioè non posso a meno di oppugnare provvedimenti, che sono assolutamente negativi per la navigazione interna. Io spero che l'onor. ministro vorrà accogliere con benevolenza queste parole, sebbene non siano favorevoli in parecchie parti al disegno di legge, e vorrà tenerle presenti, allorchè si dovranno preparare nuovi provvedimenti rispetto alla navigazione interna. *(Approvazioni)*.

PIERANTONI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PIERANTONI. Nella tornata del Senato del 24 gennaio 1891, il Ministero dei lavori pubblici presentò, d'accordo col ministro del tesoro, un disegno di legge che avrebbe autorizzato il Governo del Re a provvedere con regolamento alla conservazione della Laguna Veneta.

Nella tornata successiva l'Ufficio, esaminando quel disegno di legge, credette che non fosse il caso di derogare ai supremi principii dello Statuto e che non vi fosse necessità di abbandonare i nostri doveri, doveri che giurammo di altamente osservare. Io fui nominato relatore per proporre la relazione di quel disegno. Avevo colleghi il Guerrieri-Gonzaga, il Costa, il Manfrin, i quali esularono da questa vita; il Pagano è tuttora vivente.

Avvenne la caduta del Ministero Crispi; si credeva che quel disegno di legge fosse caduto col Ministero; invece si volle una deliberazione sulla mia relazione fu respinto quel disegno di legge.

In quella occasione io sentii dovere di stu-

diane profondamente questioni idrauliche, che non erano proprie del mio ufficio. Avevo passato lunghi anni presso le sponde del Po, mi ricordavo il bombardamento di Borgoforte, ove fui cannoniere, e il passaggio del Po a Sernide. Per compier bene il mio ufficio volli andare a Venezia, esaminai l'*Atlante* del Filiasi, feci studio delle opere del Fossombrone e del Vaccani, e per tali studi potetti descrivere quelle regioni e il modo onde si ostruiva la laguna.

Non è lecito ignorare la geografia delle correnti delle acque. Noi non possiamo, egregi colleghi, cercare alcuna analogia con la Francia, l'Inghilterra, la Germania, l'Olanda ed altre nazioni e il nostro paese, perchè la configurazione della penisola nella idrografia, mostra una potente antitesi fra il nord ed il sud. L'Italia nostra ha soltanto due fiumi che possono permettere la navigazione: il Po e il Tevere. Il Po è lungo 650 km., se non erro; fino al 1866 fu un fiume internazionale, perchè dall'altra sponda contro Lagoscuro aveva ancora dominio l'Austria. Il Tevere era ancora dominato dal Governo pontificio ed è descritto nella geografia idrografica, che può permettere soltanto 40 km. di navigazione, onde si chiede che Roma diventi un porto di mare.

Fermandomi a queste semplici nozioni, io domando: è degno della vostra mente di accogliere una legge che contiene in sé o la confessione della piena ignoranza delle acque correnti o (la parola potrebbe essere riprovata) una corbellatura che si darebbe a tutta l'Italia? Se mi si dicesse: volete votare una legge che serva per rendere navigabile il Po fino a Milano darei risposta affermativa, e ciascuno di voi con me, per sentimento di patria, per dovere d'italiano non la respingerebbe. Se vogliamo dare agevolezze ai lavori del Tevere, perchè nella storia antica Roma fu emporio marittimo, tanto che nel suo stemma antico recava la nave, certamente ciò bene si farebbe. Ma, quando con analogia impossibile, presa dalla legge sui porti, si fanno quattro classi di fiumi, di laghi e di canali, come se vi fossero correnti di acque da classificare, si compie un'opera poco seria fatta ad eccitare le popolazioni e a far credere che davvero vi possano essere nella penisola corsi di acqua che richiedano i sacrifici dello Stato, dei comuni, delle provincie e delle Società per aumentare la navigazione che si

dice interna. Non credo che questa vana affermazione sia da farsi dal Senato nè da un Governo che si rispetti.

Se non temessi di stancarvi farei la dimostrazione delle differenze che corrono tra il Po, a cui convergono come in un solo recipiente tutte le acque della chiostra montagnosa e che percorre tutto il basso piano dalle Alpi Cozie al golfo di Venezia, mentre nella chiostra appenninica le acque divergono in tutti i sensi e corrono a tutti i mari che bagnano i lidi italiani. Il bacino del Tevere è appena uguale di un quarto al bacino del Po; e la navigazione interna può giungere fino a Roma, a 40 chilometri dalla spiaggia. Esso riceve una parte delle acque dell' Umbria, mentre altri confluenti vanno al mare.

Se volessi indicari alcune corsi della bassa Italia, come quelli della Calabria e della Sicilia, dovrei dirli fiumane, ossia guadi completamente a secco nella stagione estiva, costituenti un danno gravissimo nella stagione delle piogge, perchè irrompono, portano disastrose frane, e quando arrivano al basso formano tali paludi che portano la malaria, la anofele e detriti dannosi.

A parte tutto quello che con alta competenza di ingegnere, con conoscenza dei luoghi e col riscontro di tutte le leggi che sarebbero manomesse da questa, vi ha bene dimostrato l'onorevole senatore Cadolini, io dico: è possibile che noi dobbiamo dare facoltà al Governo di provvedere per un periodo di cinque anni dalla promulgazione di questa legge alla iscrizione nelle rispettive classi delle vie navigabili esistenti o da costruire. Quale la ragione di questa delegazione? E a quale Ministero? Chi lo sa? In cinque anni parecchi Ministeri potranno succedersi!

E perchè cinque anni e non quattro o sei sono stabiliti per poter determinare quali sono i corsi d'acqua navigabili? Ignora forse il Governo l'idrografia nazionale?

Per queste ragioni che ho brevemente esposto, e riportandomi alla osservanza dello Statuto e ai precedenti del Senato, che nel 1891 votò un ordine del giorno col quale respingeva la legge per tener fermi i principii del giure nazionale, io spero che, non per la mia iniziativa, sibbene per quella di altri oratori, la legge, con la forma gentile del rinvio, sarà ri-

mandata a studio maggiore. Così noi non agiteremo ancora il paese con leggi che sollevano speranze, che adducono delusioni, le quali dimostrano che si opera una furberia parlamentare di far credere di poter dare quello che non esiste in natura. Onde io mi auguro che noi chiuderemo questa Sessione dei lavori parlamentari con l'aver compiuta una nobile azione, poichè avendo esaminata una legge impossibile non l'avremo approvata.

DE SONNAZ. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

DE SONNAZ. Sono felice di dare il mio voto alla legge sulla navigazione interna, poichè essa è veramente di grande utile al paese intero.

La relazione dell'onorevole collega ed amico Colombo, coll'alta competenza che lo caratterizza, ha menzionato che la legge non è perfetta e che forse sarebbe stato meglio un maggior contributo dello Stato, ma, poichè la cosa non è possibile ora, poichè il contribuente italiano paga già troppe gravi tasse, il progetto costituisce un vero progresso.

Ciò che volevo dire, ed è perciò che ho preso la parola, si è che la navigazione interna in molti paesi è sorgente di gran beneficio al commercio, come ho potuto constatare nei miei numerosi e lunghi soggiorni in Olanda e nel Belgio. In Germania poi il Reno è diventato una vera via commerciale, si potrebbe dire, da Basilea a Rotterdam.

In Italia non si fa che ristabilire quanto esisteva in Lombardia, nel Veneto, nel Mantovano, nella Venezia nei secoli scorsi ed ora, dopo i nuovi lavori per la navigazione, si potranno trasportare, con lievissime spese, le merci di gran mole e di poco valore dalla costa adriatica, da Venezia cioè ed altre parti sino ai laghi di Garda e Maggiore e quindi queste merci potranno facilmente proseguire oltre Alpi per le vie del Brennero, del San Gottardo e specialmente del Sempione.

Inoltre le merci potranno venire a Venezia per mezzo di velieri e quindi, con pochissima spesa, dai porti dell'Italia meridionale sino al piede delle Alpi, mutando solo di navi a Venezia.

Infine queste vie di acqua potranno essere anche molto utili a scopi militari, aiutando il trasporto di truppe e di vettovaglie in tutta la valle padana.

Questa nuova legge sarà anche di grande utile economico per la regione piemontese; ove la navigazione interna potrà ricevere un importante sviluppo.

La necessità di una pronta approvazione della legge s'impone, poichè essa venne studiata da uomini competentissimi e venne presentata al Senato da due ministeri successivi.

COLOMBO, *relatore*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

COLOMBO, *relatore*. L'onor. senatore Cado- lini ha dichiarato di essere desiderosissimo che la navigazione interna si estenda presto in Italia e sopra una larghissima scala; ma, mentre esprimeva questi concetti, ha fatto un discorso assolutamente nichilista sulla legge, che mira appunto a disciplinare l'applicazione delle future vie d'acqua. Io, invece, non ho forse tutto l'entusiasmo che parecchi professano sull'avvenire della navigazione interna in Italia; e nondimeno trovo che è stato saggio e propositivo quello di preparare e portare al Parlamento un disegno di legge, il quale dia le norme generali alle quali bisognerà che s'informino Governo e Parlamento, per estenderla al più presto, ovunque è possibile...

Hò detto che io non sono troppo disposto a supporre che questa navigazione interna in Italia, abbia tutti gli effetti e tutta l'estensione che da molti si spera.

Innanzi tutto i nostri corsi d'acqua naturali non si presentano nelle condizioni più favorevoli per la navigazione interna. Il senatore Cado- lini ha alluso all'esempio della Germania, della Francia, del Belgio e degli Stati Uniti d'America, dove si intraprendono e si sono intrapresi grandi lavori di navigazione interna; ma noi in Italia non siamo nelle condizioni geografiche e topografiche di quei paesi. In Germania, in Francia, nel Belgio le vie d'acqua si svolgono sopra grandi superfici pianeggianti; in quella parte dell'America del nord, dove si stanno ora attuando, sono progetti colossali per collegare i grandi centri agricoli e industriali col mare, domina il piano, e i fiumi hanno corsi lunghissimi e miti pendenze.

Noi invece ci troviamo in condizioni diverse; i nostri più grandi fiumi hanno corsi molto più brevi nella parte che potrebbe essere navigabile; scendono da grandi altezze più rapidamente del Danubio, del Reno, dell'Elba, e per

conseguenza offrono forti pendenze, e presentano perciò maggiori difficoltà per stabilirvi la navigazione.

D'altra parte da noi, per la conformazione stessa della penisola lunga e stretta fra i due mari, cui confluiscono i nostri fiumi, la distanza media dei trasporti, che è pure un fattore di grande importanza pel tornaconto di un'impresa di trasporto, riesce notevolmente più piccola che nei paesi menzionati dall'onor. Cado- lini. Nella stessa valle del Po, che è quella che meglio si presta alla navigazione interna in causa della lunghezza del corso del fiume, la distanza media di trasporto si può ritenere in media di circa 150 chilometri, mentre in Francia e in Germania si va a 200 o 300 chilometri, e a valori assai maggiori in Russia e negli Stati Uniti.

Abbiamo quindi maggiori pendenze dei corsi d'acqua, e minori distanze medie dei trasporti. Questi fattori non ci permettono dunque di farci troppe illusioni sulla possibilità di una grande estensione della navigazione interna in Italia.

Un altro fattore essenziale è l'intensità del traffico. Il traffico, che si svolge sui fiumi tedeschi e sui canali e sui fiumi navigabili in Francia, è molto maggiore di quello che, anche con una fantasia un po' fervida, si può immaginare che offrirà il nostro paese per un gran numero d'anni. Da caleoli, naturalmente approssimativi, risulterebbe che il Po, per esempio, se fosse reso navigabile da Venezia a Torino e ai laghi alpini, dovrebbe trasportare all'incirca cinque milioni di tonnellate; e se si navigasse soltanto sino a Pavia, o sino all'origine di un canale, che portasse i barconi a Milano, potrebbe al più avere un traffico di poco più della metà. Anche il traffico, dunque, è limitato; almeno per quello che si può prevedere. È evidente che potrà crescere; e crescerà coll'andar del tempo; ma non si può contare sin dal principio sopra un movimento che assicuri un lauto reddito alle imprese che tentassero di stabilire delle vie d'acqua, anche in quella regione d'Italia nella quale le probabilità d'esito sono maggiori.

Queste sono le ragioni per le quali io credo che le applicazioni che si faranno di queste leggi non saranno così numerose né così estese, come molti suppongono. E allora comincia a

scemare d'importanza uno dei ragionamenti che ha fatto il nostro collega senatore Cadolini contro il disegno di legge.

Egli ha detto: questa legge ci impegnerà in spese colossali. Si vuole che contribuiscano in misura notevole provincie e comuni; ora come potranno sostenere questi enti spese così ingenti? Voi, Stato, avete fate un programma indeterminato, non si sa quali saranno e quanto numerose le opere che voi vorreste intraprendere. Noi quindi camminiamo, si può dire, alla cieca: non abbiamo progetti; non possiamo dir nulla di preciso sul loro ammontare, sul carico che faranno allo Stato, alle provincie e ai comuni.

Ora io non credo che arriveremo a questi disastrosi risultati che teme l'onorevole senatore Cadolini.

A mio avviso, due sole applicazioni in Italia hanno un certo carattere di urgenza e una probabilità di essere intraprese: quella della valle del Po e della valle del Tevere. Quanto alle altre, si tratta di piccole e brevi comunicazioni interne fra località vicine ai porti e i porti stessi (come, ad esempio, fra Pisa, Firenze e vicini porti del Tirreno) che non richiederanno notevoli fondi. Invece molti ne richiederanno le valli del Po e del Tevere, ma non in misura tale da impensierire; non ci troviamo, rispetto ad esse, sulla stessa scala della creazione delle ferrovie, per le quali si trattava di miliardi; qui, invece, si tratterà di qualche centinaio di milioni.

Dunque tutte queste obiezioni che muovono dalla grandiosità del problema, dalla indeterminatezza in cui è lasciato dal disegno di legge, mi pare che non abbiano molto valore e non possano influire molto sulla nostra decisione. Né si può neppure dire che noi non conosceremo l'importanza e l'estensione dei futuri impegni. In sostanza che cosa propone questo disegno di legge? Propone esso qualche applicazione determinata? No, non fa altro che dire: se vi saranno applicazioni della navigazione interna si faranno con queste regole; tanto è vero che il Governo si è riservata la facoltà di fare, entro un quinquennio, un elenco delle opere che si potranno, ma non è detto fin d'ora che si dovranno, intraprendere in Italia. Qui l'onor. Cadolini dice (e fino a un certo punto non posso dargli torto): che è il Governo l'arbitro della situazione, è lui che

attribuisce le opere alla categoria prima piuttosto che alla seconda, alla terza o alla quarta. Questo è vero; certo il Governo dovrà procedere con grande prudenza, dovrà pensar molto prima di fare questo elenco; dovrà sentire il parere di molti enti competenti, non lasciarsi trascinare né da influenze parlamentari, né da preconcezioni. Dunque una incertezza si può dire che esista in questa parte del disegno di legge che non designa le opere, è vero, ma lascia al Governo la facoltà di elencarlo. Ma quando lo avrà fatto, supponiamo pure in modo imperfetto, con criteri che il Parlamento non crederà di dividere, che cosa avverrà? Che male ci sarà? Non si farà l'opera se non sarà approvata dal Parlamento, cui si dovranno necessariamente sottoporre gli stanziamenti. Questo è il carattere del disegno di legge.

Ho già detto che c'è un certo pericolo nella formazione degli elenchi, ma è un pericolo che il Parlamento può scongiurare. Quando son fatti gli elenchi, si dovrà cominciare a dire quali sono le opere che si dovranno fare per le prime; potrà essere il Governo a proporle, potranno farsi avanti gli enti locali o l'iniziativa industriale ad additarle, ed allora al Parlamento si domanderanno le facoltà e i fondi necessari per applicare la legge. Dunque il Parlamento rimane completamente padrone della sua azione, e noi non ci impegnamo in nulla alla cieca. Il Parlamento giudicherà volta per volta. Certo non si dovrà venire al Parlamento con progetti di massima; gli errori fatti una volta per le ferrovie credo che non si rinnoveranno più in questo caso, ed appunto per quella ragione per la quale l'onor. Cadolini critica la legge. Se si trattasse solamente del contributo del Governo, se si trattasse di opere a completo carico del Governo, si potrebbe forse dire: « tocca al Governo, pensi lui ad applicare i progetti, anche se il progetto non ha basi precise. Noi non ci abbiamo nulla a che fare ». Qui invece entrano anche gli enti locali, ed è chiaro che non si potranno fare delle spese per l'applicazione della legge sulla navigazione interna, senza avere dei progetti i quali affidino sia gli enti locali, sia quegli altri enti privati che la legge fa concorrere nelle spese, sia, infine, gli intraprenditori industriali, che si tratti di un'opera vitale, un'opera che sarà più o meno, ma certamente proficua.

Per conseguenza non mi spavento affatto di questa eventualità che l'onor. Cadolini intravede. Ma egli fa un'altra considerazione di indole pregiudiziale; egli si preoccupa dell'obbligo fatto alle provincie e ai comuni di concorrere in misura più o meno rilevante alla esecuzione delle opere di 2^a, 3^a e 4^a classe. Egli ha ragione in massima; e se l'Italia fosse un paese molto ricco, se avesse un bilancio floridissimo, se non dovesse sostenere tutte le spese gravi che si vanno accumulando sempre più, se non avesse da provvedere alla sua difesa militare, certamente si potrebbe dire al Governo: « Fate quelle opere nel tempo che sarà necessario, ma fatele a spese dello Stato, così che cadano a carico di tutti ».

Sventuratamente non è così; per cui il contributo degli enti locali mi sembra una necessità. Ma ci sono altre ragioni di indole speciale che consigliano di far contribuire anche le provincie ed i comuni, e tutti quegli altri enti che possono avere interesse in una data opera. Innanzi tutto è chiaro che il concetto che dovrà dirigere l'applicazione futura sarà il calcolo del tornaconto. Evidentemente se tutte le volte che si progetta una nuova opera di questo genere si deve venire al Parlamento, occorrerà dimostrare che è un'opera che presenta un utile, sia subito, sia in un prossimo avvenire; o altrimenti che possa essere giovevole allo Stato sotto altri riguardi. E chi può essere il miglior giudice del tornaconto? L'interesse locale. Le applicazioni di questa legge dovrebbero scaturire quindi dalla iniziativa locale, saranno questi interessi che si dimostreranno prevalenti per additare al Governo quei progetti che converrà sottoporre all'esame del Parlamento per la loro approvazione.

Il principio dell'interesse locale...

CADOLINI. Domando di parlare.

COLOMBO... è stato per l'Ufficio centrale un altro distintivo di questo disegno di legge che lo rende accettabile; tanto che, derogando a quel che si è fatto finora in questo genere di opere, si ammettono quali contribuenti nei consorzi di provincie e comuni anche enti privati di diversa natura, industriale, commerciale, agricola; e si ammette pure il principio delle concessioni, quello stesso principio a cui dobbiamo le ferrovie, a sussidio chilometrico: una delle migliori forme per fare dette opere ve-

ramente utili, sgravando lo Stato di una parte della spesa, e proporzionando il sussidio all'entità dell'opera che gl'interessi di una regione possono richiedere.

Col sistema delle concessioni è chiaro che sarà appunto l'iniziativa locale quella che farà pressione perchè una data opera si porti a discussione davanti al Parlamento; si troveranno imprenditori, se l'impresa è capace di dare utili; se non sarà capace di dare utili non troverete nessuno che la intraprenderà; e alle provincie è riservato d'altra parte il mezzo di far sentire la loro voce nell'art. 2 del disegno di legge, dal momento che provincie e comuni devono contribuire. Come volete che il Governo venga a proporre al Parlamento l'approvazione di un'opera che non sia ritenuta conveniente dagli enti che concorrono in una parte cospicua della spesa?

A questo proposito l'Ufficio centrale deve rivolgere al ministro dei lavori pubblici una domanda. Dice l'art. 2 che per le opere di seconda categoria si devono interpellare il ministro della marina e dell'agricoltura, industria e commercio; per le opere di terza categoria soltanto il ministro di agricoltura e commercio, e poi prosegue colle parole: « uditi i consigli provinciali interessati ». Qui, forse per questione di redazione, non si capisce bene se « l'uditi i consigli provinciali » si riferisca ad ambedue le classi 2^a e 3^a o solamente alla terza. L'Ufficio centrale ha supposto, ragionevolmente mi pare, che si dovessero sentire i consigli provinciali, tanto per l'una classe quanto per l'altra; e in tal caso se questi consigli, che devono contribuire, sono anche uditi, questo dovrebbe voler dire che si dà loro ascolto, subordinando le decisioni al loro parere. Io prego adunque l'on. ministro di voler dare una spiegazione autentica di questo art. 2 nel senso interpretato dall'Ufficio centrale.

Vi è poi un'altra ragione di indole tutt'affatto diversa, una ragione politica, sull'importanza di far contribuire provincie e comuni ed enti locali. Io ho detto poc'anzi, e credo che sia nell'animo di tutti, che le grandi opere, dalle quali speriamo dei vantaggi, sono specialmente quelle per le valli del Po e del Tevere. Per la valle del Po, perchè non è una cosa nuova nè assurda la possibilità di navigarlo; io mi rammento quando ero studente a Pavia

di aver visto, nel 1856 o 1857, i piroscafi del Lloyd austriaco al ponte del Ticino, provenienti da Venezia; sono dunque circa 50 anni che il Po si è ritenuto e dimostrato navigabile. Il generale Mattei ha fatto i suoi noti studi verso il 1868 circa, e poi ha stampato un lavoro, che è classico nel genere, nel 1885.

Quanto al Tevere, si può dire altrettanto; e son noti gl'importanti studii che si fanno da alcuni anni in qua per collegare la capitale del Regno in via diretta col mare. Questi sono i problemi che si dovranno trattare certamente in prima linea. Ora io mi domando: non vi par giusto che ad opere di tanta importanza e di tanto costo siano chiamati a provvedere coloro che vi sono più direttamente interessati? Quando si sviluppò la rete ferroviaria, si trattava di un interesse veramente generale; ma qui si tratta di opere che sono designate dalla natura e dalla configurazione geografica del paese, e perciò mi pare che il far contribuire gli enti locali sia una misura di equità e di giustizia distributiva.

Ora, dopo aver dimostrato ciò che io penso, cioè che i timori manifestati dall'onor. Cadolini non sono così gravi come egli li ha esposti, mi domando: perchè noi respingeremo questo disegno di legge?

CADOLINI. Modificarlo, ho detto.

COLOMBO, *relatore*. Perchè lo modifichiamo? Prima di tutto, credo di aver dimostrato la necessità e l'opportunità del contributo degli enti locali; sulla seconda obiezione, cioè l'indeterminatezza della spesa e dell'elencazione, la questione si riduce, secondo me, a una sola obiezione plausibile, quella che il Governo è arbitro di fare elencare le opere da eseguire come crede. Ma, torno a ripetere, se anche il Governo fallisse in questo compito, se commettesse un errore, che male ci sarebbe infine? Bisognerà pure, tutte le volte che si tratta di tradurre in atto le opere delle quali il Governo ha fatto il programma, che si venga al Parlamento...

CADOLINI. No, perchè si stanziava una somma sola.

COLOMBO, *relatore*. Quando si proporranno le opere si faranno tanti stanziamenti quante sono le opere; ma ora il Governo non ha stanziato niente; ha stanziato dieci milioni solamente per la prima categoria, cioè quella cui si provvede

unicamente a spese sue; e li ha stanziati non per opere nuove, ma per restaurare le opere esistenti, che furono tanto trascurate finora e trovansi in stato di grande deperimento. La sola somma stanziata per opere nuove è il milione per sussidi nel 1910-1911, pel caso poco probabile che si domandi qualche concessione a termini del disegno di legge.

Altri stanziamenti non sono proposti; la legge stabilisce le norme generali, dice soltanto come si dovrà procedere in avvenire, ma non impegna nessuno, neppure il Governo. Il Governo ha questo solo compito, di fare l'elenco. Spero, anzi non dubito, che il Governo lo farà con tutta l'imparzialità e con tutta la precisione desiderabile.

Fatto l'elenco, supponiamo, per fissare le idee, che nell'elenco ci sia l'ordinamento della navigazione nella valle del Po. Il Governo comincerà col preparare un progetto; verrà poi con questo progetto al Parlamento e il Parlamento lo discuterà.

Tutte le ragioni che l'onorevole Cadolini ha detto adesso in anticipazione, se saranno plausibili, verranno esposte in quell'occasione. Si vedrà allora se veramente quell'opera è urgente, se il progetto è sufficientemente particolareggiato, se per la medesima militano ragioni militari che potrebbero farla classificare in prima categoria, senza obbligare provincie e comuni a contribuire, e così via.

Dunque, perchè volete opporvi ad un disegno di legge che intanto regola la materia, dal punto di vista generale, senza compromettere in nessun modo sin d'ora le finanze dello Stato, delle provincie e dei comuni, nè l'applicazione futura di altri provvedimenti?

Questa stessa domanda la rivolgo all'onorevole Pierantoni.

Egli ha detto: Con questo disegno di legge voi provocate delle agitazioni, voi eccitate le popolazioni, voi date delle speranze illusorie!

Io non so dove il senatore Pierantoni ha veduto queste agitazioni, queste illusioni create dal disegno di legge.

Non si creano delle illusioni quando non si stabilisce nulla, quando non si nomina neppure una sola linea di navigazione!

Io che guardo all'avvenire non mi faccio soverchie illusioni; altri potranno farsene più di me. Ma ciò che importa è che la materia

sia disciplinata una buona volta. Questo bisogno è da tutti riconosciuto. A me son venute continue sollecitazioni perchè questo disegno di legge si voti; se non si vota ora, se si protrae, se con obiezioni di forma si rende impossibile che esso regoli fin d'ora tutta la questione, si perderanno uno, due, tre anni ed il problema della navigazione interna, del quale si è tanto parlato, non farà mai un passo avanti o lo farà chissà fra quanti anni. Noi possediamo gli studi importantissimi fatti dalla Commissione presieduta dall'onor. Romanin-Jacur, studi che formano la base di tutte le applicazioni future; ma se non si fa precedere un disegno di legge che regoli la materia, non si potrebbe mai cominciare a svolgere il grandioso programma della Commissione.

Venendo ora ad un altro argomento, devo rammentare di aver fatto al Governo una domanda su una questione importante, che fu discussa in seno all'Ufficio centrale. Chiarirò il senso preciso di questa domanda.

Come il Senato sa, è allo studio presso il Senato stesso un disegno di legge sulle derivazioni di acque pubbliche, per concessioni per forza motrice e per altri usi. Questo disegno di legge si trova già all'Ufficio centrale, il quale non ha potuto ancora riferire perchè aveva bisogno di certi dati che furono chiesti al passato Ministero e che si sono avuti soltanto poco tempo fa. Ed io credo che questo ritardo non sia stato dannoso; non perchè questa legge non sia di grandissima urgenza, essendosi riscontrati parecchi difetti nella legge esistente, dopo le grandiose utilizzazioni di forze idrauliche fatte in questi ultimi tempi.

È certo che questa legge sulla navigazione interna si connette in parecchi punti con la legge sulle derivazioni di acqua; è possibile, per esempio, che intralci la costruzione di un dato canale di navigazione o conduca a distruggere impianti già fatti, o a diminuire l'importanza di concessioni già date, oppure a compromettere concessioni già studiate o in corso d'istruzione.

Delle energie idrauliche nuove, che potrà creare un canale di nuova costruzione, fu già tenuto conto nel disegno di legge e quindi è inutile parlarne.

Bisogna tener presenti le eventualità alle

quali ho accennato e far in modo che una delle due leggi corrisponda all'altra.

Io ho fatto perciò domanda all'onor. ministro affinché dica se terrà presente questo coordinamento delle due leggi; e quindi, ammesso che sia votata questa sulla navigazione interna, dica se intenda armonizzare con essa il disegno di legge sulle derivazioni.

Debbo dire ancora qualche cosa sulla questione dei pedaggi contro i quali si è levato l'onor. Cadolini. Anzitutto è chiaro che tutti i profitti, tutte le entrate che può dare un'opera nuova, debbono andare a beneficio dell'opera stessa. Io parlavo testè delle forze motrici. L'utile che esse potranno dare quando un canale, come avverrà il più delle volte, creerà, s'intende che deve andare a profitto dell'opera e a indennizzare gli enti contribuenti, del pari di altri introiti, diritti di scalo e simili. Ora fra questi introiti si trova anche il pedaggio, cioè in sostanza una tassa di un tanto per tonnellata-chilometro che si imporrebbe alle merci che percorrono le vie d'acqua nuove.

Si è parlato di medio evo. Ma, onorevoli colleghi, non mancano pedaggi riscossi anche al presente. Questo stesso anno ne ho pagato più di uno per passare certi ponti a Budapest; e l'ho trovato legittimo.

Innanzitutto, nel disegno di legge si parla di pedaggi transitori, non permanenti, che dureranno cioè fino a che si crederà di poterne fare a meno. Poi è giusto che la merce cui si offre la possibilità di navigare in una via nuova debba contribuire alle spese di trasporto. Senza dubbio la navigazione sui laghi, sui fiumi e su tutti i corsi d'acqua naturali è libera a tutti; ma se in un fiume si mettono delle draghe per scavarne il fondo e renderne possibile la navigazione, se si costruisce di fianco al fiume un canale di derivazione per supplire alle deficienze del letto, se si mette in comunicazione un fiume con una città, o con un altro fiume mediante un canale, non volete che quella merce che si vale di queste vie artificiali contribuisca alle spese che si son fatte per aprirghele e per mantenerghele in buono stato? E del resto i porti non hanno essi dei diritti diversi che vengono pagati dalla merce che di loro si vale? Io credo che l'imposizione di un pedaggio sia tanto legittima quando le tariffe di trasporto sulle vie ferroviarie. Anzi non so

perchè si chiamerebbe ancora un pedaggio mentre è una vera e propria tariffa che si paga all'esecutore dell'opera.

Io credo di avere risposto presso a poco a tutto quello che gli onorevoli senatori Cadolini e Pierantoni hanno detto in merito a questo disegno di legge. Mi rimetto del resto alle ragioni che esporrà l'onor. ministro dei lavori pubblici il quale, benchè sia da poco a capo dell'amministrazione dei lavori pubblici, ha voluto assumersi il compito di difendere un disegno di legge presentato dal suo predecessore, convinto, come sono certo che egli sarà, di fare con ciò opera utile all'economia nazionale.

Raccomando quindi nuovamente ai miei onorevoli colleghi, a nome dell'Ufficio centrale l'approvazione, senza riserve, di questo disegno di legge. (*Approvazioni*).

Presentazione di disegni di legge.

GUICCIARDINI, *ministro degli affari esteri*.
Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

GUICCIARDINI, *ministro degli affari esteri*.
Ho l'onore di presentare al Senato i seguenti disegni di legge, testè approvati nell'altro ramo del Parlamento:

Proroga al 30 giugno 1910 dei poteri speciali concessi al Governo del Re in materia di tariffe doganali;

Proroga al 30 giugno 1910 dell'esercizio provvisorio pel bilancio del Fondo dell'emigrazione per l'esercizio finanziario 1909-1910;

Proroga delle facoltà accordate al Governo del Re dell'art. 14 della legge 12 gennaio 1909, concernente provvedimenti in seguito al terremoto del 28 dicembre 1908.

Chiedo che questi disegni legge vengano dichiarati di urgenza e inviati alla Commissione di finanze.

PRESIDENTE. Do atto al signor ministro degli affari esteri della presentazione di questi disegni di legge, e, se non vi è alcuna osservazione, la chiesta urgenza s'intende accordata, e saranno rinviati alla Commissione di finanze.

Chiusura di votazione.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la votazione a scrutinio segreto e prego i signori segretari di voler procedere alla numerazione dei voti.
(I senatori segretari numerano i voti).

Ripresa della discussione.

PRESIDENTE. Ora riprenderemo la discussione del disegno di legge sulla navigazione interna, e do la facoltà di parlare al senatore Cadolini.

CADOLINI. L'onor. relatore ha osservato che con questa legge non si pregiudica nulla, perchè le singole opere faranno oggetto di speciali disegni di legge da sottoporsi al voto del Parlamento, il quale sarà chiamato a decidere. Veramente nella legge non è detto che dovranno essere presentati i disegni di legge per l'autorizzazione delle singole opere, il che non può essere sottinteso. Rispetto alle bonifiche, per esempio, suolsi stanziare una sola somma, la quale è poi ripartita dal Ministero. Se in questo disegno di legge si stabilisce il principio che per ciascuna opera dovrà essere presentato un disegno di legge, sarebbero salvi i diritti del Parlamento, ma tale disposizione non si legge nella proposta del Governo.

Ricordo benissimo che il Loyd austriaco, nel tempo indicato dall'onor. relatore, navigava nel Po, e percorrendo i canali arrivava sino al Lago Maggiore. Ora dunque non si tratta di fare un'opera nuova nel Po, ma solo di ripristinarne le condizioni anteriori al 1859, per assicurarne la navigazione.

I canali dal Po al Lago Maggiore, come sono stati definiti nel progetto, dovrebbero essere tutti ripristinati, e per la comunicazione col mare si è saviamente ideato di aprire un canale che dal Po arrivi a Porto Corsini. Per tal modo tutte le merci del Mezzogiorno, invece di percorrere il lungo giro per la laguna, entrando nel porto Corsini, andrebbero direttamente al Po.

Questo è un concetto molto lodevole e importantissimo, il quale rileva l'intendimento di chi proponeva la legge; ma come possiamo non prevedere che un'opera di tale natura costerà una grave spesa? come possiamo negare che i contributi salirebbero a una cifra enorme?

Oltre a ciò conviene riconoscere che siffatta opera gioverà, non solo a coloro che stanno sulle rive del Po, ma, e anche più, ai paesi posti sul litorale dell'Adriatico. I prodotti delle Puglie e della Sicilia potranno essere coi piroscafi trasportati ai piedi del San Gottardo e del Sempione. Come risulta dai documenti parlamentari, questo era il concetto della Commis-

sione che ispirò il disegno di legge, concetto lodevolissimo.

L'onor. relatore ha fatto delle osservazioni, quasi dicendo che io vorrei che fosse respinto questo disegno di legge. Il Cielo me ne guardi. Io non propongo la reiezione, sostengo invece che lo si debba modificare, e modificare non vuol dire rigettare.

Quando fosse modificato, il disegno dovrebbe tornare alla Camera dei deputati, e ne deriverebbe il ritardo di qualche mese; ma senza arrecare alcun danno al concetto della navigazione, anzi rendendolo più conveniente per i contribuenti, ponendolo in armonia coi mezzi dei quali questi possono disporre.

Il relatore osserva essere cosa equa e giusta che coloro i quali traggono un beneficio dall'esecuzione dell'opera, contribuiscano nelle spese, ma non ha dimostrato che essi abbiano i mezzi per far ciò.

Nè lo potrebbe certamente dimostrare; imperocchè è notorio che province e comuni non sanno più come sopportare le spese onde sono gravati, ed è tanto ciò vero che il Parlamento si preoccupa della necessità di provvedere alla sistemazione dei tributi locali; come pure si preoccupa della grave sperequazione che sussiste nelle condizioni finanziarie delle province a cagione che alcune di esse sono più delle altre gravate, per dover sostenere la spesa di contributi speciali ad opere pubbliche costruite dallo Stato.

Se almeno si fosse proposto che il contributo non dovesse superare il ventesimo della fondiaria, si potrebbe ammettere coll'onorevole relatore che questa è una legge di preparazione; ma della limitazione non si parla. Invece la preparazione sta essenzialmente nel modificare una legge organica al fine di classificare, con criteri nuovi, le opere per la navigazione. La legge quindi è di grave importanza, ciononostante non si è dato il tempo di studiarla, di esaminarla.

L'Ufficio centrale si è riunito domenica, cioè ieri l'altro; ieri ha presentato la relazione; ma non poté averla stampata che ieri sera, e noi non l'abbiamo ricevuta che questa mattina. Siffatto modo di discussione non è punto regolare. Non è neppur decoroso per il Senato, il discutere una legge organica così importante come quella della navigazione, senza dar tempo

di studiare gli emendamenti che potrebbero migliorarla. È necessario correggerla in alcune parti, altrimenti faremo una legge che non avrà alcun effetto, come avvenne della legge sulle bonifiche, portante la data (testo unico) del 1900, con la quale furono classificate in prima categoria cento nuove opere di bonificazione, ma poi non se ne è eseguita alcuna. Quella, come questa, fa assegnamento sull'opera dei consorzi, ma indarno. I consorzi non si costituiscono, perchè i comuni sono i primi ad opporsi; le province non ne vogliono sapere, e gli interessati paventano l'esecuzione di opere delle quali il costo è un'assoluta paurosa incognita, e i benefici si faranno attendere quindici o venti anni.

Allorchè le leggi sono preparate con la dovuta cura, se ne discutono ponderatamente le singole parti, e si studiano gli emendamenti, si raccolgono risultati corrispondenti ai bisogni e alle speranze delle popolazioni.

Un esempio l'avemmo nella legge per la grande opera della bonifica di Burana, la quale raggiunse perfettamente il suo scopo, specialmente perchè si chiamarono a contribuire, nè province, nè comuni; bensì i soli interessati; e lo furono con disposizioni speciali, e cioè nella misura di tre quinti della spesa, da pagarsi però ad opera finita; sicchè essi poterono versare i loro contributi coi benefici dell'opera stessa.

E quest'ultima condizione, del pagamento postumo, destò l'attività degli interessati. Siccome poi lo Stato stava eseguendo i lavori con la consueta lentezza, essi si riunirono spontaneamente e formarono un Consorzio, il quale assunse la prosecuzione dell'opera col concorso del Governo e in cinque anni condusse a compimento la grandiosa opera, che costò 22 milioni e buonificò 80 mila ettari di ricchi terreni.

Fu il compianto Baccarini che, avendo vissuto per molti anni fra le opere di bonificazione, seppe trovare il segreto per promuovere, con la provvida legge del 1881, l'opera ammirabile che valse a risanare territori appartenuti a tre province.

Questo disegno di legge fu compilato con criteri astratti, senza vedere quali ostacoli si incontreranno per applicare le disposizioni proposte. L'onorevole relatore ha dichiarato: io non credo

che la somma necessaria sarà molto grande. L'onor. Colombo è un uomo competentissimo, anzi è un vero maestro in questa materia, ma può bastare per il Senato il dire: a me pare che poi la spesa non sarà tanto grave, mentre dai documenti parlamentari risulta che la spesa sarà gravissima. Egli poi ha affermato che questa è una legge di preparazione. Ma in vero non può dirsi una legge di preparazione, quella che muta il principio fondamentale delle leggi vigenti, col sollevare la grave questione dei contributi da imporsi agli enti morali. Se si autorizzasse il Governo a compilare progetti, studi; a iniziare opere preliminari, si potrebbe dirla legge di preparazione; ma tale non può dirsi quando non si propone altro fine che la modificazione delle leggi organiche del 1865 e del 1904.

La legge del 1865, fu dettata con grande senno, con vera sapienza legislativa, nè per la questione delle opere di navigazione può dirsi una legge antica; dappoichè la legge del 1904 riproduceva con le stesse parole la disposizione concernente la navigazione.

L'onorevole relatore inoltre faceva il confronto fra le condizioni della navigazione in Italia e quelle della navigazione negli altri Stati, specialmente nella Germania, indicando le differenze che si potranno verificare nelle percorrenze medie, nelle pendenze, nell'intensità del traffico, ecc.; ma quando in Germania si decretava una prima opera, che naturalmente interessava soltanto alcuni territori, nessuno pensò di imporre i contributi agli interessati, solo perchè tale opera non portava alcun beneficio alle altre province dello Stato. Le opere furono da questo eseguite, proseguendo un regolare cammino, una dopo l'altra, senza preoccuparsi se ciascuna non riguardasse che una parte dei cittadini, e così, ripeto, non furono richiesti contributi. Dunque se si vuol seguire l'esempio della Germania, non si devono far distinzioni fra gli interessati e i non interessati.

L'Italia è una sola famiglia; e, quando occorran opere in una parte di essa, bisogna decretarle senza badare se si trovino al nord o al sud della penisola. Noi abbiamo votato con entusiasmo opere e spese per le province meridionali, opere e spese che non tornavano a vantaggio delle settentrionali, ed io sono stato

dei più caldi fautori di esse, appunto perchè l'Italia, come ho detto, è una famiglia sola, e dobbiamo fare quanto è possibile, perchè anche le province meridionali siano portate al livello economico di quelle più fortunate, che non ebbero la grande sciagura di subire un governo senza anima come il borbonico.

Qualche anno fa si approvò la riduzione del 30 per cento della imposta fondiaria, e questo fu un provvedimento a beneficio di quelle sole province. Non facciamo entrare anche qui la questione regionale, che offende il senso politico, ed il sentimento unitario, sia di noi che siamo di su, che degli altri che sono di giù. (*Approvazioni*).

Non so quello che avrei fatto per evitare che si svolgessero simili argomenti in una prosa che mi ferisce, perchè io sento qualche cosa di più alto di simili ragionamenti (*approvazioni*), specialmente quando si tratta della completa opera progettata per il Po, che ridonderà a beneficio anche di tutto il litorale adriatico e della Sicilia. L'Italia è una famiglia, ripeto, facciamo quello che occorre prima di qua, e poi di là, secondo i bisogni e secondo le nostre facoltà, ma non tormentiamo i contribuenti, che sono stati già tanto tormentati, coll'imporre nuovi contributi, i quali altro non sono che veri e assoluti aumenti della imposta fondiaria.

PRESIDENTE. Circa il tempo che ha avuto il Senato per studiare questo disegno di legge, faccio osservare che fu presentato con relazione ministeriale il 30 novembre u. s.

Presentazione di una relazione.

LUCCHINI LUIGI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LUCCHINI LUIGI. Ho l'onore di presentare al Senato, la relazione dell'Ufficio centrale sulla proposta di legge: « Modificazioni alla legge 30 giugno 1889 sulla requisizione dei quadrupe di e dei veicoli per il servizio del Regio esercito ».

PRESIDENTE. Do atto all'onor. senatore Lucchini Luigi della presentazione di questa relazione, che sarà stampata e distribuita al Senato.

Ripresa della discussione.

PRESIDENTE. Continueremo la discussione del disegno di legge sulla navigazione interna.

PIERANTONI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PIERANTONI. Io affermo con soddisfazione che il più competente e forte critico del disegno di legge è stato il relatore, il quale lo ha dimostrato inutile.

È strana pertanto la conseguenza del suo dire che chiede votarsi una legge che sfugge ad ogni classificazione del potere legislativo e che dà pieno arbitrio al Ministero. Essendosi ieri affermato che nessuna agitazione potrà succedere, che nessuna speranza si potrà destare io domando: quale è l'oggetto della legge? I fiumi, i laghi e i canali atti alla navigazione che sono distinti in quattro classi. Adunque nel cervello dei proponenti e dei fautori della legge si afferma che l'Italia ha tali corsi d'acqua che debbono essere divisi in quattro classi. Se la geografia idraulica dimostra che eccetto il Po, che può essere navigabile come lo era, non vi è che il Tevere che per 40 chilometri potrà essere navigabile, una legge che fa enunciazioni contrarie alla verità, poichè le acque non si inventano e non si distillano dal cervello dei legislatori, è vana legge.

Il Po fu anche teatro di guerre prima ancora che in parte vi dominasse l'Austria, quando gli Stati che avevano la loro signoria su quelle acque erano in lotta. Inutile cosa è che io parli di quello che fu la navigazione del Po, mi limito a domandare: ho io errato parlando delle acque correnti? Potrei anche leggere una buona geografia (ma ciò sarebbe cosa irriverente per il relatore) ove è dimostrato che fuori dei due fiumi indicati nessun altro fiume navigabile esiste nella patria. Perchè parlare dello Zuiderzee; dell'Olanda che sta sotto le dune; non divaghiamo, noi siamo in Italia e lodiamoci del

..... bel paese

ch' Appennin parte, e 'l mar circonda e l'Alpe.

Passo ad un secondo punto. È data facoltà al Governo del Re di provvedere alla iscrizione nelle rispettive classi nelle vie navigabili esistenti o da costruire. La sa o non la sa il Governo l'esistenza di questi corsi? Se la sa, perchè non l'ha detto; e se non la sa perchè creare una legge impossibile?

Pochi avran letto l'art. 1, che reca nessuna nuova iscrizione agli elenchi e nessuna modi-

ficazione ai medesimi potrà essere fatta, se non per legge. Qui risorge la potestà legislativa abdicata per cinque anni. E perchè? E quanto all'obbietto della tassazione nell'articolo quinto che è detto che, « con regolamento, per l'esecuzione di questa legge saranno determinate le spese che le provincie e i comuni interessati, nonchè quelli che sono confinati debbono pagare ». Ponetevi sotto gli occhi la Costituzione, la quale consente la potestà regolamentare a condizioni, ma i regolamenti non si fanno che per l'esecuzione delle leggi, senza derogare all'osservanza delle leggi medesime. Perchè qui si crea il regolamento che impone le tasse! E poi ci lamentiamo di un'agitazione che esiste nel paese, che non crede all'efficacia del potere legislativo! E quando l'onor. relatore nega le agitazioni, io rispondo che conobbi candidature politiche poste per la promessa di un canale navigabile o per la rettificazione di qualche corso d'acqua! Per esempio, senza entrare per questo in questioni regionali, io posso dire che nell'Abruzzo si reclama il porto canale di Pescara, fiume famoso nella storia, alla cui foce morì lo Sforza. Candidature esotiche contro cittadini benemeriti furono poste creando antagonismi tra paesi e paesi. Quando la *Gazzetta Ufficiale* pubblicherà i regolamenti determinanti le classi vi dico che non fate opera prudente e temperata, che violate uno dei cardini del governo rappresentativo.

Io capisco la vita dei partiti e delle maggioranze. Ieri si aveva fiducia nel Ministero defunto, oggi la si ha in quello presieduto dall'onorevole Sonnino, ieri i trionfi, in un non lontano domani la Rupe Tarpea.

Era il Ministero passato che chiedeva per cinque anni un potere assoluto, cioè una facoltà che non può più essere corretta. Io ripeto: chiedete tutto quello che occorre per il Po, e per il Tevere, ma restiamo ossequenti al giuramento prestato, facciamo leggi di cui possiamo rispondere al paese e alla nostra coscienza.

Presentazione di relazioni.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il senatore Finali per presentare alcune relazioni.

FINALI, *presidente della Commissione di finanze*. A nome della Commissione di finanze,

ho l'onore di presentare le relazioni sui tre seguenti progetti di legge:

Proroga a tutto il mese di marzo 1910 dell'esercizio provvisorio degli stati di previsione dell'entrata e della spesa per l'esercizio finanziario 1909-10, che non fossero tradotti in legge entro il 31 dicembre 1910.

Proroga della separazione del ruolo della carriera di ragioneria da quella della carriera amministrativa dell'Amministrazione centrale della guerra;

Sovvenzioni alle masse interne dei corpi del Regno esercito.

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

Ripresa della discussione.

PRESIDENTE. Continueremo la discussione del disegno di legge sulla navigazione interna.

RUBINI, ministro dei lavori pubblici. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

RUBINI, ministro dei lavori pubblici. Onorevoli senatori, debbo anzitutto fare appello alla vostra benevolenza, poichè, giunto da pochissimi giorni a questo posto, tocca a me di sostenere in Senato un disegno di legge, che fu lungamente, e con grandissimo amore studiato dal mio predecessore, e che, prima, fu oggetto degli studi profondissimi di due competenti Commissioni, che ne prepararono gli elementi. Tale compito io certamente non potrò assolvere come si converrebbe all'alta autorità del Senato e come avrebbe indubbiamente fatto il mio predecessore. Ma se io sono impari alla bisogna, fortunatamente il Senato possiede uomini di valore che nella discussione dell'argomento hanno portato un largo contributo alla illustrazione dei punti principali del disegno di legge; per il che se le mie parole faranno difetto, il Senato potrà in ogni modo con tutta cognizione di causa dare il suo competente e desiderato giudizio su di esso.

Il disegno di legge trae la sua origine essenzialmente, secondo il mio modo di vedere, da quella legge del 1865 di cui ora si chiede il rispetto; e che invece, appunto perchè non rispettata, ha dato luogo agli inconvenienti tanto lamentati. Io non faccio con questo la critica del-

l'opera del Governo, pei tanti anni, a riguardo dei corsi d'acqua, e specialmente delle vie di navigazione fluviale e dei canali; perchè ben so che non la volontà ha fatto difetto negli eminenti reggitori della cosa pubblica, che si sono dovuti occupare dell'argomento. Il Senato non ignora come in quasi ogni ordine di lavori l'esecuzione non abbia potuto compiersi secondo i precisi precetti della legge per deficienza di mezzi; soltanto ora, giunti in aere un po' più respirabile, è stato possibile rivolgere con maggiore intensità l'attenzione a questo grave problema.

Come dissi, la legge fondamentale del 1865 deve essere rispettata, e fino ad ora non lo fu per mancanza di mezzi finanziari. È naturale quindi che la disposizione principale del disegno di legge sia l'approvazione dello stanziamento di 10,000,000, per il ripristino di quelle vie che in passato furono presso che completamente trascurate. Ricordo l'onor. Colombo, confermò l'onor. Cadolini che in altri tempi il Po, ad esempio, era navigabile o discretamente navigabile fino a Pavia, e che cessò poi dall'esserlo. Questo vi provi, o signori, la verità della mia osservazione. Sono 10,000,000 che si devono dedicare unicamente a riparare alla trascuranza del passato: quindi non lusinghe grandi si offrono alle popolazioni con questo disegno di legge. La promessa unica che contiene è quella di un milione destinato, come faceva esservare l'egregio relatore, ad opere nuove od a concessioni; ma evidentemente questa somma non può dar luogo nè ai pericoli ai quali accennava specialmente l'onorevole senatore Cadolini, nè a quegli altri ai quali pure si riferiva con dotta parola l'onorevole senatore Pierantoni. È troppo piccola questa somma ed è d'altronde troppo indeterminata, perchè possa suscitare soverchie illusioni. Aggiungo che in me destò qualche impressione il fatto che i due più valorosi contraddittori del disegno di legge si siano in pari tempo mostrati contraddittori l'uno dell'altro. Infatti non riesco a concepire come possano coesistere i dubbi d'eccessivo peso manifestati qui con convinta parola dall'onor. Cadolini, coi pericoli di illusioni eccessive che furono denunziati dall'onor. Pierantoni: l'una affermazione, pare a me, se non distrugge totalmente, contraddice di certo all'altra.

Osservava l'egregio relatore come, all'infuori di questi due stanziamenti, null'altro contenga di positivo la presente legge se non la facoltà della classificazione. Ma perchè questa facoltà possa poi dar luogo ad esecuzione di opere, è chiaro che il Governo dovrà necessariamente chiedere al Parlamento gli opportuni stanziamenti di fondi in bilancio.

L'onor. Cadolini a questo proposito ha osservato che il Governo chiederà stanziamenti, ma non discussione di progetti. Ora è evidente che tanto la Camera come il Senato, occupandosi dell'esame delle domande di stanziamenti, dovranno e vorranno essere informati del come e del dove si spenderanno le somme domandate. E questo perchè non vi è limite nella facoltà d'indagine dei due corpi legislativi.

Or dunque, domando io, dove sono tutti i pericoli ai quali è stato accennato?

Bene è vero che il programma che potrà attuarsi coi mezzi posti a disposizione del Governo non sarà molto grandioso; ma è da avvertire che, come tutti già ricordarono, il nostro paese, allo stato attuale e delle cognizioni pratiche in materia e dei mezzi finanziari, non è in grado di pretendere soluzioni molto numerose e molto importanti del problema della navigazione interna.

Ma se ciò è vero, è però altrettanto vero che la materia richiedeva da parte dei poteri costituiti qualche provvedimento, in quanto appunto, come già facevo osservare, i provvedimenti non rispondono se non ad un obbligo precisamente imposto dalla legge fondamentale del 1865. D'altra parte, anche se il programma, nel nostro paese non può essere tanto vasto, quanto in altri paesi che trovansi in migliori condizioni, ciò non vuol dire che tutto si restringa alla navigazione del Po e del Tevere, perchè anche altri corsi d'acqua, sebbene meno importanti, possono offrire materia al Governo di fare, con l'approvazione dei corpi costituiti, opera buona.

Inoltre anche nei bacini Padano e Tiberino le opere non sono tutte molto semplici, e di una sola classe, come parrebbe risultare dalle parole pronunciate da qualche oratore, in quanto che se le arterie principali possono avere i requisiti per essere classificate tutte in una determinata classe, altre arterie secondarie, che da esse si dipartono, possono avere i caratteri

per la classifica in altre classi. È appunto ciò che giustifica la necessità della ripartizione in varie classi, pure ammettendo che il problema non offra da noi l'ampiezza di soluzioni che consente in altri paesi.

Tanto l'onorevole senatore Cadolini, come l'onorevole senatore Pierantoni dicevano: è lontano da noi il pensiero di voler contrastare ai fini di questo disegno di legge; desideriamo soltanto che esso venga modificato. Se le condizioni del tempo e dell'opera legislativa fossero tali da consentire di ottenere rapidamente questo effetto, io credo che le osservazioni e le raccomandazioni della specie potrebbero essere prese in esame; ma è da considerare che qualunque emendamento pur di lievissima importanza, condurrebbe necessariamente al rinvio del disegno di legge alla Camera, e dando eventualmente luogo a nuovi dibattiti, produrrebbe un ritardo, che non c'è dato ora di valutare, ma che certamente sarebbe assai dannoso.

Ecco perchè se anche il disegno di legge non è così perfetto come potrebbe desiderarsi; non si conviene, a mio avviso, e ne faccio calda preghiera al Senato, di modificarlo.

Del resto, le proposte del disegno medesimo sono contenute in limiti così modesti, che non sarà possibile al potere esecutivo di sconfinare in modo che abbia a temersene alcun danno; mentre si potranno in seguito studiare con calma quelle modificazioni che saranno suggerite dall'esperienza.

Un indugio che ritardasse ancora di molto la decisione di questo problema, del quale da quasi un decennio si è molto vivamente occupata e preoccupata l'opinione pubblica, e per il quale si sono fatti studi profondi di ogni specie, pare a me non sarebbe consigliabile, e certamente desterebbe una sfavorevole impressione nel paese.

Se pertanto non è il caso, a mio avviso, di accettare quegli emendamenti, non essenziali, ma secondari, che potrei forse io stesso trovar buoni e giusti, io spero che il Senato vorrà accogliere le raccomandazioni che gli vengono fatte dal suo Ufficio centrale, e a nome di questo, dal suo egregio relatore che ha testè parlato.

L'Ufficio centrale però, pur prescindendo dal proporre modificazioni, desidera di avere dei chiarimenti intorno specialmente a due punti.

Quanto al primo, che si riferisce all' articolo secondo del disegno di legge, a me pare che la richiesta del voto consultivo dei Consigli provinciali, possa, anche senza nessuna esplicita dichiarazione, ritenersi obbligatorio anche per le vie fluviali di seconda classe.

Se però il Senato e l' Ufficio centrale desiderano in proposito dichiarazioni esplicite, io non ho nessuna difficoltà a farle, nel senso che la richiesta del voto consultivo dei Consigli provinciali non è limitata solo alle opere fluviali di navigazione di terza classe, ma si riferisce anche alle opere fluviali di navigazione di seconda classe.

Un' altra raccomandazione fa l' Ufficio centrale, ed è così ragionevole e giusta che io stesso avrei sentito spontaneamente il bisogno di fare in proposito qualche dichiarazione. Sta in fatto che il disegno di legge sulle derivazioni d' acqua è così intimamente collegato, per il suo contenuto, con quello che oggi si discute, che non è possibile non studiare consciamente il coordinamento di quello con questo.

Nello stato attuale dei lavori del Senato, ciò non si può fare oggi; ma assicuro che, a suo tempo non mancherò alla promessa che ora faccio al Senato di provvedere con ogni cura a tale coordinamento.

Veda dunque il Senato di acconsentire alla preghiera, che io gli rivolgo, di approvare il progetto che da moltissime parti viene reclamato con estrema vivacità, e pensi che non vi sono soltanto interessi materiali od economici, che mirano ad esser soddisfatti con questo disegno di legge. Fra le voci che sorsero in quest' Aula rispettabilissima a propugnare l' adozione di questo progetto, il Senato ha udito anche quella del venerando generale De Sonnaz.

Voci. Ma no, ma no non è generale.

RUBINI. Comunque, vada al fratello del generale il mio elogio destinato al generale stesso, che certamente non è male indirizzato anche a lui.

Altri interessi, dicevo, dei più elevati sono in giuoco; ed io ho potuto udire le più vive esortazioni a procurare l' approvazione di questo disegno di legge da parte di coloro che per la loro posizione sono chiamati a tutelare altri altissimi interessi. E poichè essi affermano che la difesa del Paese può essere largamente coa-

diuvata da una buona sistemazione di navigazione nei fiumi e nei canali, io non dubito che il Senato, sempre il primo nella tutela dei maggiori interessi della patria, non vorrà, non fosse che per questo motivo, porre ostacoli all' approvazione di questo disegno di legge. (*Approvazioni vivissime*).

ARCOLEO. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

ARCOLEO. È molto pericoloso il parlare quando a difesa di un disegno di legge vi è l' autorità del relatore senatore Colombo, e la lunga esperienza, la rettitudine, la stima profonda che tutti abbiamo dell' onor. ministro dei lavori pubblici. Ma io parlo, come al solito, senza prevenzioni.

Ero, non dico entusiasta, ma propenso al disegno di legge; i *forse*, i *ma*, i sottintesi del relatore Colombo, mi hanno fatto profonda impressione, ma con tutto ciò voterò la legge, perchè sono abituato, in momenti come questi, ad assumere la responsabilità, e non è la prima volta che motivo contro e voto a favore. (*ilarità*).

Questa ilarità dimostra che sono nel vero, ed aggiungo per digressione una preghiera, ed il ministro dei lavori pubblici se ne faccia interprete presso il Presidente del Consiglio. Non mettete mai il Senato in condizioni di udire dichiarazioni che hanno sull' animo mio molto peso perchè rivelano la continuazione di un metodo che ci costringe a votare senza discutere.

Il ministro ha detto: riconosco che qualche emendamento potrebbe accettarsi; qualche osservazione accogliersi; ma ciò può essere un pericolo per la legge perchè, se dovesse tornare alla Camera, potrebbe non riuscire approvata.

RUBINI, *ministro dei lavori pubblici*. No, no.

ARCOLEO. Rettifico (per evitare equivoci): porterebbe lungaggini. Abbiamo studiato il disegno di legge, quando sopraggiunse la crisi. Quindi non posso attribuire al ministro la diretta responsabilità di tutto l' organismo del disegno che, certo, egli avrebbe in varie parti chiarito o ritoccato. Ma vi ha un punto che credo non accennato dagli onorevoli Cadolini e Pierantoni, ed il relatore non ha avuto occasione di fermarvi sopra la propria attenzione. Non parlo di decreti, di poteri legislativi o dei limiti tra Go-

verno e Parlamento: certe cose si fanno oggi con molta indifferenza per regolamento, per decreto o per legge. Secondo l'onor. Colombo nulla s' impegna o pregiudica in questo disegno, che contiene semplici norme direttive di una navigazione fluviale che ancora non esiste. Ma vi è un articolo che ha una grande importanza e riguarda la classifica fatta esclusivamente dal potere esecutivo e che ha una ripercussione diretta sulla spesa, cioè se a carico dello Stato o a carico degli Enti. Ora, questo produce un effetto che ha una ripercussione sul bilancio, e quindi su tutti i contribuenti, come avviene se la spesa è a carico dello Stato. Quando, al contrario, la spesa è ripartita, vanno accolte le savie osservazioni del relatore, cioè che quegli Enti, i quali hanno accertata l'utilità, il beneficio, il vantaggio di quella navigazione, devono anche sopportare il sacrificio; e questo è giusto.

Ora mi pare che per lo meno si debba fare raccomandazione al Governo (e noi abbiamo piena fiducia che procederà con molta oculatezza) che in queste questioni di classifica si possa anche giovare di qualche organo dello Stato. Non è molto, per esempio, abbiamo approvato la legge dei provvedimenti per Roma. Ebbene, il Governo, pure insistendo sulla legge, accettò una mia proposta che si riferiva a un preliminare avviso del Consiglio di Stato, come garanzia di prudenza per la classifica delle aree destinate alle costruzioni. Ora io conchiudo: non propongo nessun emendamento per la necessità del momento; voterò la legge, ma raccomando al Governo se non sia il caso di inserire nel regolamento quelle cautele che possano meglio accertare la savia classifica, perchè avrebbe una grave ripercussione sul bilancio.

Domando venia al Senato: ho creduto mio dovere esporre dei dubbi che peraltro ho comuni anche col relatore, ma che non pertanto, per l'urgenza, mi inducono a votare questo disegno di legge.

PRESIDENTE. Se nessun altro chiede di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

CADOLINI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

CADOLINI. Vorrei dire due parole in risposta all'onor. ministro.

Dice l'onor. ministro che le comunicazioni dovranno essere studiate; poi per giustificare le

proposte che ci stanno dinanzi, ha citato i lavori di autorevoli Commissioni. Ora io debbo fargli osservare che gli studi delle Commissioni furono dettati con criteri assolutamente tecnici ed economici; tecnici rispetto alle opere, economici rispetto ai benefici derivabili dalle opere stesse, cioè del commercio; ma quelle Commissioni non si preoccuparono della questione finanziaria. Per siffatta ragione, non basta l'autorità di Commissioni, le quali alla questione dei contributi non avevano neppure pensato. Ci sono anche comitati che si affannano a chiedere la legge, ma essi pure non si preoccupano della questione dei contributi.

L'onor. ministro, che nella finanza è assai dotto e valente; e perciò conosce intimamente le condizioni dei contribuenti, dovrebbe spiegare come a comuni e province, che non sanno più come pagare le spese loro imposte dalle leggi, si possano imporre nuovi contributi, e questi senza la provvida salutare limitazione che io ho indicato, e che è portata dalla legge sulle opere di seconda categoria:

Questo punto è molto grave e delicato, e l'onor. ministro, che è tanto competente, dovrebbe persuadersi che è assolutamente impossibile imporre i nuovi tributi.

Quando discuteremo gli articoli io modestamente proporrò alcuni emendamenti; ma il ministro, che è anche lui esitante sulla opportunità di certe disposizioni, dovrebbe almeno dichiarare che, approvata la legge, studierà nuovi disegni per introdurre queste o quelle modificazioni. Del resto non importa che io prosegua; ne parleremo agli articoli.

RUBINI, ministro dei lavori pubblici. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

RUBINI, ministro lavori pubblici. Risponderò con brevissime parole all'egregio amico senatore Cadolini, ed all'on. senatore Arcoleo circa i pesi che verrebbero ad essere imposti da questa legge agli enti locali. Se io non mi sbaglia di gran lunga, parmi che i pesi imposti agli enti locali dalla legge organica del 1865 siano superiori a questi, (*denegazioni del senatore Cadolini*) in quanto la legge organica del 1865 non esonera dal contributo gli enti locali, i consorzi ed i privati se non per le Opere di prima categoria.

CADOLINI. Da tutte le opere di navigazione.

RUBINI. Dalle opere di prima categoria; ed i requisiti richiesti per la classificazione in questa categoria sono tali che ben poche, come si sa, sono le opere oggi classificate nella categoria medesima. Quindi mi pare che il pericolo non sia molto grave; tanto più considerando che, come ho già detto, ora non si dispone che di un milione per opere nuove, alle quali debbono contribuire gli enti locali, mentre gli altri 10 milioni sono tutti da spendersi dallo Stato e nessuna parte di questa somma è posta a carico degli enti locali.

CADOLINI. E per le opere che verranno dopo?

RUBINI. Per queste basta ricordare che non potranno essere eseguite dal Governo senza l'approvazione del Parlamento. Se il disegno di legge stabilisse fin da ora, in cifra vistosa i pesi degli enti locali, ed il contributo dello Stato capirei le opposizioni; ma per ora il peso da sostenersi dagli enti locali non è richiesto che su quell'unico milione di cui si propone lo stanziamento.

Non è quindi il caso di preoccuparci eccessivamente di ciò. Il discorso del senatore Cadolini sarebbe stato appropriato ad un disegno di legge che rappresentasse una grande fonte di spesa per lo Stato e per gli enti locali; ma nelle proposte attuali la spesa, e per lo Stato e per gli enti locali, in quanto dipenda da opere nuove, è ridotta in confini talmente modesti, che pare a me non debba il Senato troppo preoccuparsene fino a vedervi un grave pericolo. Del resto, se l'onor. Cadolini e gli altri onorevoli senatori presenteranno emendamenti, tutte le dichiarazioni che mi sarà possibile di fare, in quanto quegli emendamenti siano conformi all'indole ed all'economia del disegno di legge e non contrastino con disposizioni specifiche del disegno stesso, saranno da me ben volentieri pronunciate.

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

CADOLINI. Io propongo che si rimandi a domani la discussione degli articoli.

PRESIDENTE. Interrogo il Senato sulla proposta del senatore Cadolini di rimandare a domani la discussione degli articoli di questo progetto di legge. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(Non è approvata).

CADOLINI. Ma in questo modo non c'è nemmeno il tempo di studiare la legge e di preparare gli emendamenti! Io protesto contro questa restrizione!

PRESIDENTE. Ripeto che è scorso un mese da quando il progetto di legge è stato distribuito.

Allora passiamo alla discussione degli articoli, che rileggo.

CAPO I.

Classificazione delle linee navigabili e distinzione delle relative opere.

Art. 1.

I fiumi, i laghi e i canali, atti alla navigazione, sono distinti in quattro classi.

Appartengono alla prima classe quelli la cui navigazione presenta un prelevante interesse di difesa militare.

Appartengono alla seconda classe quei fiumi, laghi e canali che, da soli o collegati fra loro, formano linee di navigazione, le quali mettono capo a porti marittimi o parificati ai marittimi e giovano al traffico di un esteso territorio.

Appartengono alla terza classe quelli che, sebbene manchino dei precedenti requisiti, giovano al movimento commerciale di centri abitati considerevoli per industrie e prodotti agricoli.

Tutti gli altri sono di quarta classe.

CADOLINI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CADOLINI. In questo primo articolo si determina la classificazione delle opere. Ora il ministro ha detto che col disegno di legge non si votano che 10 milioni; e quindi la proposta di classificazione non può nuocere ad alcuno. Ma conviene considerare che l'impegno derivante dalla classificazione, riguarda non solo l'applicazione di questo disegno di legge, ma anche la esecuzione di tutte le opere che dovranno decretarsi di poi.

Dunque la cosa è molto diversa, poiché le disposizioni proposte impegnano anche l'avvenire, e realmente tendono a colpire fin d'ora quegli enti amministrativi, che non possono sostenere nuove spese. Se il ministro prendesse impegno di presentare in un altro disegno di legge, avente per iscopo di modificare que-

st'articolo, allora non avrei altre obiezioni da fare.

All'onor. ministro debbo pure osservare, che la legge del 1865 e quella del 1904, stabiliscono che tutte le opere per la navigazione appartengono alla prima categoria delle opere idrauliche eccetto quelle di piccolissima importanza che ora si metterebbero nella quarta classe delle opere per la navigazione. In esse è detto che appartengono alla prima categoria, e perciò (prego l'onor. ministro di guardar bene) mettono tutte le opere della navigazione a carico dello Stato, salvo la predetta eccezione. Perciò, se egli crede che tale disposizione non sia, per così dire, che una ripetizione delle leggi vigenti, cade in errore. Le poche opere di navigazione che ora sono nella seconda categoria, delle opere idrauliche, hanno la limitazione del ventesimo dell'imposta fondiaria.

COLOMBO, *relatore*. C'è l'abrogazione agli art. 38, 39 e 40...

CADOLINI. È qui dove l'onor. ministro è caduto in errore. Quindi, se egli converrà di proporre un disegno di legge per modificare l'articolo che pone a carico degli enti locali i contributi, non occorrerà l'emendamento.

RUBINI, *ministro dei lavori pubblici*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

RUBINI, *ministro dei lavori pubblici*. Vorrei ben consentire con tutto il piacere a ciò che chiede l'onor. senatore Cadolini, ma pensi il Senato in qual modo si presenterebbe al pubblico la legge. Se io dichiarassi fin d'ora che essa deve essere modificata, quella legge perderebbe qualsiasi vigore, e nessuno, nè io nè chiunque venga dopo di me si attenterebbe di applicarla prima che fosse modificata.

Come, infatti, potrebbe applicarsi una legge già colpita da caducità fin da quando la si approva? Io non so se abbia bene inteso la portata della proposta dell'onor. Cadolini, ma non so raffigurarmela diversamente da quella che ho detto. Certo, io mi sentirei completamente impedito ad applicare la legge, quando avessi pronunciato la promessa che mi si richiede dall'onor. Cadolini, e perciò sono dispiacentissimo di non poter aderire alla sua domanda.

In quanto alle opere classificate dalla legge del 1865, se io non mi sbaglio, esse sono pre-

cisamente quelle che anche nel presente disegno di legge si mantengono in prima categoria. Quindi non è mutato affatto il regime di competenza tributaria che si attiene a quelle opere. Posso sbagliarmi, ma mi pare di non essere lontano dal vero. (*Approvazioni*).

CADOLINI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

CADOLINI. Io propongo il seguente emendamento. Dopo le parole: « appartengono alla prima classe quelli la cui navigazione presenta un prevalente interesse di difesa militare » vorrei che si aggiungessero le altre: « e le opere concernenti il fiume Po e il fiume Tevere ».

PRESIDENTE. Come il Senato ha udito, il senatore Cadolini propone che al comma 3° di quest'articolo 1° sia fatta la seguente aggiunta: « e le opere concernenti i fiumi Po e Tevere ».

Domando al Senato se l'emendamento proposto dal senatore Cadolini è appoggiato. Chi l'appoggia è pregato di alzarsi.

(È appoggiato).

PRESIDENTE. Procederemo ora all'approvazione dei due primi capoversi di quest'articolo 1°, sui quali non è stata fatta alcuna osservazione. Li rileggo:

« I fiumi, i laghi e i canali, atti alla navigazione, sono distinti in quattro classi.

« Appartengono alla prima classe quelli la cui navigazione presenta un prevalente interesse di difesa nazionale ».

Chi approva i due primi capoversi di quest'articolo 1° è pregato di alzarsi.

(Sono approvati).

Viene ora il terzo capoverso al quale il senatore Cadolini avrebbe proposto il suo emendamento.

Incomincio col porre ai voti il capoverso com'è nel disegno di legge; lo rileggo:

« Appartengono alla seconda classe quei fiumi, laghi e canali che, da soli o collegati fra loro, formano linee di navigazione, le quali mettono capo a porti marittimi o parificati ai marittimi e giovano al traffico di un esteso territorio ».

Chi approva questo terzo capoverso è pregato di alzarsi.

(Approvato).

A questo terzo capoverso il senatore Cadolini avrebbe proposto la seguente aggiunta: « e le opere concernenti i fiumi Po e Tevere ».

Domando all'Ufficio centrale se accetta la proposta di aggiunta presentata dal senatore Cadolini.

COLOMBO, *relatore*. L'Ufficio centrale non può accettare l'emendamento proposto dal senatore Cadolini, perchè l'art. 40 del presente disegno di legge modifica precisamente gli articoli 4 e 5 della legge del 1865.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, pongo ai voti l'aggiunta proposta dal senatore Cadolini.

Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(Non è approvato).

PRESIDENTE. Pongo ora ai voti l'intero articolo 1°, che rileggo:

Art. 1.

I fiumi, i laghi e i canali, atti alla navigazione, sono distinti in quattro classi.

Appartengono alla prima classe quelli la cui navigazione presenta un prevalente interesse di difesa militare.

Appartengono alla seconda classe quei fiumi, laghi e canali che, da soli o collegati fra loro, formano linee di navigazione, le quali mettono capo a porti marittimi o parificati ai marittimi e giovano al traffico di un esteso territorio.

Appartengono alla terza classe quelli che, sebbene manchino dei precedenti requisiti, giovano al movimento commerciale di centri abitati considerevoli per industrie e prodotti agricoli.

Tutti gli altri sono di quarta classe.

(Approvato).

Art. 2.

È data facoltà al Governo del Re, per un periodo di cinque anni dalla promulgazione della presente legge, di provvedere alla iscrizione nelle rispettive classi delle vie navigabili esistenti o da costruire. Scorsi i cinque anni nessuna nuova iscrizione negli elenchi e nessuna modificazione agli stessi potrà esser fatta se non per legge.

La iscrizione è fatta mediante decreto reale su proposta del ministro dei lavori pubblici:

a) di concerto coi ministri della guerra e della marina per le vie navigabili da comprendere nella prima classe;

b) di concerto coi ministri della marina e di agricoltura, industria e commercio, per le vie navigabili da comprendere nella seconda classe, e col solo ministro di agricoltura, industria e commercio per quelle da comprendere nella terza, uditi i Consigli provinciali interessati.

I canali artificiali di qualunque natura, esistenti o da costruire, ed a qualsiasi ente o persona appartengano, possono essere classificati tra le vie navigabili agli effetti della presente legge, salvi ed impregiudicati i diritti di proprietà.

Per i canali patrimoniali dello Stato la classificazione ha luogo di concerto anche col ministro delle finanze.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

RUBINI, *ministro dei lavori pubblici*. Sul comma b di questo art. 2 credo mio dovere di ripetere la dichiarazione che mi fu chiesta dall'Ufficio centrale, e cioè che saranno uditi i Consigli provinciali interessati, non soltanto per la terza classe ma anche per la seconda.

Il Regolamento potrà spiegare questa interpretazione della disposizione legislativa.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, pongo ai voti l'art. 2.

Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(Approvato).

Art. 3.

Le opere che hanno per unico oggetto la navigazione si distinguono in opere di ristabilimento e di manutenzione, ed in opere nuove.

Le opere di ristabilimento hanno per iscopo di ripristinare nelle vie navigabili, nei porti e scali, negli edificii e meccanismi le primitive dimensioni, forme e condizioni, che abbiano perdute per qualsiasi causa od accidente.

Le opere di manutenzione consistono in tutti i lavori occorrenti:

a) per conservare nelle vie navigabili l'attitudine all'esercizio della navigazione, mantenendo le dimensioni e forme delle vie stesse, nonchè i porti e scali, gli edificii, le conche, gli ascensori, i piani inclinati ed altri simili mezzi;

b) per rendere sicura la navigazione col

segnalamento in conformità alle norme da stabilirsi col regolamento.

Sono opere nuove quelle che abbiano uno dei seguenti scopi:

a) migliorare, ampliare, variare vie navigabili esistenti od i rispettivi edifizii e meccanismi;

b) estendere la navigazione ad altri fiumi o tronchi di fiume, ad altri laghi, ad altri canali o tronchi di canale;

c) costruire nuovi canali di navigazione o nuovi porti e scali o meccanismi inservienti alla navigazione ed al carico e scarico delle merci.

(Approvato).

CAPO II.

Spese per le opere di navigazione.

SEZIONE 1^a

Spese per le vie navigabili della prima classe.

Art. 4.

Tutte le opere di cui al precedente articolo stanno, per le vie navigabili della prima classe, ad esclusivo carico dello Stato.

(Approvato).

SEZIONE 2^a

Spese per le vie navigabili della seconda classe.

Art. 5.

Nelle vie navigabili iscritte nella seconda classe le opere di ristabilimento e di manutenzione sono ad esclusivo carico dello Stato.

Le opere nuove si eseguono dallo Stato; ma le relative spese sono per tre quinti a carico dello Stato e per gli altri due quinti a carico delle provincie e comuni interessati, in proporzione del rispettivo interesse valutato, secondo norme che verranno stabilite nel regolamento per l'esecuzione della presente legge.

Quando, anzichè con opere di ristabilimento convenga meglio provvedere con opere nuove, dalla spesa dell'opera nuova viene dedotta la somma che sarebbe occorsa per l'opera di ristabilimento e tale somma resta ad esclusivo carico dello Stato.

(Approvato).

Art. 6.

Mediante decreto reale, su proposta del ministro dei lavori pubblici, di concerto col ministro di agricoltura, industria e commercio, sentiti i Consigli provinciali e comunali, è approvato l'elenco delle provincie e dei comuni che ritraggono beneficio dall'opera nuova e fissata l'aliquota del rispettivo contributo.

Contro tale decreto è ammesso il ricorso alla V sezione del Consiglio di Stato.

(Approvato).

Art. 7.

In conformità al decreto reale di cui nel precedente articolo, il contributo di ciascuna provincia e di ciascun comune è determinato provvisoriamente in base alla spesa prevista nei progetti esecutivi, ed è pagato in cinque annualità a cominciare dall'anno successivo a quello in cui si intraprende la esecuzione dei lavori.

Se però il progetto esecutivo assegna un periodo superiore ad anni cinque per il compimento dell'opera, è in corrispondenza aumentato il numero delle annualità in cui va ripartito il contributo predetto.

Compiuta l'opera, la ripartizione delle quote è definitivamente stabilita in proporzione della spesa effettiva. In caso di economia sulla spesa prevista sono rimborsate alle provincie e comuni le maggiori somme corrisposte; in caso di eccedenza, il maggior contributo da loro dovuto può essere ripartito in non meno di cinque annualità, mediante decreto del ministro dei lavori pubblici di concerto con quello tesoro.

(Approvato).

SEZIONE 3^a

Spese per le vie navigabili della terza classe.

Art. 8.

Alle opere di ristabilimento, di manutenzione ed alle opere nuove nelle vie navigabili della terza classe si provvede dal consorzio obbligatorio delle provincie e comuni interessati.

Lo Stato concorre nelle relative spese in misura di due quinti.

La vigilanza dei lavori è affidata al Genio civile ed il concorso dello Stato può essere corrisposto anche a rate secondo l'avanzamento dei lavori, comprovato da certificati dell'ufficio competente del Genio civile.

(Approvato).

Art. 9.

Il ministro dei lavori pubblici ha facoltà di consentire che il consorzio anticipi la quota dovuta dallo Stato per opere di ristabilimento e per opere nuove.

La restituzione è fatta in un numero di annualità non maggiore di cinquanta, comprensive della quota di ammortamento e degli interessi.

Col decreto ministeriale che approva il progetto e la convenzione si impegnano le annualità pattuite sul fondo di cui all'art. 35.

(Approvato).

Art. 10.

Mediante decreto reale, su proposta del ministro dei lavori pubblici, di concerto con quello di agricoltura, industria e commercio, sentiti i Consigli provinciali e comunali, si dichiara la costituzione del consorzio, e si ripartiscono fra i consorziati, per aliquote fisse, gli oneri, in proporzione dell'interesse di ognuno, valutato secondo le norme del regolamento.

Contro il decreto reale è ammesso il ricorso alla Sezione V del Consiglio di Stato.

(Approvato).

Art. 11.

L'assemblea del consorzio è costituita dai delegati delle provincie e comuni che lo compongono, in numero proporzionale all'aliquota degli oneri consorziali.

Essa può ammettere a far parte del consorzio altri enti morali o persone giuridiche, Società civili, industriali e commerciali legalmente costituite, e particolari individui, che ne facciano domanda, determinando quale debba essere la quota di contribuzione e la corrispondente rappresentanza di ciascun ammesso.

Alle assemblee del consorzio può sempre intervenire, senza voto deliberativo, un funzionario delegato dal Ministero dei lavori pubblici.

Le deliberazioni dell'assemblea e della deputazione consorziale sono regolate e rese esecutive nei modi e con le formalità prescritte per l'amministrazione delle provincie.

Esercitano rispettivamente le loro attribuzioni sui consorzi e sugli assuntori privati il prefetto e la Giunta provinciale amministrativa della provincia nella quale il consorzio o l'ente o privato assuntore ha la sua sede.

(Approvato).

Art. 12.

Quando l'assemblea dei delegati non adempia alle proprie incombenze, o comunque comprometta l'economia, l'ordinamento ed il fine del consorzio, può, su proposta del ministro dei lavori pubblici, essere sciolta mediante decreto Reale previo parere del Consiglio di Stato.

Alla ricostituzione di essa deve procedersi entro tre mesi, durante il quale termine l'amministrazione del consorzio è affidata ad una Commissione straordinaria, composta di tre membri, che verranno nominati collo stesso decreto Reale.

(Approvato).

SEZIONE 4ª

Spese per le vie navigabili della quarta classe.

Art. 13.

Alle opere di ristabilimento e di manutenzione ed alle opere nuove nelle vie navigabili della quarta classe si provvede dal consorzio volontario tra provincie, comuni ed altri enti, Società commerciali, industriali ed agricole, e particolari individui, od anche solamente da enti o particolari individui.

Lo Stato può concorrere nelle spese per opere di ristabilimento e per opere nuove in misura non minore di un quinto né maggiore di due quinti.

Nel regolamento per l'esecuzione della presente legge sono stabilite le norme per la formazione, l'ordinamento e l'amministrazione dei consorzi e per il riparto delle spese.

(Approvato).

Art. 14.

Il consorzio può essere dichiarato obbligatorio, per le opere di ristabilimento e nuove,

con decreto del ministro dei lavori pubblici, purchè ne sia stato espresso il voto dai rappresentanti di almeno un quinto degl' interessi compresi nel consorzio stesso.

In tal caso è obbligatorio anche il concorso dello Stato ed è applicabile l'art. 9.

(Approvato).

CAPO III.

Proventi e tasse di navigazione.

Art. 15.

Entro sei mesi dalla data del decreto di approvazione del progetto esecutivo delle nuove opere si può procedere, coll'osservanza delle formalità di legge, alla espropriazione di quelle aree che si ravvisino necessarie ed utili per sedi di scali in previsione di un maggior movimento commerciale, e di quelle che, trovandosi in vicinanza di scali, convenga riserbare per magazzini e futuri impianti commerciali o industriali.

L'indennità da corrispondersi all'espropriato consiste nel giusto prezzo dell'immobile secondo il valore ed il suo stato attuale, indipendentemente dal vantaggio speciale che ad esso derivi dalla nuova opera di navigazione.

(Approvato).

Art. 16.

È pur data facoltà di imporre un contributo annuo a carico dei proprietari di fondi confinanti o contigui alla via navigabile e di commercianti o industriali in proporzione del beneficio diretto che ad essi derivi dalla nuova opera di navigazione.

Nel regolamento sono stabilite le norme per determinare la misura e la durata di tale contributo, che è riscosso nelle forme e coi privilegi stabiliti per le imposte dirette, e costituisce un onere reale sui fondi che ne sono gravati.

Contro l'atto col quale viene imposto il contributo di cui nel presente articolo è ammesso il ricorso alla V Sezione del Consiglio di Stato.

(Approvato).

Art. 17.

Per l'ancoraggio artificiale, per l'alaggio meccanico e per servizi di passaggio alle conche, di elevatori, di piani inclinati e di altri

simili meccanismi sono ammessi speciali tasse, secondo i criteri ed entro i limiti da determinarsi col regolamento.

Tali tasse sono stabilite e modificate con decreti reali, su proposta del ministro dei lavori pubblici, d'accordo coi ministri delle finanze e di agricoltura, industria e commercio, sentiti il Consiglio superiore dei lavori pubblici ed il Consiglio di Stato.

Contro tali decreti è ammesso il ricorso alla V Sezione del Consiglio di Stato.

(Approvato).

Art. 18.

Con le norme da stabilirsi nel regolamento i contributi e le tasse, di cui agli articoli 16 e 17, ed i proventi che durante il periodo di cinquanta anni possono ritrarsi da nuove o maggiori portate di acqua utilizzabili per irrigazione, ovvero da nuove o maggiori energie idrauliche prodotte da un'opera nuova di navigazione, vengono impiegati ad ammortizzare il capitale d'impianto ed a rimborsare le spese di esercizio e quelle di manutenzione e miglioramento delle opere, con proporzionale diminuzione delle quote di spesa a carico dello Stato e degli altri enti a norma degli articoli 5, 8 e 13.

Quando però gli aumenti di portata o di energia si verificano in un canale patrimoniale, un decimo dei proventi stessi è attribuito all'ente cui appartiene il canale.

Ammortizzato il capitale d'impianto:

a) i contributi di cui all'art. 16 cessano, ma possono essere reimposti per l'esecuzione d'opere addizionali o di miglioramento;

b) le tasse di cui all'art. 17 vengono corrispondentemente diminuite, restando solo a corrispettivo del servizio ed a rimborso delle spese di manutenzione e miglioramento delle opere;

c) la parte dei proventi per aumento di portata o di energia idraulica, attribuita all'ammortamento del capitale d'impianto, è devoluta agli enti che concorsero nella spesa in ragione delle rispettive quote sino al termine dei 50 anni.

Trascorsi 50 anni, i proventi per aumento di portata o di energia nell'intero loro ammontare spettano in ogni caso allo Stato od all'ente cui appartiene il canale patrimoniale.

(Approvato).

Art. 19.

Quando le provincie ed i comuni interessati nelle spese per opere nuove di navigazione si trovino nelle condizioni di cui all'art. 5 lettera b) della legge 12 luglio 1908, n. 444, è ammessa sulle vie navigabili di 2^a, 3^a e 4^a classe una tassa temporanea di pedaggio per tonnellata-chilometro di merce trasportata, secondo i criteri ed entro i limiti da determinarsi per regolamento.

Tale tassa da stabilirsi e modificarsi con le norme di cui all'art. 17, secondo capoverso cessa d'aver applicazione quando, tenuto conto dei proventi di cui all'art. 18, sieno rimborsate le quote di spesa per nuove opere poste a carico delle provincie e dei comuni dagli articoli 5, 8 e 13.

(Approvato).

CAPO IV.

Anticipazioni di spese per opere di navigazione.

Art. 20.

È autorizzata la costituzione di Società tra provincie, comuni ed altri enti, Società commerciali, industriali, ed agricole e particolari individui, ed anche solo fra enti privati o fra particolari individui allo scopo di anticipare somme occorrenti per opere nuove di navigazione.

L'atto costitutivo della Società e lo statuto da cui sarà retta, sono approvati mediante decreto reale, su proposta del ministro di agricoltura, industria e commercio, d'accordo con quelli dei lavori pubblici e del tesoro, previo parere del Consiglio di Stato.

(Approvato).

Art. 21.

Il contratto di anticipazione ha luogo tra la Società e lo Stato per le linee navigabili della prima e della seconda classe, e tra la Società ed i rispettivi consorzi per le linee della terza e della quarta classe.

Quando il contratto intercede tra la Società e lo Stato, la restituzione è fatta in un numero di annualità, comprensive della quota di ammortamento e degli interessi, non maggiore

di cinquanta, salvo diversa convenzione della Società colle provincie ed i comuni contribuenti nei soli rapporti tra loro se l'anticipazione è fatta per vie navigabili della seconda classe. In tal caso l'obbligo dello Stato alla restituzione è limitato a tre quinti soltanto, rimanendo, per gli altri due quinti, coi relativi privilegi ma senza garanzia ceduto il credito, che lo Stato ha in virtù dell'art. 5 della presente legge verso le provincie ed i comuni interessati alla via navigabile per la quale si contratta l'anticipazione.

(Approvato).

Art. 22.

Quando il contratto intercede tra la Società ed il consorzio, l'obbligo della restituzione incombe unicamente al consorzio. Questo può cedere il credito dipendente dal concorso dello Stato, ma lo Stato non è tenuto a pagare che nella misura e nei modi e termini dipendenti dagli impegni già assunti nei rapporti del consorzio.

(Approvato).

Art. 23.

I contratti di anticipazione diventano perfetti ed esecutivi soltanto dopo che siano stati approvati dal Governo, in relazione alla disponibilità dei fondi stanziati.

L'approvazione è data mediante decreto reale, su proposta del ministro dei lavori pubblici, di concerto con quello del tesoro, sentito il parere del Consiglio di Stato.

(Approvato).

CAPO V.

Concessione di opere e mezzi di navigazione.

Art. 24.

Possono formare oggetto di concessione il ristabilimento, la costruzione e manutenzione delle opere e l'impianto e l'esercizio dei mezzi occorrenti alla navigazione, col diritto esclusivo nel concessionario di percepire i proventi e le tasse di cui al capo III della presente legge, meno le tasse di pedaggio, di cui all'art. 19.

Ove occorra un supplemento di corrispettivo può essere accordata al concessionario una sov-

venzione annua da dividersi fra lo Stato e gli altri enti in proporzione degli oneri rispettivamente imposti dalla presente legge, restando ciascuno obbligato soltanto per la propria quota. In tale caso per la parte a carico degli enti interessati sono applicabili le disposizioni dell'articolo 19.

(Approvato).

Art. 25.

La concessione ha una durata non minore di cinquanta anni nè maggiore di settanta.

Trascorsi trenta anni dal giorno in cui è cominciata la riscossione anche parziale di proventi e tasse, o trascorso il minor termine stabilito nell'atto di concessione, è in facoltà dello Stato di farne in qualsiasi epoca il riscatto alle condizioni dell'art. 284 della legge 20 marzo 1865, n. 2248, allegato F, avendosi riguardo ai prodotti ottenuti dalle opere e mezzi concessi, e colle norme stabilite negli articoli 8 e 9 della legge 12 luglio 1908 sia per quanto concerne la diffida, l'efficacia sua e la determinazione arbitraria dell'indennità.

(Approvato).

Art. 26.

Il concessionario ha diritto di prelazione per nuove opere e nuovi impianti nell'istessa via di navigazione, nel caso in cui, udito il Consiglio superiore dei lavori pubblici, con decreto ministeriale si sia dichiarata l'opportunità della nuova opera o del nuovo impianto.

Contro tale decreto il concessionario può ricorrere alla Sezione V del Consiglio di Stato.

Egli è però tenuto, sotto pena di decadenza, ad eseguire nelle opere e negli impianti concessi le variazioni dipendenti da sviluppo del traffico, da mutamenti avvenuti nel corso d'acqua ed in genere da qualunque causa anche fortuita o di forza maggiore.

(Approvato).

Art. 27.

La domanda di concessione deve essere accompagnata:

a) dal progetto esecutivo delle opere di ristabilimento e delle opere nuove, con l'indi-

cazione dei termini entro i quali debbono essere incominciate e compiute;

b) da una relazione che indichi la natura delle opere di manutenzione e l'annua spesa media presuntiva;

c) da un piano finanziario da cui risultino in linea presuntiva il costo delle opere di ristabilimento e nuove e la spesa annua media della manutenzione, come pure l'ammontare approssimativo dei proventi e delle tasse di esercizio.

Il richiedente deve inoltre dimostrare la disponibilità dei mezzi finanziari occorrenti per l'intrapresa e dare cauzione.

(Approvato).

Art. 28.

La concessione è fatta mediante decreto reale, su proposta del ministro dei lavori pubblici, d'accordo con quelli di agricoltura, industria e commercio e del tesoro, su conforme parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici e del Consiglio di Stato.

Per le opere e per gli impianti in canali navigabili patrimoniali, il decreto reale di concessione è fatto d'accordo anche col ministro delle finanze.

Per le concessioni relative alle linee navigabili della terza e della quarta classe occorre inoltre il consenso della rappresentanza del consorzio. Tale consenso non sarà necessario per le linee navigabili della 3ª classe quando abbia avuto applicazione la disposizione di cui al primo comma dell'articolo 12.

(Approvato).

Art. 29.

La determinazione dell'annualità o della sovvenzione annua di cui agli articoli 9, 21 e 24 è fatta a norma del comma 3º dell'articolo 5 della legge 12 luglio 1908, n. 444.

Le disposizioni dell'articolo 7 ultimo comma della legge 12 luglio 1908, n. 444, sono applicabili alle obbligazioni emesse dalle Società per azioni, concessionarie di opere e mezzi di navigazione.

(Approvato).

CAPO VI.

Disposizioni generali e transitorie.

SEZIONE 1^a

Disposizioni generali.

Art. 30.

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

a) quando dagli esercenti delle linee ferroviarie o tranviarie o di navigazione sia fatta richiesta d'eseguirli a proprie spese;

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

Art. 31.

L'approvazione, da parte della competente autorità, dei progetti di opere aventi per unico oggetto la navigazione, ha, per tutti gli effetti di legge, valore ed efficacia di dichiarazione di pubblica utilità.

I progetti esecutivi delle opere di cui agli articoli 8 e 13, compilati dai consorzi, sono approvati dal Ministero dei lavori pubblici, secondo le norme vigenti per le opere che si eseguono dal Ministero stesso.

(Approvato).

Art. 32.

Le quote dovute da provincie e comuni in forza della presente legge, sono versate nei modi e termini stabiliti per l'imposta fondiaria.

I contributi a carico di altri enti, di Società e particolari individui si riscuotono nelle forme e coi privilegi delle pubbliche imposte.

(Approvato).

Art. 33.

Nulla è innovato nelle attribuzioni date al Ministero dei lavori pubblici dalle leggi vigenti in ordine alla polizia della navigazione sui laghi, fiumi e canali e della fluitazione.

Alla navigazione sui fiumi e canali sono estese le norme vigenti per la navigazione sui laghi.

(Approvato).

Art. 34.

Chiunque nei fiumi, laghi e canali eseguisca opere od impianti inservienti alla navigazione senza averne ottenuta la concessione o senza esservi stato autorizzato dal Governo, incorre in una multa da lire cento a lire tremila e nella perdita delle opere e degli impianti, quando dall'autorità competente non sia ordinata la riduzione in pristino.

Il contravventore è inoltre tenuto al risarcimento dei danni verso chi ha in legittimo esercizio le opere e gli impianti esistenti nell'istessa via navigabile.

(Approvato).

Art. 35.

Con leggi speciali saranno autorizzate le somme necessarie per la esecuzione di opere nuove nelle vie navigabili di prima e seconda classe, da iscriversi nella parte straordinaria del bilancio del Ministero dei lavori pubblici. Alle opere di manutenzione si provvederà coi fondi all'uopo stanziati annualmente nella parte ordinaria del bilancio stesso.

Per le opere di ristabilimento nei fiumi, laghi e canali navigabili compresi negli elenchi delle opere idrauliche di prima e seconda categoria è autorizzata la spesa di lire 10,000,000 da iscriversi per 3,000,000 in ciascuno degli esercizi 1910-11 e 1911-12 e per 4,000,000 nell'esercizio 1912-13, nella parte straordinaria del bilancio stesso. I suddetti stanziamenti saranno costituiti per un milione in ogni esercizio da prelevamenti sull'assegnazione di cui all'articolo 1° della legge 21 giugno 1906, n. 238, e per 2 milioni in ciascuno degli esercizi 1910-1911 e 1911-12, e per 3 milioni nell'esercizio 1912-13, da assegnazioni in eccedenza al limite stabilito dall'articolo 1° sopra citato.

Il Governo è autorizzato ad accordare sovvenzioni e concorsi per opere nelle vie navigabili, a norma della presente legge, nel limite di un milione per l'esercizio 1910-11 e nel limite che sarà d'anno in anno determinato con la legge di bilancio per gli esercizi successivi.

Nello stato di previsione dell'entrata saranno iscritti annualmente *in distinti capitoli* i concorsi degli enti interessati nelle opere per linee navigabili di prima e seconda classe e le quote sui contributi, tasse e proventi a norma della presente legge.

(Approvato).

Art. 36.

Con decreto dei ministri delle finanze e dei lavori pubblici può essere autorizzata:

a) l'esenzione dal diritto proporzionale di registro e l'applicazione del solo diritto fisso di lire una stabilito dall'articolo 5 della legge 29 giugno 1873, n. 1475; ai contratti di anticipazione, agli atti di concessione ed agli atti costitutivi della Società, di cui agli articoli 9, 20 e 21 della presente legge;

b) l'applicazione delle disposizioni dell'articolo 292 della legge 20 marzo 1865, n. 2248, allegato F, agli atti d'acquisto ed alle espropriazioni dei terreni e stabili necessari per la costruzione ed ampliamento dell'opera di navigazione.

(Approvato).

SEZIONE 2^a

Disposizioni transitorie.

Art. 37.

Durante il periodo di cinque anni, a decorrere dalla pubblicazione della presente legge lo Stato continuerà a provvedere ad esclusivo suo carico od a norma dell'art. 5 del testo unico di legge 25 luglio 1904, n. 523, alle opere di manutenzione le quali abbiano per unico oggetto la conservazione dell'attitudine all'esercizio della navigazione o la sicurezza della navigazione stessa nei fiumi, laghi e canali compresi nella terza o nella quarta classe, ma attualmente iscritti fra le opere idrauliche di prima o di seconda categoria in virtù degli articoli 93, 94 lett. c) e 174 della legge 20 marzo 1865, allegato F.

(Approvato).

Art. 38.

Quando anziché con le opere di ristabilimento di cui all'art. 35 convenga meglio provvedere con opere nuove, dalla spesa dell'opera nuova viene dedotta la somma che sarebbe occorsa per l'opera di ristabilimento e tale somma verrà dallo Stato pagata al Consorzio che eseguisce l'opera nuova.

(Approvato).

Art. 39.

Per i porti e scali lacuali e fluviali compresi in linee di navigazione, i quali al momento della pubblicazione della presente legge si trovino già classificati e parificati ai marittimi restano ferme le disposizioni del testo unico della legge 2 aprile 1885, n. 3095, e della legge 25 luglio 1904, n. 523, fino a che rispetto a tali porti e scali non sia, durante il quinquennio dalla pubblicazione della legge, provveduto alle classificazioni di cui all'art. 2 e restano definitivamente attribuite a tali porti e scali le somme che siano state loro assegnate in base agli articoli 3 e 4 della legge 14 luglio 1907, n. 542.

(Approvato).

Art. 40.

Nel testo unico di legge 25 luglio 1904, n. 523, sono portate le seguenti variazioni:

a) l'art. 4 è così modificato: « Sono a carico dello Stato le opere che hanno per unico oggetto la conservazione dell'alveo dei fiumi di confine.

« Lo Stato sostiene pure le spese necessarie per i canali artificiali, navigabili patrimoniali, quando altrimenti non dispongano speciali convenzioni ».

b) le facoltà attribuite ai prefetti dagli articoli 95, 97 e 101 sono esercitate dal Ministero dei lavori pubblici per i corsi d'acqua navigabili;

c) sono abrogati il capoverso c) dell'art. 5, gli articoli 13, 70, 77 ed ogni altra disposizione contraria alla presente legge.

(Approvato).

Art. 41.

Il Governo del Re è autorizzato:

a) a sopprimere, sostituire e modificare i regolamenti di cui agli articoli 78 e 92 del testo unico di legge 25 luglio 1904, n. 523;

b) a riunire in testo unico le disposizioni delle leggi relative alla navigazione e fruizione sui fiumi, laghi e canali in quanto non sieno contrarie alla presente legge.

(Approvato).

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

Risultato di votazione.

PRESIDENTE. Proclamo il risultato della votazione a scrutinio segreto del disegno di legge:

Sull'insegnamento e sugli insegnanti di educazione fisica:

Senatori votanti	90.
Favorevoli	69
Contrari	21

Il Senato approva.

Leggo l'ordine del giorno per domani alle ore 15:

I. Votazione per la nomina:

a) di sei membri del Consiglio superiore della pubblica istruzione;

b) di un componente della Commissione di finanze;

c) di un componente della Commissione per le petizioni;

d) di un consigliere di Amministrazione del Fondo speciale per usi di beneficenza e di religione nella città di Roma;

e) di tre commissari alla Cassa dei depositi e prestiti;

f) di tre commissari di vigilanza all'Amministrazione del Fondo per il culto.

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

Sulla navigazione interna (N. 141).

III. Discussione dei seguenti disegni di legge:

Proroga a tutto il mese di marzo 1910 dell'esercizio provvisorio degli stati di previsione dell'entrata e della spesa per l'esercizio finanziario 1909-910 che non fossero tradotti in legge entro il 31 dicembre 1909 (N. 143-*urgenza*);

Proroga della separazione del ruolo della carriera di ragioneria da quella della carriera amministrativa nell'Amministrazione centrale della guerra (N. 144-*urgenza*);

Sovvenzioni alle masse interne dei Corpi del Regio esercito (N. 145-*urgenza*);

Costituzione in comuni delle frazioni di Santa Marina Salina, Malfa e Leni che costituiscono l'attuale comune di Salina (N. 79).

La seduta è sciolta (ore 18.30).

Licenziato per la stampa il 27 dicembre 1909 (ore 20).

AVV. EDOARDO GALLINA

Direttore dell'Ufficio dei Resoconti delle sedute pubbliche.