

XXXª TORNATA

LUNEDÌ 15 GIUGNO 1914

Presidenza del Presidente MANFREDI

INDICE

Disegni di legge (approvazione di):

Assegnazione straordinaria di lire 29,354.26 da inserirsi nello stato di previsione della spesa del Ministero degli affari esteri per l'esercizio finanziario 1913-14 per provvedere al pagamento di indennità arretrate spettanti a taluni funzionari diplomatici (N. 67) pag. 552

Assegnazione straordinaria di lire 70,000 da inserirsi nello stato di previsione della spesa del Ministero degli affari esteri per l'esercizio finanziario 1914-15 per spese ed assegni spettanti al Commissario ed al personale italiano addetto alla Commissione internazionale di controllo per l'Albania (N. 68) 552

(Discussione dei disegni di legge):

Maggiori assegnazioni su taluni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero degli affari esteri per l'esercizio finanziario 1913-14 (N. 65) 551

Oratori:

CARAPA D'ANDRIA, *relatore* 551DI SAN GIULIANO, *ministro degli affari esteri*. 551

Provvedimenti riguardanti gli applicati delle Amministrazioni militari dipendenti, gli ufficiali d'ordine dei magazzini militari o gli assistenti del genio militare (N. 69)

Oratori:

GRANDI, *ministro della guerra* 556LAMBERTI, *relatore* 553, 556

Interpellanze (svolgimento di) del senatore Arnaboldi ai ministri dei lavori pubblici o del tesoro per conoscere quali sieno i criteri del Governo per assicurare la sollecita applicazione della navigazione interna della valle Padana a norma della legge 2 gennaio 1910, che i comitati lombardi veneti attendono e reclamano, nonché la ricognizione legale del Consorzio per la costruzione e l'esercizio del porto di Pavia 538

Oratori:

ARNABOLDI pag. 538, 549

CADOLINI 545, 548

CIUFFELLI, *ministro dei lavori pubblici* . 547, 550

del senatore Beneventano al ministro dei lavori pubblici per sapere quali provvedimenti intenda di prendere affinché la bonifica del lago di Lentini venga eseguita 557

Oratori:

BENEVENTANO 557, 560

CIUFFELLI, *ministro dei lavori pubblici* . 559, 560

Domanda del senatore Levi in seguito alla sua interpellanza al ministro della guerra 537

Oratori:

GRANDI, *ministro della guerra* 538

LEVI ULDERICO 537, 538

Ordine del giorno (inversione dell') 551

Relazioni (presentazione di) 538

La seduta è aperta alle ore 15.

Sono presenti i ministri degli affari esteri, della guerra, dei lavori pubblici, e il sottosegretario di Stato della marina.

D'AYALA VALVA, *segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente, il quale è approvato.

Domanda del senatore Levi Ulderico in seguito alla sua interpellanza al ministro della guerra.

LEVI ULDERICO. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

LEVI ULDERICO. Mi perdoni il Senato, in grazia del laconismo che ho costantemente rispettato, se, non per morbosa curiosità, ma per compiere un dovere, per soddisfare la giusta ansietà di molti cittadini e di tutti gli onore-

voli colleghi, prendo, per la terza volta, la parola su di un doloroso fatto, che tutti vorremmo non si fosse verificato.

Tacqui allorquando mi rispose la prima e la seconda volta l'onorevole ministro, il quale prudentemente e giustamente trincerossi dietro la mancanza di esaurienti notizie per astenersi da una risposta definitiva.

Ed oggi di nuovo l'interpello non senza ripetere, pur tralasciando ogni particolare, che resta a spiegarsi perchè questi ufficiali - malgrado il divieto fattone dal comando generale dello stato maggiore - uscirono per le manovre dei quadri e perchè, conoscendo essi i moti della regione, si avventurarono senza la necessaria scorta in una zona occupata da centinaia di dimostranti.

Attendo con speranza la risposta dell'onorevole ministro.

GRANDI, *ministro della guerra*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GRANDI, *ministro della guerra*. È con vero dolore che debbo partecipare al Senato come, per dichiarazione avuta dallo stesso generale Agliardi, quanto di lui fu narrato dai giornali è conforme, se non in tutti i minimi particolari, a verità.

Il generale Agliardi e gli ufficiali che erano con lui mentre il mattino dell'11 corrente si recavano da Ravenna a Cervia per una manovra coi quadri (manovra che, date le circostanze del momento, avrebbe dovuto essere sospesa, e di ciò altri ha la responsabilità) fu tenuto per cinque ore in ostaggio; e quello che è peggio il generale e gli altri ufficiali cedettero le sciabole a coloro che li avevano catturati.

Constatato questo gravissimo fatto, del quale soltanto nella notte scorsa ebbi dalla competente autorità militare la esplicita e formale conferma, io non ho esitato un istante, malgrado le prove di valore date in passato dal generale, a proporre quel provvedimento che la legge mi consentiva di adottare immediatamente e che le circostanze impongono, sottoponendo questa mattina - previa deliberazione del Consiglio dei ministri - alla augusta firma di S. M. il Re il decreto di collocamento in disponibilità del generale Agliardi. Mi riservo di adottare poi i provvedimenti disciplinari, che

fossero per risultare necessari da una più profonda inchiesta (che nelle condizioni del momento non è stato ancora possibile di compiere esaurientemente e che io ho ordinato e sollecitato) tanto per il generale Agliardi, quanto per gli altri ufficiali che erano con lui.

LEVI ULDERICO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LEVI ULDERICO. Si è col più vivo dolore, certamente diviso da tutti, che io prendo atto delle dichiarazioni dell'onorevole ministro. E tale dolore è in me suscitato nel pensare all'esercito, al Paese, ad un generale che diede tante prove di valore e che espose la sua vita in tante circostanze per il servizio della Patria. (*Benissimo*).

PRESIDENTE. L'interpellanza del senatore Levi è esaurita.

Presentazione di una relazione.

DI VICO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DI VICO. Ho l'onore di presentare al Senato la relazione sul disegno di legge: « Sanzioni penali e disciplinari per i militari del Corpo Reale Equipaggi in congedo illimitato, ritardatari o mancanti alla chiamata alle armi per istruzione ».

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

Svolgimento della interpellanza del senatore Arnaboldi ai ministri dei lavori pubblici e del tesoro per conoscere quali sieno i criteri del Governo per assicurare la sollecita applicazione della navigazione interna della valle Padana a norma della legge 2 gennaio 1910, che i comitati lombardi veneti attendono e reclamano, nonché la ricognizione legale del Consorzio per la costruzione e l'esercizio del porto di Pavia.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca: « Svolgimento dell'interpellanza del senatore Arnaboldi ai ministri dei lavori pubblici e del tesoro per conoscere quali sieno i criteri del Governo per assicurare la sollecita applicazione della navigazione interna della valle Padana a norma della legge 2 gennaio 1910 che i Comitati lombardi veneti attendono e reclamano, nonché la ricognizione legale del Consorzio per la costruzione e l'esercizio del porto di Pavia.

L'onorevole senatore Arnaboldi ha facoltà di svolgere la sua interpellanza.

ARNABOLDI. Ringrazio anzitutto l'onorevole ministro dei lavori pubblici di avere acconsentito per oggi lo svolgimento della mia interpellanza, che tende a far conoscere alle popolazioni interessate quali siano gli intendimenti del Governo in riguardo all'argomento della navigazione interna.

Il Senato ricorderà che nella seduta del 17 giugno 1912 io ebbi già l'onore di occuparmi della questione, chiedendo appunto al ministro di allora, onor. Sacchi, qualche spiegazione sul perchè fossero tanto ritardati i lavori preparatori, mentre già erano trascorsi due anni dall'approvazione della legge votata dai due rami del Parlamento.

L'onorevole Sacchi mi disse, che ragioni tecniche, complicazioni sorte, incompleti studi di progetti necessari da esaminarsi dai Corpi consultivi non avevano dato modo al Governo di incominciare i lavori, che nessuna colpa aveva il Governo in questo ritardo, che anzi da pochi giorni si era occupato in modo speciale, per condurre alla realizzazione del progetto e non dubitassi che al Governo stava molto a cuore il problema della navigazione interna.

All'onorevole ministro osservai, mi risultava che alcune disposizioni erano già state completate e non capivo come non fossero fatte conoscere agli interessati, per addimostrare le vere intenzioni del Governo, soprattutto ricordavo che in Pavia si era già costituito un consorzio, a norma di legge, il quale aveva pure votati i mezzi pecuniari informandone il ministro, dimodochè il consorzio poteva agire immediatamente per usufruire poi del milione che la legge aveva accantonato per quei consorzi che fossero costituiti per i primi, e riguardo al quale si erano dato alcuno indeterminate, vaghe, risposto non mai assicurate da una franca risposta. Aggiunsi, che prendevo atto delle dichiarazioni dell'onorevole ministro, augurandomi per il 1913, se non completati, fossero almeno largamente iniziati questi lavori e non avessi più a ripetere le mie raccomandazioni.

Ho attesa con pazienza la fine del 1912, usando un certo riguardo all'onorevole ministro, ma non avendo poi a quell'epoca avuto notizie in proposito, mi recai personalmente dal ministro stesso per dichiarargli la mia intenzione di pre-

sentare un'interpellanza onde avere una risposta sicura sulle intenzioni definitive che il Governo aveva in proposito.

L'onorevole Sacchi si scusò informandomi che nuove idee, nuovi progetti, nuove combinazioni erano sorte, dimodochè egli doveva ristudiare la cosa e non poteva essere in grado di dare una risposta esauriente qualora io presentassi l'interpellanza, dimodochè non stimai più opportuno di presentarla, persuaso non avrei avuta nessuna concreta risposta e mi rassegnai ad aspettare che i nuovi studi fossero completati.

Vennero, verso la fine dell'anno 1913, le elezioni generali, poi la crisi ministeriale, di modo che la mia interpellanza non avendo favorevole occasione per essere svolta, ritardai a presentarla. Fu solo da circa quindici giorni, dopo trascorso un altro anno e mezzo d'attesa, che risolsi di interpellare il nuovo ministro dei lavori pubblici pregandolo di accettarne il sollecito svolgimento, perchè le popolazioni interessate fossero almeno in grado di conoscere qualche cosa di veramente positivo. Mi rivolgo quindi all'onorevole ministro dei lavori pubblici, fiducioso che egli potrà darmi notizie precise, riguardo ai criteri che il nuovo Governo intende di seguire intorno a questo problema.

Circa la navigazione dei fiumi è accaduto — da noi — quello che avvenne per la soluzione di tante altre questioni.

Io che ho avuto l'onore di appartenere all'altro ramo del Parlamento per molti anni, ed ho assistito alle numerose discussioni degli interessanti e gravi problemi da risolvere nell'interesse del paese, come furono quelli sulla difesa nazionale, sulle fortificazioni delle coste e delle Alpi, sul mantenimento di dieci o dodici Corpi d'armata, sulle corazzate potenti o medie, ho dovuto persuadermi che i dibattiti vennero sempre trattati con altissima competenza, elevati e patriottici discorsi, ma ad una risoluzione precisa, non si è mai venuti; e la maggior parte delle volte tutto si risolse in molte chiacchiere. Si è cercato di risolverle in via di transizione, si è ammessa qualche modificazione, ma a risoluzioni radicali non si è mai venuti.

Perchè noi siamo — è vero — un popolo molto attivo, intelligente, dotato di grandi qualità e risorse ma in molte cose spesso pecciamo di mancanza di previsione; le passioni politiche

assorbono gran parte delle nostre energie e sono sempre il caposaldo di tutte le nostre determinazioni.

Il nostro paese è solcato da numerosi fiumi, possediamo una vera strada maestra navigabile quale è quella del fiume Po, conservata in tali condizioni anche dalla Compagnia del Lloyd Austriaco, che faceva giungere fino a Pavia i suoi vaporetti, e, se non sviluppava un gran commercio, stabiliva e assicurava però una via fluviale navigabile da Venezia a Pavia; ma l'abbiamo completamente abbandonata. Venuto il momento di fervore per le ferrovie, la velocità, facilità, comodità del mezzo di trasporto, si capisce che il progresso civile e il pensiero moderno a loro ci facesse rivolgere, ma si poteva provvedere ad esse senza completamente abbandonare i fiumi che furono per anni la naturale via del commercio di tanti popoli. Se con un po' di previdenza avessimo cercato di stanziare qualche piccola somma per mantener libere le strade navigabili, è certo che non ci troveremmo nelle condizioni di oggi.

Quando, coll'unione della Patria, risorto il paese a nuova vita, si verificò, per lo sviluppo dei traffici, il bisogno di riaprire le vecchie vie della navigazione interna, che era stata di grande utilità nel passato, ed aveva vecchie tradizioni nel paese, e ci siamo rivolti ai nostri fiumi, li abbiamo trovati ostruiti, e fummo persuasi che bisognava cominciare daccapo. E daccapo ricominceremo se tutti metteremo la buona volontà necessaria, e se veramente desideriamo che questo vie commerciali ritornino a darci modo di aiutare il rifiorimento del Paese difendendoci - con altro mezzo - dalla concorrenza estera.

La legge del 2 giugno 1910 è stata quindi accolta nel paese con vero plauso, benchè questa legge, a differenza della legge francese conosciuta sotto il nome di legge Freycinet, faccia concorrere tutti gli enti locali nelle spese - mentre la legge francese li esentò completamente - fu accolta, dico, favorevolmente, anche con questo peso, perchè si è riconosciuta la grande utilità che ne sarebbe venuta in un paese provvisto di sei laghi, ventisette fiumi, trentatré canali artificiali di prima classe, dodici di seconda. Col ribasso dei noli ottenibili pel trasporto delle merci e un complesso favorevole di cose, era più che naturale vedesse il paese i

vantaggi commerciali e l'aumento dei traffici che da essi gli ne sarebbero venuti, se si provvedeva però alla legge, che dava obbligo al Governo di pensare alle prime spese necessarie per rendere i fiumi navigabili.

E che i fiumi non fossero realmente nelle condizioni a cui ho più indietro accennato, basterà che io vi legga un periodo di un resoconto annuale della Società di navigazione interna che siede in Milano, rapporto che essa dava ai suoi azionisti nel 1912. Esso dice, « dev'essere inoltre aggiungere le difficoltà della navigazione per quanto riguarda la via fluviale, specialmente dell'alto Po, dovute al quasi assoluto abbandono in cui trovasi il letto del fiume in detto tratto, ove purtroppo il dragaggio fu assai insufficiente ». E continua « sperando che le autorità che ne hanno l'obbligo, provvederanno a rimediare allo stato in cui trovasi la via navigabile.

E un altro ordine del giorno, votato dalla sezione della Società della Lega navale di Milano, in proposito si esprime in questo modo:

« La sezione milanese della Lega navale italiana, nella seduta del 28 gennaio 1907 (prima ancora che fosse approvata la legge della navigazione interna), dopo ampia discussione sullo sviluppo in Italia della navigazione interna a tanto vantaggio dell'economia nazionale, facendo plauso al disegno di legge presentato recentemente al Parlamento, tendente appunto a questo scopo, fa voti che indipendentemente dal suddetto progetto e dalla sua laboriosa e lunga applicazione, il Governo, in base agli art. 4 e 70 del testo unico della legge 25 luglio 1904 intorno alle opere idrauliche, iscriva nel prossimo bilancio le somme sufficienti a ripristinare e mantenere le attuali vie navigabili, il cui deplorabile odierno stato fu riconosciuto e solennemente proclamato dal Governo stesso, e che abbisognano delle prime cure, per tosto ricondurvi la navigazione, e svilupparvi i traffici ».

Il che dunque dimostra che non ho punto esagerato quando parlavo di fiumi ostruiti. Risulta infatti, che in quattro anni, dacchè è stata votata la legge, ad onta di tutti i reclami, presentati dai diversi comitati, Camera di commercio, provincie e comuni, ad onta di parecchie interrogazioni ed interpellanze alla Camera dei Deputati ed al Senato, non si è

iniziato quasi nulla di nuovo. È doloroso constatarlo - io non rivolgo questo rimarco all'attuale ministro dei lavori pubblici appena venuto al Governo - ma, debbo dirlo, non si è iniziato nulla, tranne qualche lavoro di dragaggio che si è fatto nel Po al confluyente del Ticino mediante delle draghe a secchie, ordinate dal Ministero in Olanda, ed anche questo dopo parecchie istanze ed il voto della Società per la Navigazione di Milano del 30 marzo 1913. In maniera che, stando a questa situazione, si direbbe che il Governo - e parlo specialmente del Governo antecedente a questo - una volta presentato il progetto di legge, come era desiderato dalle popolazioni, a poco a poco siasi disinteressato di quanto gli incombeva in seguito, cioè, dell'applicazione del progetto stesso, senza della quale era inutile venisse presentata, e, quasi mostrandosene pentito, forse spaventato dalle somme continue che occorrevano, e però si doveva capire erano spese di impianto, le quali non sarebbero continuate in seguito.

Nelle diverse interpellanze ed interrogazioni che si venivano svolgendo nei due rami del Parlamento, il Governo passato - si capisce - dinanzi ai ritardi dei lavori reclamati doveva trovare qualche scusa, e si difendeva quindi dichiarando che questi ritardi erano dovuti al fatto che non esisteva ancora il regolamento per l'applicazione della legge. Questi benedetti regolamenti sono sempre i capri espiatori delle leggi che non si vogliono applicare genuinamente. Vi è sempre qualche regolamento in ritardo che insidia il portato completo della legge o la legge stessa, di guisa che senza l'arrivo di esso - che non viaggia certamente con treni diretti - non si può far nulla. Nella legge era detto che il Governo aveva la facoltà di poter presentare il regolamento entro cinque anni, quindi il Governo aveva tempo fino al 1915, rimanendo sempre dalla parte della ragione, e non è mai venuto in mente a nessuno, al Ministro stesso, che di questo regolamento non vi era assoluta necessità, che si poteva farne a meno, od anticiparlo per sollecitare l'applicazione dei lavori attesi. Del resto si hanno esempi di altre leggi, come quella per il magistrato alle acque, che nella originaria applicazione non era stata seguita da speciale regolamento, senza per questo avere presentate alcune difficoltà; quindi io credo avrebbe

potuto funzionare anche questa legge ed essere applicata senza regolamento, salvo a presentarlo in seguito, quando ne fosse sentita la necessità. Si è invece preferito non sollecitare, non far nulla, in maniera che il sindaco e gli enti locali interessati di Pavia che stavano attendendo la comparsa di tale regolamento per approvare il consorzio cominciarono - giustamente - a tempestare il Governo ed il Parlamento di reclami e petizioni.

Furono mandate tre o quattro petizioni alla Camera, alla Commissione del bilancio, all'onorevole ministro dei lavori pubblici, allo stesso Presidente del Consiglio, e dopo qualche tempo si è avuta finalmente una lettera della prefettura locale, in data 26 novembre 1913, la quale, d'incarico del Ministero dei lavori pubblici, dava queste informazioni:

« Sig. Sindaco di Pavia,

« D'ordine del Ministero dei lavori pubblici pregiomi comunicare alla S. V. Ill.ma, in esito alle premure rivolte al Ministero stesso colla lettera in data 8 novembre corr., n. 13598, che sulle domande da lei presentate insieme con questa Provincia e colla locale Camera di commercio per la concessione della costruzione e dell'esercizio del Porto nel Ticino, si è disposto la necessaria istruttoria e che in base ai risultati di questa, il Ministero vedrà quali provvedimenti siano da adottare.

« P. il Prefetto

« Firmato: AZARA ».

Questa la risposta avuta, che, è evidente, malgrado il lungo attendere, lasciava il comune di Pavia a saperne quanto ne sapeva prima.

Quando una nuova combinazione venne a presentarsi: un Comitato promotore - che io chiamerò Comitato Lombardo-Veneto - costituito dal comune, dalla provincia, dalla camera di commercio di Venezia e di Milano, ideò un altro progetto: vale a dire invece di seguire la via naturale del Po, che si presentava - come per il passato - la più naturale, idearono di fare un canale nuovo che da Bocca d'Adda, poco dopo Cremona, passando vicino a Cavenago d'Adda, indi Pizzighettone, Lodi, Melegnano raggiungesse Milano escludendo completamente Pavia, che nel progetto originario era compresa come capo linea.

Questo Comitato, riunitosi nella sala della Società del Giardino di Milano il 24 gennaio 1912, dopo una conferenza, con proiezioni, tenutasi dall'onor. Biguani, faceva conoscere al numeroso uditorio il nuovo progetto magnificandone la grande utilità che ne sarebbe venuta, assicurando che il Governo lo avrebbe senz'altro appoggiato. Si capisce che l'onorevole ministro dei lavori pubblici davanti a questo nuovo progetto, sostasse nelle sue decisioni e profittasse di questa nuova situazione, per non mandare avanti gli studi del progetto e l'allargia prima caldeggiato e reclamato. Da allora sono passati due anni e mezzo; si desiderava che il Governo avesse almeno fatto conoscere il suo pensiero, se era per un progetto o per l'altro, perchè non fossero lasciati in sospenso tanti interessi di comuni, di provincie, che già da anni stavano pensando e provvedendo nel proprio interesse; desiderava specialmente Pavia, che - per la sua situazione topografica - doveva essere destinata ad essere mantenuta capolinea, come era stabilito col progetto originario, fosse informata della sua sorte definitiva e di quella del suo Consorzio e del suo porto progettato.

Ma nulla è stato fatto conoscere; si è continuato nel solito sistema di silenzio, lasciando che i fautori dei due progetti agissero ognuno per proprio conto, senza mai venire ad una conclusione e lasciando che Pavia maturasse nel suo seno le idealità del rinnovamento del suo commercio, che le spettava di pieno diritto.

Ebbene, permetta il Senato che davanti a questa nuova situazione esponga alcune considerazioni in merito al progetto della nuova linea del Comitato di Milano, specialmente sotto il riguardo economico e di opportunità, che non mi sembrano fuori luogo.

Il Comitato promotore milanese comincia a partire da una massima che io rispetto, ma che non condivido affatto; o cioè che non si può parlare di navigazione interna senza grossi natanti e vuole questi della portata di 600 tonnellate, quasi che non fosse possibile un commercio sensibile con natanti di capacità minore. Io faccio osservare che la navigazione interna in Europa è molto estesa in tutti gli Stati: ma i natanti di 600 tonnellate sono usati solo in Germania sul Reno; ma la Germania ha una popolazione doppia della nostra, un traffico molto ma molto più esteso, e con una lunga prepara-

zione ed una continua cura mantiene la sua navigazione in modo perfetto.

In Francia - per esempio - si spesero dal 1879 al 1901, 600 milioni, ma i natanti scelti furono di 300 tonnellate; nel Belgio si è speso per la navigazione 110 milioni; l'Olanda ha una navigazione di 2000 chilometri di vie navigabili fin dai tempi remoti, ed in questi ultimi anni ha aumentato la sua navigazione per altri circa 3200 chilometri; la Spagna, nell'Ebro e nel Guadalquivir, nel canale di Castiglia, nel canale d'Aragona, ha un traffico notevolissimo, sempre con natanti minori di 600 tonnellate; la Svezia, dal XIX secolo, ha 5000 chilometri di navigazione interna; in Austria si è stanziata la spesa di 1,100 milioni per riattivare la navigazione interna; la sola Ungheria ha speso 45 milioni destinati a superare le Porte di Ferro.

Ebbene, in tutte queste nazioni, che ho citato, vi sono natanti minori di 600 tonnellate, ed io non riesco a capire perchè, se gli altri Stati hanno potuto avere utilità di traffico con natanti di medio tonnellaggio, non lo possa ottenere anche l'Italia, e perchè si abbia voluto mettersi in testa di non poter commerciare se non con natanti di 600 tonnellate!

Ma il Comitato promotore non si ferma a questo; vuole anche - come ho accennato - un canale speciale che tagli da bocca d'Adda, dopo Cremona, per Pizzighettone, e, passando vicino a Cavenago d'Adda, Lodi e Melegnano, raggiunga Milano, asserendo che con questo si vanno a guadagnare settanta chilometri di navigazione; ma aggiungo io: occorrono pur anche 60 e più milioni di spesa, e si deve considerare anche se convenga eseguire l'opera e se possa riuscire opportuna agli scopi che si vogliono ottenere.

Il Comitato promotore preventiva 53 milioni per questa costruzione, ma somma anche maggiore è destinata a rimanere illusoria; è una utopia ritenere che tale impostazione possa bastare; tutti sanno quale conto si deve fare dei preventivi, specialmente in opere così colossali e quando si tratta di molti manufatti e di costruire un canale con platea tutta cementata per impedire che avvengano filtrazioni dei sorgivi, dello acque del sottosuolo e l'attraversamento di rogge, canali, acquedotti, come deve avvenire in una larga plaga totalmente

irrigua, che verrebbe a spostare diritti d'acque acquisiti e produrre danni non indifferenti e compensi relativi sensibilissimi.

A Pavia ricordano pure oggi, quando si è costruito il naviglio napoleonico, le grosse questioni sorte appunto per causa soprattutto d'irrigazione, questioni che sono durate molti anni e da poco risolte, con parecchie concessioni di once di acqua date agli agricoltori interessati, come compenso dei danni provati. Figuratevi con interessi così vivi e così generali, che saltano agli occhi di tutti, senza contare altre spese più costose od impreviste o causate da forza maggiore, so è possibile rimanere nella somma stanziata dal bilancio dal Comitato. Basterebbe ricordare, ciò che l'anno scorso osservava l'on. senatore Cadolini, quando è accaduto in Inghilterra ad un canale che si è voluto costruire fra Manchester e Liverpool da una società industriale inglese, e per il quale, da una spesa preventivata di 175 milioni si verificò un consuntivo di spese di 365 milioni. Tale esempio parmi basti per far riflettere, e molto, l'onorevole Ministro dei lavori pubblici sull'argomento, prima di accettare il progetto del canale del Comitato Lombardo.

Io non intendo di combattere il progetto ideato per spirito di opposizione, ma perchè parmi che di un simile progetto sarà meglio parlarne in un periodo di tempo più opportuno, a navigazione sperimentata, a sviluppo di maggior traffico ed a condizioni finanziarie migliori delle attuali, tenendosi soprattutto calcolo delle condizioni in cui si trova il bilancio dei lavori pubblici per gli impegni assunti da leggi votate dal Parlamento.

Del resto, volendo osservare la questione anche da un altro punto di vista, chiedo: quando si iniziò la costruzione delle ferrovie, si è forse provveduto tutto l'occorrente in una sola volta con un impianto completo? I doppi binari, le più dirette comunicazioni, le maggiori potenzialità e comodità di trasporto vennero in seguito. Si è cercato di fare le cose a poco a poco: a mano a mano che le ferrovie risultavano di effetto utile, si estendevano i traffici, si promuovevano i commerci; perchè dunque non iniziare anche oggi il sistema di navigazione interna con eguali criteri, anzichè con progetti grandiosi che impegnano danaro in un momento di disagio finanziario e di cui non si possono conoscere

ancora gli effetti? Esistono fin d'ora due società di navigazione, una a Milano, l'altra a Venezia, le quali hanno dei natanti di ferro di 200 tonnellate, che trasportano parecchi quintali, superano facilmente i canali lagunari veneti, il corso del Po e del Ticino, il naviglio di Pavia con relative conche. Esse promuovono un discreto commercio; il quale potrà aumentare col tempo, sviluppando e assicurando soprattutto la navigazione interna, che è destinata a dare al Paese grandi risultati, senza distaccarci da quanto si fece in massima in tutta Europa; bisogna riaprire, cioè, innanzi tutto le linee fluviali esistenti, come molti competenti tecnici, il generale Mattei, il generale Bigotti, il senatore Cadolini indicano, e come lo stesso ministro Bertolini conveniva. Ed io sono persuaso non possa avere parere diverso l'onorevole ministro Ciuffelli, specialmente per la massima economica: non spendere più del bisogno!

Ma il Comitato promotore di Milano in una estesa relazione, alla pag. 31, viene ad una conclusione, stabilisce cioè senz'altro, che Pavia deve essere esclusa dalla linea Venezia-Milano, perchè non si presta, secondo lui, alla navigazione, mancando di fondali nel Po e nel Ticino da Piacenza a Pavia e nel naviglio pavese, superiori ai metri 1.50, ed anche perchè la ricostruzione del naviglio - che dovrebbe essere fatta - non potrebbe superare neppure il metro 1.50, e quindi sarebbero fondali insufficienti alla navigazione, e perciò non vale la pena di incontrare delle spese per rifare e conviene ricostruire tutto *ex novo* col vantaggio di guadagnare alla navigazione un minore percorso di 70 chilometri.

Naturalmente, se s'insiste nel mantenere le navi di seicento tonnellate, le ragioni addotte possono anche trovare seguito - sebbene sia stato provato ultimamente che i fondali anzidetti abbiano raggiunto anche i due metri; - ma io credo che, dopo tutte le spiegazioni date sia molto conveniente che non si parli più dei natanti di 600 tonnellate, ma si debba venire ad un tonnellaggio più modesto e più adatto alla navigazione dei nostri fiumi, notando poi che queste barche di 600 tonnellate non si prestano per i canali lagunari e non rendono possibile una facile navigazione. Come ho già detto le Società di navigazione milanese e veneta hanno

aloperato le barche di 200 tonnellate in ferro, e con quelle - come risulta dalle statistiche, nel 1913 - hanno ottenuto un trasporto di 34,442 tonnellate, senza tener conto di quello a mezzo barche private, che danno modo di estendere gli affari senza eccessivo impegno di capitali.

Non è molto, ma è già qualche cosa per un inizio di navigazione, che aumenterà senza dubbio in seguito.

Ma veniamo alla questione dei fondali, dei quali tanto si occupa il Comitato di Milano e pare si studii di mettere soprattutto in evidenza per appoggiare il suo progetto.

Sino dall'8 giugno 1912 si è constatato - in posti determinati, e precisamente nel luogo detto La Costa Caroliana, vicino al confluente del Ticino col Po, dove è stata fatta una prova colla draga potente aspirante Galileo Ferraris, lavori ultimati nel marzo precedente - che si era conservato benissimo un fondale maggiore di due metri, che può ritenersi conservabile anche se il Ticino fosse in forte magra, pur tenendo calcolo della mezza piena del fiume nel marzo avvenuta, che misurava metri 4.20 d'acqua.

Medesimo risultato si è pure constatato lungo il Po dal confluente del Ticino a Piacenza dopo vari escavi di prova interpolatamente tentati, e si è verificato che la navigazione - con tale fondale - si poteva mantenere facilmente, lasciando un buon passaggio.

Non è quindi assoluto quello che l'onorevole Romanin Jacur, vero apostolo della navigazione interna, che ha dedicato gran parte della sua vita a questo intento, ha dichiarato nella sua relazione del 25 aprile 1912 al Comitato di Milano, come ha riconosciuto la stessa Commissione Reale per gli studi sul regime idraulico del Po.

Ho voluto accennare questo per dimostrare che non è neppure assoluto che non si possa far la navigazione verso Pavia per insufficienza di fondali; le mie citazioni, suffragate dalla esperienza e dal responso di una Commissione Reale, sono più che sufficienti per provare che con un dragaggio fatto sul serio si può anche raggiungere i due metri di fondo.

Ma, ad onta di questo, e sebbene sia provato che anche in questi tronchi di fiumi possa rendersi possibile il transito di natanti di 600 tonnellate, io insisto sulla inopportunità di usare

tali natanti, che non si prestano alle condizioni dei nostri fiumi e non possono presentare fortuna alla facile navigazione di essi. Non si è voluto tenere sufficiente calcolo delle svolte, strette, rapide ed improvvise del Po, delle fitte e prolungate nebbie cui va soggetto, e di quanto osserva la stessa relazione del Comitato di Milano a pag. 26, e cioè che da Cavanella Po, appena fuori dai canali lagunari, sino alla confluenza dell'Oglio, cioè per 162 chilometri, si trova che la navigazione, durante la magra, è ostacolata da tre secche, e l'altro tratto, di 112 chilometri dall'Oglio all'Adda, è sempre più ostacolato da ben altre 27 secche, non riuscendo così ad avere, con un fondale di metri due, che 217 giorni, dai quali deducendosene ancora 33 per sospensione di navigazione in causa di grandi piene e nebbie, si finirebbe per avere soli 184 giorni di navigazione a carico completo!

E allora chiedo, a che serve la barca di 600 tonnellate quando il traffico sarebbe costretto farsi per diverse settimane con carico ridotto a 400, 300 ed anche 200 tonnellate? Parmi dunque assai opportuno ridurre la portata dei natanti per dare alla navigazione una sicura stabilità di commercio, giacchè è elementare principio di economia politica, che vale più un moderato ma continuo movimento commerciale, anzichè un grande traffico interpolatamente sospeso per incidenti causati da natanti troppo grossi.

Ma un'altra questione ha sollevato il Comitato Lombardo: esso afferma che, assolutamente, non conviene modificare il canale chiamato, Naviglio di Pavia, perchè la spesa non corrisponderebbe agli utili; mentre esiste uno studio completo fatto dal sottocomitato di Pavia, il quale dimostra come col detto Naviglio - ideato da Napoleone quasi a corollario della strada del Sempione - si otterrebbe - mediante il rifacimento di alcune opere, con una spesa relativamente lieve di due milioni, compresa la darsena che dovrebbe costruirsi in Milano - il risparmio di tutta quella quantità di milioni, necessari per il canale di Lodi e che non potrebbero a meno di raggiungere il centinaio, considerando poi che si otterrebbero quasi gli stessi effetti commerciali, tanto se si navigasse sul Naviglio pavese modificato, quanto se si transitasse pel nuovo canale di Lodi.

Da calcoli fatti si è dedotto potrebbe ottenersi la quasi identica quantità di trasporto, e cioè un milione di tonnellate in ascesa verso Milano, e 250 mila tonnellate in discesa verso Venezia; i due canali darebbero un risultato presso a poco uguale, tenuto conto anche dell'impianto di luce elettrica che si potrebbe applicare nel canale Pavese pel servizio notturno. Tutto considerato, il mantenimento della linea originaria Venezia-Pavia-Milano a mezzo dell'antico Naviglio è quello che meglio risponde ai bisogni di una sollecita navigazione, ed è anche la più naturale, quella che meno obbliga a spese in un momento già doloroso per la pubblica finanza. Io, dunque, non domando progetti grandiosi, ma che si possa solo e presto attuare una navigazione lungo il corso del fiume Po, adottando i sistemi moderni che valgano a mantenere libero il suo letto, usando di quei dragaggi riconosciuti utili dai tecnici ed approvati da tutti, cominciando dal senatore Cadolini, che si è espresso tante volte anche in Senato in favore di essi. Il meglio nemico del bene, ha finito per intralciare e ritardare una opera tanto attesa e reclamata; ebbene, si riacquisti il tempo perduto cessando questa lotta di scelta di linea, si vada per la meno costosa, per la più pratica, pensando solo a renderla sicura alla navigazione. Non ci si preoccupi del percorso delle merci un po' più lungo, considerando che le materie pesanti, povere, voluminose, ingombranti, per le quali non occorre una sollecita consegna e non soffrono avarie nel viaggio, possono sopportare qualche maggiore chilometro di navigazione e ritardo alla consegna senza portare gravi conseguenze.

L'importante è che non si lasci spegnere nell'ignavia una nuova risorsa del paese, del paese che è animato da grande attività, lavora con lena e con slancio, dando incremento alla agricoltura, all'industria, al commercio e a tutte le iniziative private che sorgono, e sarebbe ingiusto non assecondarlo dove e quando è possibile, e segnatamente quando si tratta di un grande interesse economico nazionale. (*Approvazioni*).

CADOLINI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CADOLINI. Ho chiesto di parlare per esporre brevemente quale dovrebbe essere il concetto vero della navigazione del Po.

Il collega Arnaboldi ha sostenuto le ragioni di una parte interessata nelle opere per la navigazione; ma vi è anche un interesse maggiore del quale importa vivamente occuparci, e che pure comprende quello di Pavia.

Devo premettere che la legge del 1865 affidava allo Stato tutto ciò che poteva riguardare la navigazione interna, e ne poneva la intera spesa a carico dello Stato stesso.

Venne la legge del 1910 che, con singolare disinvoltura, volle che queste opere fossero in parte a carico dello Stato, ed in parte a carico dei comuni e delle province, senza riconoscere che le grandi vie di comunicazione giovano non soltanto alle regioni che attraversano, ma a tutta quanta l'Italia.

Ora qui si tratta di un'opera di una immensa importanza, quale è quella di stabilire una linea di navigazione dall'Adriatico al lago Maggiore.

Questa linea servirebbe a trasportare le merci povere di tutti i nostri litorali, cominciando dalla Sicilia, sino ai piedi del S. Gottardo e del Sempione, e cioè vicino al centro dell'Europa; tutte merci che ora non possono esservi condotte a cagione della troppo elevata spesa derivante dalle tariffe ferroviarie.

Quando tale opera fosse compiuta, tutti i nostri litorali se ne servirebbero; e ciò sarebbe fonte di grandissima ricchezza.

La spesa? La spesa dovrebbe farsi un po' per anno, e sarebbe un sogno il proporsi di compiere un'opera simile entro due, tre o quattro anni. Simili intraprese si compiono progressivamente, di guisa che, con successivi lavori, si accresce sempre l'affluenza sulla linea di navigazione, intesa a congiungere il mare col Lago Maggiore.

È naturale che si incontrino delle difficoltà, ma queste sono superabili. Gli stanziamenti annuali farebbero sì che, gradatamente, progressivamente, si otterrebbe la profondità richiesta nei fiumi navigabili. A questo riguardo non bisogna illudersi ammettendo che si possa con le sole draghe scavatrici raggiungere lo scopo. Bisogna ricorrere al sistema degli argini ortogonali, come si è operato per la sistemazione dell'ultimo tronco del Reno in Olanda, e che ora si applicano anche sul Tevere e sull'Arno. Con siffatti argini si restringe l'alveo e si ottiene che la luce del fiume sia ridotta quanto occorre perchè la corrente scavi abba-

stanza il fondo, onde possano passare i navigli. Quando il fiume è vagante in un larghissimo alveo, alla prima impetuosa piena, i cavi creati con le draghe sono colmati dalle copiose materie trasportate dalla corrente.

Opere di questo genere certo non si possono eseguire da un giorno all'altro. Ma quando il concetto della nuova linea sia adottato, quello cioè, che propose la Commissione nel 1905, di aprire un canale fra il Po e l'Adriatico verso il Mezzodi, e cioè fra il fiume e Porto Corsini, lo scopo sarebbe raggiunto. La congiunzione si potrebbe accorciare terminandola al porto di Magnavacca. Con tale variante si eviterebbero le difficoltà derivanti dal dover attraversare il Reno.

Un altro progetto, sostenuto dal Comitato di Milano, si è quello di una linea di navigazione fra Milano e Venezia, la quale dovrebbe avere principio in un nuovo canale fra Milano e Pizzighettone, prolungato di poi sino al Po — lungo 75 chilometri — attraversando i terreni più fertili d'Italia e quasi direi del mondo, tagliando tutti i canali di irrigazione e le rogge irrigatrici, in modo che i fondi sarebbero frazionati, e così depauperati della loro ricchezza.

Quanto costerà tutto ciò? Certamente i preventivi non rispondono alla verità, perchè niuno può indovinare il valore delle espropriazioni, e la spesa delle indennità per i danni che si arrecheranno.

Questo piano può forse implicare una speculazione. Siccome il canale fra Milano e il Po, percorrendo un cammino relativamente breve, avrebbe un forte pendio, si vorrebbe ridurre tale pendio alla misura normale mediante un salto, il quale permetterebbe di creare l'energia elettrica. Ecco come si darebbe occasione ad un'utile speculazione: chi protegge quel progetto ha forse in mente di favorire siffatta industria, mentre una grande linea di navigazione non deve essere soggetta ad alcun vincolo. Tutto questo poi col contributo dei comuni e delle province che sarebbero attraversate, cioè a carico della imposta fondiaria, mentre gli utili sarebbero interamente raccolti dal commercio. Ma i contributi di tale natura dovrebbero essere soppressi, come lo furono per i lavori della sistemazione del Tevere.

Non vi è motivo di creare un nuovo canale, poichè la linea già esiste, e cioè il Po, il Na-

viglio di Pavia, il Naviglio Grande che giunge sino al Lago Maggiore. I navigli verrebbero sistemati, ma la spesa non giungerebbe a pareggiare quella incognita e stragrande del nuovo canale da Milano al Po. Vero è che anche la linea Milano-Venezia prometterebbe ai galleggianti dell'Adriatico di giungere al Po penetrando per la Laguna, ma dovrebbero compiere una navigazione di 300 chilometri più lunga.

Bisogna che il Governo studi il concetto fondamentale « dal mare al Lago Maggiore » e pensi che questa opera d'interesse nazionale non si potrebbe eseguire che a spese dello Stato.

È dolorosa la storia della navigazione fluviale, perchè la legge del 1910, mentre era accompagnata da una relazione in cui si parlava delle grandi opere della Germania, dell'Austria, del Belgio, intraprese tutte a carico degli Stati, concludeva che dovessero essere i comuni e le province a sostenerne in parte la spesa. Tutti i Governi seguirono quella via; e quando si volle intraprendere la grande opera delle Porte di Ferro, per agevolare la navigazione del Danubio, che è il più poderoso fiume d'Europa, diversi Stati si consociarono e contribuirono ad eseguirla.

Quella legge giunse penosissima per chi pensi ai grandi interessi d'Italia; e converrebbe che tutti i meridionali fossero concordi nel sostenere questo progetto il quale più che all'alta Italia, gioverà all'Italia tutta.

Convien che i meridionali, i Siciliani ed anche quelli della Libia siano d'accordo nell'incoraggiare il Governo a non pensar più ai comuni ed alle province per compiere siffatte opere, le quali non richiederanno un anno o due, ma si dovrebbero tracciare e progressivamente costruire per ottenere la profondità desiderata, non tanto con le escavatrici ma con gli argini ortogonali, che, come ho premesso, si sono applicati in Olanda ed anche nel Tevere e nell'Arno.

Io esorto il Governo a fare il sordo al progetto di quel Comitato di Milano, ed a studiare la linea fondamentale « dal mare al Lago Maggiore »; incominciando a ordinare un progetto completo di quest'opera, e poi anno per anno fare degli stanziamenti, ad esempio di 30 milioni, che non sono pochi, ma che nello stesso

tempo, dovendo servire ad uno scopo così grandioso, saranno bene spesi.

Io confido che il Ministero vorrà tener conto di quest'incoraggiamento, e vorrà senz'altro ordinare il progetto indipendentemente da quello proposto dal Comitato di Milano. (*Approvazioni*).

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CIUFFELLI, *ministro dei lavori pubblici*. Onorevoli senatori. Sebbene da poco tempo al Ministero dei lavori pubblici e sebbene non mi siano mancate non dico più importanti ma più urgenti questioni di questa della navigazione interna, ho creduto mio obbligo accettare sollecitamente la discussione dell'interpellanza dell'onor. Arnaboldi, alla quale ha voluto portare il contributo della sua alta competenza l'onor. senatore Cadolini; mi sono creduto in dovere di accettarla, riconoscendo che si tratta di un problema di grandissima utilità al quale sono connessi interessi economici del nostro Paese che meritano la maggiore attenzione da parte del Governo.

Ma sia perchè sono appunto da poco tempo al Ministero, sia perchè, come ha ricordato l'onor. Arnaboldi, della navigazione interna si è parlato moltissimo, si è stampato anche più e si è anche recentemente legiferato, ma si è poi lavorato poco, mi limiterò a dare una breve risposta non inalzandomi a considerazioni generali, ma attenendomi alle circostanze di fatto, e ai progetti che sono davanti al Ministero.

Certamente alla navigazione del Po, della quale specialmente si sono occupati il senatore Arnaboldi ed il senatore Cadolini, poichè anche il grandioso progetto del quale questi ha parlato comprenderebbe la navigazione del Po, il Governo deve dedicare cure speciali, essendo il gran fiume la maggiore via di acqua naturale che abbia l'Italia, ed attraversando regioni che sono fiorenti per sviluppo di industrie, dell'agricoltura e dei commerci ed hanno quindi maggior bisogno di quelle vie d'acqua più economiche che alle industrie sviluppate sono necessarie in luogo di quelle più costose di terra.

Perciò, nei limiti dei fondi disponibili nel bilancio, il Ministero in questi ultimi anni, e dico negli ultimi anni perchè effettivamente il

problema della navigazione interna ha richiamato l'attenzione del Parlamento, soltanto da poco, essendo rimasto quasi obliato dopo le costruzioni ferroviarie; negli ultimi tempi, dicevo, il Ministero ha cercato di migliorare la navigazione con opere di dragaggio eseguite con mezzi di recente acquistati, e con lavori di sgombero delle vie alzaie.

Di recente due nuove draghe vennero acquistate dalle officine di Savigliano e varate presso Pavia; esse permetteranno di eseguire con maggiore efficacia quei lavori di dragaggio a cui tanto il senatore Arnaboldi quanto il senatore Cadolini attribuiscono una utilità immediata nel miglioramento della navigazione interna.

Certo un impulso potente potrebbe esser dato alla navigazione fluviale mediante la esecuzione dei lavori chiesti in concessione dalla Camera di commercio di Milano per la linea Milano-Venezia, e di altri lavori che si valgano pure del Po. Però, come è stato ricordato e come è apparso manifesto anche dalla discussione attuale, questi lavori e questa domanda di concessione involgono questioni di ordine legale, tecnico e finanziario e sotto questi diversi aspetti il Ministero si ripromette di studiarli sollecitamente, come ho accennato nell'altro ramo del Parlamento, e come vi disse anche il mio collega, ministro del tesoro, che mi duole sia impegnato all'altro ramo del Parlamento, perchè avrebbe potuto portarmi il prezioso aiuto della sua grande competenza.

Naturalmente, nell'esame di questi progetti, per cercare di avviarli ad una soluzione concreta e non troppo lontana, si terrà conto di quanto hanno esposto tanto il senatore Arnaboldi quanto il senatore Cadolini. Mi pare quindi inutile che io entri nei dettagli del progetto che è dinanzi al Governo. Dirò solo che il progetto primitivo prevedeva una spesa di circa 50,000,000 di lire; si tratta naturalmente di lavori dei quali è difficile prestabilire esattamente la spesa effettiva.

Il progetto primitivo, ripeto, prevedeva la spesa di 50,000,000, ma poi vi sono state delle aggiunte, cosicchè nelle previsioni la spesa oscilla da 50 a 70 milioni.

Un esame tecnico preliminare di esso è stato già fatto e si è trovato che la sua esecuzione costituirebbe un'opera di grande utilità; ma è

naturale che prima di poterlo eseguire sono necessari nuovi studi e nuovi controlli.

I corpi tecnici consulenti, ai quali i ministri si devono rivolgere, e lo stesso ministro dei lavori pubblici che ha udito l'eloquente parola dei senatori Arnaboldi e Cadolini, terranno conto delle osservazioni da essi fatte. Qualunque soluzione verrà adottata è certo che la città di Pavia, di cui specialmente si è interessato il senatore Arnaboldi, essendo congiunta al Po col Ticino, come lo è con Milano per mezzo del naviglio, verrà ad avvantaggiarsi della sistemazione del Po nei tronchi verso Venezia. Del resto, le opere, che interessano la congiunzione di Pavia col Po o con Milano, sono già riconosciute e classificate, come credo sappia l'onorevole Arnaboldi, dal decreto del 1911, ed alla loro esecuzione si potrà provvedere anche con speciale concessione, qualora essa fosse richiesta.

Venendo a parlare del Consorzio, di cui è cenno nell'interpellanza del senatore Arnaboldi, e del progetto che esso ha presentato, dirò che questo consorzio tra Comune, Provincia e Camera di commercio di Pavia non ha bisogno di alcuna ricognizione legale per poter procedere innanzi fino all'approvazione dei progetti che ha compilato. Come l'onorevole senatore Arnaboldi certamente sa, la legge ammette che le opere di navigazione interna possano essere fatte anche da uno solo degli enti pubblici interessati.

Se il consorzio si è costituito e vorrà essere riconosciuto come società o consorzio volontario ed ottenere il riconoscimento del Governo, non ci sarà difficoltà di accordarlo, ai sensi dell'art. 20 della legge del 1910.

Come l'onor. Arnaboldi ha ricordato, si tratta di domande che erano giacenti da qualche tempo negli uffici del Ministero. Gli enti locali fecero istanze fin dal giugno 1912 per costruire un porto sul Ticino, a Pavia, presentando un progetto di massima. Si tratta di creare a Pavia un porto sufficiente per le presenti e future esigenze e le opere preventivate sono state divise opportunamente in tre gruppi, cominciando da quelle che hanno immediata importanza ed urgenza.

La domanda è limitata alle opere della prima fase, quello del porto di Pavia, che importano lire 630,000 e consistono nella costruzione di un molo e della banchina di approdo in sponda sinistra del Ticino vicino alla confluenza del

Naviglio, e nel relativo allacciamento con la stazione di Pavia. Fu avviata una preliminare istruttoria di questo progetto e fu riconosciuto in massima accettabile. Ottenne il parere favorevole del Genio civile e dell'ispettore compartimentale, ma l'istruttoria rimase sospesa in attesa del regolamento per l'applicazione della legge del 1910 sulla navigazione fluviale, regolamento del quale il senatore Arnaboldi ha lamentato il ritardo.

Ad ogni modo, il regolamento venne nel principio dell'anno 1914 ed allora il Ministero ha potuto rivolgersi recentemente, nell'aprile, all'ispettorato compartimentale affinché completasse l'istruttoria sulla domanda e sul progetto degli enti locali che hanno chiesto la concessione delle opere.

Quando perverranno gli atti, me ne occuperò per sollecitare l'istruttoria; farò in modo che gli atti ulteriori si svolgano rapidamente. Vedrò se, per affrettare l'esecuzione delle opere, invece che accettare il sistema proposto dal Consorzio (che è quello di ottenere dallo Stato un'annualità per il periodo di cinquant'anni, durata della concessione) si possa, d'accordo coll'onorevole ministro del tesoro, fare sì che lo Stato, valendosi dei fondi di bilancio, dia il suo contributo in pochi anni agli enti che hanno domandata la concessione. In tal modo potrebbero essere più rapidamente rimborsate le spese che il Consorzio dovrebbe anticipare.

Per ora, io non ho che da compiacermi dell'iniziativa presa dagli enti locali per i lavori del porto di Pavia e dell'interesse loro per lo sviluppo della navigazione interna in quell'industriale e laboriosa plaga.

Ringrazio poi l'onor. Arnaboldi per avere richiamata, con la sua interpellanza, la mia particolare attenzione su questo importantissimo argomento, ed in particolare sulla domanda di Pavia. Lo assicuro che darò opera premurosa perchè la lodevole iniziativa possa essere al più presto tradotta in atto, e giovi così anche come esempio del modo che si deve seguire per dare gradatamente sviluppo alla navigazione interna, come reclamano gli interessi del nostro paese.

CADOLINI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CADOLINI. Io non ero avvertito che si dovesse trattare oggi questo argomento, ed ho esposto molto confusamente i miei pensieri.

Ho così dimenticato di fare un'osservazione, che espongo ora.

Il concetto della grande linea di navigazione, dal mare al lago Maggiore, risponde anche alle consuetudini del passato.

Prima del 1859 i vapori del Lloyd austriaco, da Trieste, non per la foce principale, che non è navigabile, ma per il canale detto Po di Levante, appositamente consolidato con palafitte, entravano nel fiume, lo risalivano e percorrendo i due navigli raggiungevano il lago Maggiore.

Fu in quel tempo che percorrendo la predetta linea, dalle cave del Lago Maggiore furono con galleggianti trasportate a Roma le colonne di granito destinate alla villa del principe Torlonia. Quella linea di navigazione, come esisteva allora, esiste oggidì. Ora bisogna sistemarla, non inventarne altre.

Convien seguire il concetto fondamentale della navigazione del Po, e questo concetto deve essere studiato accuratamente dai meridionali e da tutti coloro che hanno i loro paesi sulla riva del mare; perchè, come ho già detto, le merci povere, solo in questo modo avranno la possibilità di raggiungere le Alpi, e i zolfi della Sicilia arriveranno fino a piè del S. Gottardo e del Sempione presso il centro d'Europa.

Non voglio dire altro, solo ripeto che la linea di navigazione cui ho accennato era già in esercizio, ancora prima del 1859, con vapori del Lloyd. Nè si pensi che io sia animato da interessi locali, che anzi la mia provincia di Cremona, è rappresentata nel Comitato di Milano.

Quando la Lombardia fu unita al Piemonte, come era naturale, la navigazione proveniente dall'Austria venne a mancare.

Il nostro Governo allora aveva troppe altre cose di cui occuparsi, specialmente delle costruzioni ferroviarie, e non pensò alla navigazione del Po.

Al qual proposito torno a ciò a cui ho già accennato, vale a dire al modo di sistemare i tronchi del Po dove l'alveo è molto largo. Per questi non vi è altro da fare che adottare gli argini ortogonali. Questi argini però non occorre costruirli ovunque; ad esempio, non occorre presso Borgoforte dove il Po è abbastanza stretto. Adottando simile provvedimento il Po diventerà tutto navigabile.

Si tratta non già di uno studio tecnico, ma di un problema economico. Il risolverlo non

compete agli ingegneri, ai quali spetta studiare le opere quando l'economista ne ha dato la traccia. Nè l'onorevole ministro dovrebbe fare assegnamento sui consigli della sua burocrazia sempre ispirata a criteri fiscali.

Spero che l'onorevole ministro terrà conto delle mie osservazioni, e farà studiare di proposito il progetto della navigazione tra l'Adriatico ed il Lago Maggiore.

ARNABOLDI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ARNABOLDI. Prendo atto delle ultime dichiarazioni fatte dall'onorevole ministro dei lavori pubblici. Confesso però che mi aspettavo una risposta più esplicita specialmente circa l'approvazione definitiva del progetto scelto dal Governo. L'onorevole ministro dice che la situazione della navigazione interna è tale che — essendo lui nuovo al Governo — ha bisogno di esaminare a fondo la questione, perchè ad essa sono inerenti molti interessi e molti problemi; ed io, che ho atteso quattro anni gli studi dell'onorevole ministro Sacchi, m'inchino al suo desiderio, comprendendo come poche settimane di governo non lo possano aver messo in grado di venire ad una sicura deliberazione su di una questione così complessa e gli si rendono necessari maggiori studi, ma a lui raccomando ed auguro che questi studi non abbiano a prolungarsi tanto tempo, quanto quelli del suo predecessore, perchè la materia è ormai conosciuta da tutti, le deliberazioni sono urgenti e bisogna definire, decidersi per la scelta di questa via navigabile.

Giacchè ho la parola, mi permetto una breve osservazione, premendomi di chiarire una cosa. L'onorevole ministro, relativamente al porto di Pavia, ha detto che i lavori possono egualmente essere eseguiti in quanto esiste una disposizione di legge e non è necessario aspettare l'approvazione del Consorzio. Ora debbo osservare che l'attesa di tutti questi anni passati è dipesa appunto dal fatto che l'onorevole Sacchi aveva continuamente informato Pavia che non si poteva approvare questo Consorzio, perchè non vi era il regolamento. Pareva dunque che dovesse esser necessario un regolamento per essere approvato questo porto e Consorzio. Ora dalla dichiarazione dell'onorevole ministro parrebbe che si fosse sprecato del tempo inutile facendoci perdere il milione accantonato

pei primi consorzi e che il porto poteva essere eseguito egualmente. Il regolamento è venuto ed è in data del 18 febbraio di quest'anno; ora vorrei chiedere se è quello al quale allude l'onorevole ministro o è necessario un altro regolamento speciale che tratti solamente del porto di Pavia. Io ho sempre inteso al regolamento generale della navigazione interna che comprende anche per conseguenza il porto di Pavia; bisognerebbe intenderci, perchè non vorrei che ci fosse un equivoco e si trattasse invece di un regolamento speciale del porto di Pavia. Io mi rimetto in ogni modo a lei, purchè questo benedetto consorzio e porto di Pavia abbiano ad essere approvati, riconosciuti e legalizzati dal Governo.

Io ho qui appunto un ordine del giorno votato dal Comitato di Pavia in cui si dice: « Il Comitato pavese pro navigazione interna, nella seduta del 14 marzo 1914, dopo esame, ecc., constatato che le domande di concessione in data 25 giugno 1912, presentate al R. Governo dai tre enti cittadini, provincia, comune e Camera di commercio, per la costruzione ed esercizio del porto stesso, soddisfino alle condizioni del recente regolamento per l'applicazione della legge sulla navigazione interna; ritenuto non esistere oggi alcuna difficoltà che ostacoli la definitiva costituzione del Consorzio dei tre enti suddetti, il quale dovrà essere integrato dallo Stato mediante la sua partecipazione conformemente al suo progetto presentato e sul quale i competenti uffici governativi ebbero a dare parere favorevole sia in linea tecnica che finanziaria; convinto che lo Stato non possa più oltre ritardare la costruzione del porto di Pavia, ecc., raccomanda a deputati e senatori che insistano presso il Governo affinché abbia finalmente luogo la costituzione di detto Consorzio ».

Qui dunque bisogna intenderci e sapere se il regolamento per la legge di navigazione interna 2 gennaio 1910, è valido anche per il porto di Pavia, o se ne occorre un altro, e in ogni modo si provveda per l'intervento da parte del Governo che deve nominare il suo rappresentante.

Ripeto dunque che prendo atto della risposta dell'onorevole Ministro, e colle riserve fatte, mi dichiaro soddisfatto, attendendo che in un'epoca vicina, quando egli avrà esaminato più completamente il problema, venga ad una defini-

tiva dichiarazione, sperando che il desiderio dell'abbandono del canale di Lodi sia effettuato nell'interesse della navigazione interna e del commercio italiano.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CIUFFELLI, *ministro dei lavori pubblici*.
Ringrazio l'onor. Arnaboldi che ha avuto la cortesia di accontentarsi della risposta che gli ho dato e che non ha preteso fin da oggi definitive risoluzioni per un problema così grave. Posso in compenso promettergli che le cose saranno spinte in modo che una soluzione di massima possa essere presa in pochi mesi.

La risoluzione del problema non dipende solo dal ministro, ma sono principalmente le difficoltà tecniche e finanziarie che bisogna superare. La discussione che è avvenuta dimostra che mentre gli onorevoli Cadolini e Arnaboldi sono concordi, la loro opinione è però diversa dall'opinione di coloro che hanno chiesto la concessione di una linea navigabile non identica a quella dagli onorevoli senatori caldeggiata.

Venendo al porto di Pavia, posso dire che non occorre ora uno speciale provvedimento per riconoscere il consorzio e che non occorre nemmeno attendere altri regolamenti. La legge attuale permette che al consorzio, come è costituito, possa essere data la concessione. Difficoltà burocratiche non vi saranno ed io ho già fatto mandare il progetto al Genio civile perchè siano completati gli atti di istruttoria, il che potrà essere fatto in tempo relativamente breve.

Quanto ai fondi, mi auguro che invece di dare i contributi chiesti dal consorzio mediante cinquanta annualità, il contributo si possa dare in pochi anni in modo che presto il consorzio venga rimborsato delle spese.

A questo proposito posso dire al Senato che in un disegno di legge presentato all'altro ramo del Parlamento, per variare la legge di consolidamento del bilancio, ho stabilito un piccolo capitolo, tanto per cominciare, per nuovi lavori di navigazione fluviale.

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

Inversione dell'ordine del giorno.

DI SAN GIULIANO, *ministro degli affari esteri*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DI SAN GIULIANO, *ministro degli affari esteri*. Non potendo trattenermi a lungo alla seduta di oggi e difficilmente potendo intervenire a quella di domani, d'accordo col ministro dei lavori pubblici e col relatore della Commissione di finanze, pregherei il Senato di consentire che fossero subito posti in discussione i disegni di legge nn. 65, 67, e 68 prima dello svolgimento dell'interpellanza dell'onor. Benaventano e degli altri disegni di legge che sono all'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Non facendosi osservazioni in contrario, la proposta dell'onorevole ministro si intenderà approvata.

Discussione del disegno di legge: «Maggiori e nuove assegnazioni su taluni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero degli

affari esteri per l'esercizio finanziario 1913-1914» (N. 65).

PRESIDENTE. Passeremo alla discussione del disegno di legge: «Maggiori e nuove assegnazioni su taluni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero degli affari esteri per l'esercizio finanziario 1913-14».

Prego il senatore, segretario, D'Ayala Valva di dar lettura dell'articolo unico di questo disegno di legge e annessa tabella.

D'AYALA VALVA, *segretario*, legge:

Articolo unico.

Sono approvate le maggiori e nuove assegnazioni per l'importo di lire 1,758,917.25 a favore dei capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero degli affari esteri per l'esercizio finanziario 1913-14, indicati nella tabella annessa alla presente legge.

È altresì modificata la denominazione del capitolo n. 3 dello stato di previsione medesimo nel senso indicato nella tabella predetta.

Tabella delle maggiori e nuove assegnazioni a favore di alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero degli affari esteri per l'esercizio finanziario 1913-14.

Cap. n.	3. Ministero - Indennità fissate dal Regio decreto 29 novembre 1870, n. 6090, dalla legge 9 giugno 1907, n. 298, e dal Regio decreto 11 luglio 1913, n. 1273, a funzionari diplomatici e consolari chiamati a disimpegnare le funzioni di segretario generale, od incaricati della direzione di uffici al Ministero.	L. 26,600 »
»	4. Ministero - Spese d'ufficio	» 55,000 »
»	11. Telegrammi da spedirsi all'estero (Spesa d'ordine). »	» 415,000 »
»	29. Assegni ed indennità straordinarie di rappresentanza al personale delle Legazioni (Spese fisse)	» 40,000 »
»	35. Indennità di primo stabilimento ad agenti diplomatici e consolari, viaggi di destinazione e di traslocazione	» 150,000 »
»	37. Missioni politiche e commerciali, incarichi speciali, congressi e conferenze internazionali	» 125,000 »
»	41. Manutenzione e miglioramento degli immobili di proprietà dello Stato all'estero e del relativo arredo demaniale	» 110,000 »
»	43. Spese di posta, telegrafo e trasporti all'estero	» 700,000 »
»	44. Rimpatri e sussidi a nazionali indigenti	» 70,000 »
»	45. Spese eventuali all'estero	» 65,000 »
»	67-series. Saldo degli impegni verificatisi sul capitolo n. 50 « Acquisto di libri, materiali scolastici, oggetti per le premiazioni e medicinali per gli ambulatori medici e spese di spedizioni », dello stato di previsione della spesa del Ministero degli affari esteri per l'esercizio finanziario 1911-1912.	» 2,817.25

L. 1,758,917.25

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sull'articolo unico di questo disegno di legge.

CARAFÀ D'ANDRIA. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CARAFÀ D'ANDRIA, *relatore*. Come l'onorevole ministro ha veduto, la Commissione di finanze raccomanda al voto favorevole del Senato questo disegno di legge di maggiori assegnazioni. La sola raccomandazione che la Commissione di finanze fa, e che ha fatto in altre occasioni di altre leggi di maggiori assegnazioni e diminuzioni di stanziamento, è che si cerchi modo di prevedere le spese in guisa da non avere maggiori assegnazioni che decuplano perfino il primo stanziamento. Questa raccomandazione, in occasione di questo disegno di legge non ha grande importanza, ma è stata fatta in generale per tutte le leggi di maggiori assegnazioni.

DI SAN GIULIANO, *ministro degli esteri*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DI SAN GIULIANO, *ministro degli esteri*. Trovo giustissime le osservazioni della Commissione di finanze. Di questi concetti ho sempre tenuto conto nel passato, ma trarrò dalle osservazioni dell'onorevole relatore incoraggiamento ad ottenere dal mio collega ministro del tesoro maggiore arrendevolezza verso le domande di prima assegnazione delle spese da iscriversi in bilancio.

CARAFÀ D'ANDRIA, *relatore*. La Commissione di finanze prende atto di questa dichiarazione e ringrazia l'onorevole ministro.

PRESIDENTE. Se nessun altro chiede di parlare su questo disegno di legge, dichiaro chiusa la discussione, e, trattandosi di articolo unico, sarà poi votato a scrutinio segreto.

Rinvio allo scrutinio segreto del disegno di legge:

« Assegnazione straordinaria di lire 29,354.26 da iscriversi nello stato di previsione della spesa del Ministero degli affari esteri per l'esercizio finanziario 1913-14, per provvedere al pagamento di indennità arretrate spettanti a taluni funzionari diplomatici » (N. 67).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione sul disegno di legge: « Assegnazione straordinaria di lire 29,354.16 da iscriversi nello stato di previsione della spesa del Mini-

stero degli affari esteri per l'esercizio finanziario 1913-14, per provvedere al pagamento di indennità arretrate spettanti a taluni funzionari diplomatici ».

Do lettura del disegno di legge:

Articolo unico.

È autorizzata l'assegnazione straordinaria di lire 29,354.26, occorrente per corrispondere a taluni funzionari diplomatici le indennità loro spettanti in virtù dell'art. 44 del Regio decreto 29 novembre 1870, n. 6090, e maturate anteriormente al 1° luglio 1912 e non colpite dalla prescrizione sancita dall'articolo 1 della legge 9 marzo 1871, n. 102.

Detta somma sarà, con decreto del ministro del tesoro, iscritta in apposito capitolo della parte straordinaria dello stato di previsione della spesa del Ministero degli affari esteri per l'esercizio finanziario 1913-14.

È aperta la discussione su questo disegno di legge.

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

Rinvio allo scrutinio segreto del disegno di legge:

« Assegnazione straordinaria di lire 70,000 da iscriversi nello stato di previsione della spesa del Ministero degli affari esteri per l'esercizio finanziario 1914-15, per spese ed assegni spettanti al Commissario ed al personale italiano addetto alla Commissione internazionale di controllo per l'Albania » (N. 68).

PRESIDENTE. Passeremo ora alla discussione del disegno di legge: « Assegnazione straordinaria di lire 70,000 da iscriversi nello stato di previsione della spesa del Ministero degli affari esteri per l'esercizio finanziario 1914-15, per spese ed assegni spettanti al Commissario ed al personale addetto alla Commissione internazionale di controllo per l'Albania ».

Do lettura del disegno di legge:

Articolo unico.

È autorizzata l'assegnazione straordinaria di lire 70,000 per speso da farsi dal commissario o dal personale italiano addetto alla Commissione internazionale di controllo per l'Albania,

nonchè per corrispondere al commissario ed al personale medesimo gli assegni loro dovuti.

L'indicata somma verrà, con decreto del ministro del tesoro, iscritta in apposito capitolo da istituirsi nella parte straordinaria dello stato di previsione della spesa del Ministero degli affari esteri per l'esercizio finanziario 1914-1915.

È aperta la discussione su questo disegno di legge. Nessuno chiedendo di parlare, la discussione è chiusa; trattandosi di un disegno di legge di un solo articolo, sarà poi votato a scrutinio segreto.

Discussione del disegno di legge: «Provvedimenti riguardanti gli applicati delle Amministrazioni militari dipendenti, gli ufficiali d'ordine dei magazzini militari e gli assistenti del Genio militare» (N. 69).

PRESIDENTE. Passeremo ora alla discussione del disegno di legge: «Provvedimenti riguardanti gli applicati delle Amministrazioni militari dipendenti, gli ufficiali d'ordine dei magazzini militari, e gli assistenti del Genio militare».

Prego il senatore D'Ayala Valva di dar lettura di questo disegno di legge.

(V. Stampato N. 69).

PRESIDENTE. È aperta la discussione generale.

Nessuno chiedendo di parlare, e non essendovi oratori iscritti, la discussione generale è chiusa. Si passa alla discussione degli articoli che rileggo:

Art. 1.

Il ruolo organico degli applicati delle amministrazioni militari dipendenti è di 1600 posti, quello degli ufficiali d'ordine dei magazzini militari è di 350 posti, e quello degli assistenti del Genio militare è di 210 posti, senza ripartizione in classi.

(Approvato).

Art. 2.

Lo stipendio iniziale è di lire 1500 ed i suddetti personali procedono nel ruolo da lire 1500 a lire 1800 e lire 2100 per aumenti biennali di lire 300 ciascuno; da lire 2100 a lire 2500

e lire 2900 per aumenti quadriennali di lire 400 ciascuno, e da lire 2900 a lire 3200 per aumento quinquennale di lire 300.

Il passaggio ai detti stipendi sarà ritardato di sei mesi per quegli impiegati che, a giudizio del Consiglio di amministrazione, non siano temporaneamente riconosciuti meritevoli del passaggio al maggiore stipendio. Sarà ritardato soltanto di tre mesi per gli impiegati provvisti dello stipendio di lire 1500 e 1800.

(Approvato).

Art. 3.

Fintanto che il numero attuale degli applicati e degli ufficiali d'ordine dei magazzini militari non sarà ridotto a quello indicato nell'articolo 1°, i posti che si faranno vacanti saranno soppressi in ragione di un terzo.

LAMBERTI, relatore. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LAMBERTI, relatore. Nell'Ufficio a cui appartengo vennero fatte delle osservazioni sulla dicitura di questo articolo: «I posti che si faranno vacanti saranno soppressi in ragione d'un terzo». Questo deriva da ciò che quando fu fatta la legge del maggio 1910 fu fissato, *temporaneamente*, per gli impiegati d'ordine, un limite di posti che sommava a 2262, se non erro, e la legge stabiliva nel medesimo tempo che tutti gli ufficiali d'ordine dovessero prendere la denominazione di *applicati* delle Amministrazioni *dipendenti*. Si ebbero così fino da allora oltre 600 impiegati in più dei 1600 stabiliti dal nuovo ruolo. E deve inoltre notare che vi era, oltre a tale eccedenza, una certa categoria di sottufficiali in servizio sedentario che potevano coprire i posti devoluti agli ufficiali d'ordine. La disposizione che riguarda il riassorbimento di questa eccedenza venne ripartita anche all'art. 27 della legge sullo stato dei sottufficiali del 1911; ed è stata ripartita anche nel presente disegno di legge perchè, fino a che non sia cessata l'accennata eccedenza, è necessario questo provvedimento.

PRESIDENTE. Se nessun altro chiede di parlare su questo articolo 3 lo pongo ai voti.

Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(Approvato).

Art. 4.

Alla data della applicazione della presente legge gli impiegati delle suddette tre categorie percepiranno lo stipendio secondo la progressione stabilita dall'art. 2 in ragione degli anni di servizio prestati dalla data di nomina all'impiego civile che attualmente ricoprono. Gli aumenti successivi verranno computati e conseguiti dalla data alla nomina al detto impiego civile secondo la progressione stabilita dal citato articolo. Però l'ammontare degli aumenti sugli stipendi attualmente percepiti non potrà superare le lire trecento durante il primo anno di applicazione della legge.

(Approvato).

Art. 5.

Coloro che fossero attualmente provvisti di uno stipendio superiore a quello loro spettante,

in ragione degli anni di servizio, percepiranno, quale assegno personale, l'ammontare della differenza, computabile agli effetti della pensione, fino a quando non avranno maturato il periodo di tempo necessario per conseguire lo stipendio successivo.

(Approvato).

Art. 6.

La presente legge avrà vigore dal 1° gennaio 1914 e per la sua applicazione saranno effettuate negli stanziamenti dei capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero della guerra per gli esercizi 1913-14 e 1914-15 le variazioni risultanti dalla tabella annessa.

(Approvato).

Tabella delle maggiori assegnazioni e delle diminuzioni di stanziamento su taluni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero della guerra per gli esercizi finanziari 1913-14 e 1914-15.

Esercizio 1913-14.

MAGGIORI ASSEGNAZIONI.

Cap. n. 46. Personali civili tecnici di artiglieria e del genio (Assegni fissi) L.	27,150	
» 47. Applicati delle Amministrazioni dipendenti ed ufficiali d'ordine dei magazzini militari (Assegni fissi) »	293,850	
		<u>321,000</u>

DIMINUZIONI DI STANZIAMENTI.

Cap. n. 24. Corpi di fanteria - Truppa (Assegni fissi) . L.	25,000	
» 26. Corpi di cavalleria - Truppa (Assegni fissi) »	4,000	
» 28. Corpi e servizi d'artiglieria - Truppa (Assegni fissi) »	5,700	
» 30. Corpi e servizi del genio - Truppa (Assegni fissi) »	2,000	
» 80. Sussidi da concedersi alle famiglie bisognose dei richiamati alle armi e in casi analoghi »	284,300	
		<u>321,000</u>

Esercizio 1914-15.

MAGGIORI ASSEGNAZIONI.

Cap. n. 46. Personali civili tecnici di artiglieria e del genio (Assegni fissi) L.	60,400	
» 47. Applicati delle Amministrazioni dipendenti ed ufficiali d'ordine dei magazzini militari (Assegni fissi) »	696,800	
		<u>757,200</u>

DIMINUZIONI DI STANZIAMENTI.

Cap. n. 24. Corpi di fanteria - Sottufficiali, caporali e soldati (Assegni fissi). L.	100,000	
» 26. Corpi di cavalleria - Sottufficiali, caporali e soldati (Assegni fissi) »	18,000	
» 28. Corpi e servizi d'artiglieria - Sottufficiali, caporali e soldati (Assegni fissi) »	21,500	
» 30. Corpi e servizi del genio - Sottufficiali, caporali e soldati (Assegni fissi) »	8,500	
» 52. Premi, indennità e soprassoldi di rafferma ai militari di truppa (esclusi quelli per i carabinieri Reali, bilanciati al capitolo 31). »	200,000	
» 82. Fondo a disposizione per eventuali deficienze dei capitoli relativi alle spese per l'esercito »	409,200	
		<u>757,200</u>

DISPOSIZIONI TRANSITORIE.

Art. 7.

È data facoltà al Ministero della guerra di consentire il passaggio nel ruolo degli applicati dipendenti a quei funzionari d'ordine dell'Amministrazione centrale della guerra, che, avendo uno stipendio inferiore a quello che percepirebbero nelle Amministrazioni militari dipendenti con le norme della presente legge, ne facciano domanda entro l'anno 1914.

Ai medesimi sarà assegnato lo stipendio loro spettante secondo le norme della presente legge in base agli anni di servizio, decorsi dalla data della loro nomina ad applicati delle Amministrazioni militari dipendenti.

LAMBERTI, *relatore*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LAMBERTI, *relatore*. Come è detto nella relazione dell'Ufficio centrale, diverse petizioni di interessati sono pervenute all'Ufficio centrale, come pure erano pervenute all'altro ramo del Parlamento, e di queste faceva cenno sommariamente il relatore della Giunta del bilancio. Queste domande non hanno fondamento, esse tenderebbero ad ostacolare l'approvazione di questo disegno di legge con danno evidente di un numero considerevolissimo d'impiegati, che meritano tutta la considerazione del Paese.

Tra esse però ve n'è una, quella degli applicati dell'Amministrazione centrale la quale deve essere presa in considerazione.

Io sono convinto che l'onor. ministro vorrà dare affidamento di valersi di tutte le sue facoltà perchè la posizione di questi applicati dell'Amministrazione centrale sia tenuta nel debito conto nel progetto di riforma, di cui ha intenzione di occuparsi, e del quale cercherà di portare a termine lo studio il più sollecitamente possibile. Egli dichiarerà, ne son certo, al Senato che la posizione di questi impiegati dell'Amministrazione centrale sarà tutelata nel miglior modo possibile.

GRANDI, *ministro della guerra*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GRANDI, *ministro della guerra*. L'onorevole senatore Lambertini ha confermato con le parole, dette in questo momento, quanto aveva

già dichiarato nella relazione dell'Ufficio centrale, ed a questo proposito intendo fare una esplicita dichiarazione che, per essere più esatto, leggerò:

« È mio intendimento di presentare alla ripresa dei lavori parlamentari il disegno di legge per la sistemazione degli impiegati d'ordine dell'Amministrazione centrale.

« Mi varrò della facoltà di cui all'art. 7 subordinatamente alla disponibilità dei fondi in bilancio ed alle esigenze del servizio, ma il fatto che nel ruolo dei dipendenti molti applicati resteranno in soprannumero, non costituirà, di per se stesso, ostacolo al passaggio. Gli impiegati centrali, che l'otterranno, aumenteranno temporaneamente il numero degli applicati delle Amministrazioni dipendenti, e l'aumento sarà assorbito dalle vacanze, cui darà luogo il passaggio di altrettanti di questi ultimi applicati per riempire i posti lasciati vacanti nel ruolo centrale.

« S' intende che gli impiegati centrali transitati nel ruolo dei dipendenti dovranno accettare quella qualsiasi residenza che fosse loro assegnata, in ragione delle esigenze del servizio, e che essi non potranno più passare nei ruoli dell'Amministrazione centrale ».

Io mi lusingo che queste spiegazioni varranno a rassicurare l'onorevole senatore Lambertini e l'Ufficio centrale del Senato. Dopo ciò raccomando l'approvazione del presente disegno di legge, che torna a vantaggio di una numerosissima e benemerita classe di impiegati, che da lunghissimo tempo attende questo giusto compenso alle sue fatiche.

LAMBERTI, *relatore*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LAMBERTI, *relatore*. L'Ufficio centrale, per mezzo mio, ringrazia l'onor. ministro delle dichiarazioni che ha fatte, che credo soddisferanno la classe degli impiegati dell'Amministrazione centrale. E raccomanda al Senato di confortare del suo voto questo disegno di legge che, come ha detto l'onor. ministro, va realmente a beneficio di una benemerita classe di impiegati.

PRESIDENTE. Non facendosi altre osservazioni, pongo ai voti l'art. 7.

Chi l'approva voglia alzarsi.

(Approvato).

Questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

Svolgimento dell'interpellanza del senatore Beneventano al ministro dei lavori pubblici per sapere quali provvedimenti intenda di prendere affinché la bonifica del lago di Lentini venga eseguita.

PRESIDENTE. Passeremo ora allo svolgimento della interpellanza del senatore Beneventano al ministro dei lavori pubblici per sapere quali provvedimenti intenda di prendere, affinché la bonifica del lago di Lentini venga eseguita.

Ha facoltà di parlare l'on. Beneventano.

BENEVENTANO. Nel territorio del comune di Lentini, provincia di Siracusa, esiste un lago artificiale stagnante, denominato *Diviere*, della superficie della media espansione di ettari 1000.

Questo stagno, monumento di barbarie in tempo di civiltà, costituisce il fomite perenne della malsania di quattro comuni circostanti: Lentini, avente popolazione di circa 24,000 abitanti, Carlentini di 12,000, Francofonte di 12,000 e Scordia di 16,000, in totale 64,000 abitanti.

Esisteva un tempo un piccolo lago naturale denominato *Erculeo* per ricordo della favola che accenna alla venuta di Ercole in Sicilia, che nei primordi della dominazione Normanna nel XII secolo fu convertito in un grandioso stagno, mercè una diga, che più tardi nei primi del XVII secolo, fu consolidata con opere di muratura, quali oggi si vedono.

La formazione dello stagno coincide con la decadenza della illustre ed antichissima città di Lentini, che vide appunto privarsi della navigazione del Terezo, oggi S. Leonardo, di cui prima godeva, e diminuire la sua popolazione di più di due terzi.

Il comune di Lentini, per ovviare a tanto danno, deliberò l'espropriazione del lago per causa di pubblica utilità. Alcuni cittadini, per dare al comune i mezzi per eseguire la bonifica, progettaron la costituzione di una società, che avesse fornito i mezzi per eseguirla.

Fu fatto redigere un progetto dell'ing. Ferrauto; ma sopravvenuta la legge delle bonifiche, il comune abbandonò la via che aveva tracciata, lasciando il campo agli enti, cui la legge affida l'esecuzione della bonifica.

Il Consiglio provinciale di Siracusa, chiamato a classificare le opere di bonifica da doversi

eseguire nella provincia, classificò e pose in prima linea quella del Biviero di Lentini, appunto, perchè interessa eminentemente la pubblica igiene ed il miglioramento agricolo di una vasta estensione di superficie bonificabile.

Un secondo progetto fu pure eseguito, con l'intesa del ministro di agricoltura del tempo, dall'ing. Gentile, che nella massima parte dei suoi dettagli corrispondeva al primo.

Per incarico del proprietario del lago un terzo progetto fu compilato dal valoroso ingegner Baccarini che, studiato in tutti i suoi dettagli, mantenne il sistema dei due precedenti progetti e preventivava la spesa totale in lire 1,740,000.

Tutti e tre i cennati ingegneri ebbero per fine la bonifica del lago, indipendentemente da qualunque altra opera di bonifica delle località sottostanti, appunto, perchè quella del lago è la sola, che presenta una necessità immediata per il risanamento dei quattro comuni circostanti, pur essendo benefica al miglioramento agricolo di una vasta estensione di terreni.

Il ministro dei lavori pubblici, sollecitato dal comune e da coloro che hanno interesse all'esecuzione di quell'opera, diede incarico ad un altro ingegnere di eseguire un progetto concreto o dettagliato.

Quest'ingegnere credette opportuno di estendere il suo studio, non solo alla bonifica del lago del Biviere, ma anche alla sistemazione del fiume S. Leonardo ed alla bonifica delle sottostanti paludi denominate Pantani e Celsari, site nel territorio di Carlentini e finitime al mare.

Questo progetto, molto diverso dei precedenti, completando opere di maggiore e rilevante spesa, fu ritenuto non meritevole di esecuzione per molteplici ragioni tecniche, finanziarie ed igieniche.

Ed appunto perchè per l'attuazione di esso si sarebbe dovuto concordare un'occupazione temporanea, ovvero l'espropriazione de' Pantani, il Ministero, mentre da una parte ordinava novelli studi, dall'altra iniziò l'esproprio di questo stabile. Pendente la pratica, fu data in appalto la sistemazione del fiume S. Leonardo per l'importo di lire 300,000.

L'appaltatore si preparava ad iniziare i lavori, quando i periti eletti depositarono la pe-

rizia, che valutava i Pantani per circa 900 e più mila lire.

Il Ministero, in vista di una cifra così rilevante, che giudicava del tutto inaccettabile, tanto più che lo stabile espropriando era stato concesso in affitto per un trascurabile estaglio, da una parte rinunziò all'espropria e dall'altra revocò l'appalto, pagando all'appaltatore la somma di lire 30,000, come indennità regolamentare per la risoluzione del contratto.

Si ritornò così all'idea della bonifica del lago di Lentini indipendentemente da quella delle paludi, altronde distanti dai quattro comuni.

Per l'obbietto fu dato incarico espresso ad un ingegnere di studiare un novello progetto, che sarebbe stato il quinto! L'incarico anzi cennato fu dato nel mese di ottobre 1912 con l'espresso mandato di limitare la bonifica al lago di Lentini ed ai soli Celsari, escludendo quella dei Pantani.

Era questo il concetto, che in quel tempo dominava nel Ministero. E questo era il suggerimento dato dalla Direzione generale, che allora regolava la pratica, in vista delle esagerate pretese del proprietario dei Pantani.

Questo proposito manifestavami il ministro Sacchi con la sua cortese del 12 ottobre 1912.

L'ingegnere Ugo Schinordi, incaricato per questo *quinto* progetto, proponendo una variante al precedente *quarto* progetto, cioè a quello del 1901, ideò un canale scaricatore, che avesse avuto la destinazione di scongiurare l'espropria de' Pantani e del diritto alla pesca di quel tratto del fiume San Leonardo, che un privato diceva spettargli di diritto per antiche concessioni.

Con questa variante la spesa totale non sarebbe andata al di là del preventivo, cioè di lire 1,750,000.

Altre ipotesi il detto ingegnere volle contemplare nella sua relazione, e fra queste, quella della possibilità della formazione di un bacino montano.

Però la nota dominante era quella di attuare, con opportune modifiche, il progetto *quarto*, quello cioè del 1901.

E fa meraviglia come questo progetto, che fu dichiarato prima difettosissimo, perchè manteneva da una parte lo stagno dell'acqua nei fossi perimetrali, perchè proponeva contemporaneamente un sistema di prosciugamento del

Pantano e dei Celsari, la mercè di macchine idrovore, che sarebbero state costosissime anche per la manutenzione, fu poscia nuovamente ritenuto in massima, come base per eseguire la bonifica.

L'ingegnere Schinordi nel 1913, finalmente, inviò la sua relazione al Ministero dei lavori pubblici per le opportune provvidenze.

Ma il personale del Ministero, che prima era contrario alla bonifica contemporanea del Pantano e contrario alle pretese dei proprietari di esso, venne mutato e col mutare delle persone, si mutò di proposito. La conseguenza di questo cambiamento di umori produsse l'altra, cioè, che la Commissione centrale per le bonifiche con deliberazione del 1º luglio 1913 (sezione 2ª), dichiarò, che la bonifica del lago di Lentini debba farsi addivenendo anche alla bonifica dei pantani Lentini, Celsari ed a quella della piana di Catania sino al mare.

È purtroppo evidente, onorevoli colleghi, che con quel deliberato della Commissione centrale delle bonifiche si ebbe il fine di rendere più difficile la pronta attuazione di un'opera, che è un imperioso bisogno di quattro comuni e delle popolazioni in essi abitanti.

E la contraddizione del deliberato stesso (pagina 10) rivela lucidamente il concetto dilatorio della burocrazia.

Già basterebbe il notare come finora si sono redatti parecchi progetti e non se n'è eseguito nessuno, rimandando la bonifica da un giorno all'altro.

Il ministro Sacchi davami comunicazione del deliberato della Commissione delle bonifiche con nota del 29 agosto 1913, e, comprendendo l'urgenza di esaudire i voti delle popolazioni interessate, soggiungeva: « Vedrò, pertanto, ove non ostino difficoltà, di far precedere la bonifica del lago di Lentini agli altri lavori, tenuto conto specialmente del grande interesse che a tale bonifica hanno le campagne ed i centri abitati finitimi al detto lago ».

Malgrado le mie sollecitazioni, però, nulla si è fatto.

Rivoltomi alla Direzione generale delle bonifiche il dì 8 aprile 1914, il direttore facevami noto, che si sono dati ordini per la preparazione dei progetti, assicurando che si sarebbero fatti esaminare nei riguardi tecnici, se si possono disgiungere le opere.

Onorevole ministro, sono trascorsi circa 34 anni dal dì in cui la bonifica del lago di Lentini fu indicata urgentissima e di capitale importanza; si sono fatti cinque progetti, tre dai privati e due per ordine del Ministero; esistono accantonati 3,400,000 lire per l'esecuzione di questa opera; si sono queste somme invertite a favore di altre opere eseguite in altre provincie dell'alta Italia, ed i quattro comuni interessati continuano a contemplare quello stagno, che costituisce, come ho detto, un monumento di barbarie in tempo di civiltà.

Spero che ella, onorevole ministro, prenda in quella considerazione che merita la viva istanza di quelle popolazioni, che han diritto al risanamento igienico, e non manchi di provvedere a ciò che costituisce il dovere precipuo del Governo, cosciente della propria missione.

Esaudirà così i voti di quelle cittadinanze, che delle promesse attendono l'adempimento. *(Bene).*

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CIUFFELLI, *ministro dei lavori pubblici.*
Onorevoli senatori; la minuziosa storia che l'onorevole Beneventano ha fatto dei progetti riguardanti quest'opera, mi dispensa dall'esporsi nuovamente. Si tratta, in sostanza, di una bonifica della quale da antico tempo venne riconosciuta la necessità. Tale necessità ha poi trovato la sua sanzione in una prima legge del marzo 1903, cioè di quattordici anni or sono, ed in una seconda del giugno 1905, mediante le quali vennero stanziati, per l'esecuzione della bonifica, circa tre milioni.

Nel primo periodo non si perdettero molto tempo, perchè furono compilati e ritenuti meritevoli di approvazione due progetti, uno per il lago di Lentini, che importava una spesa di un milione e seicentomila lire, l'altro per i pantani di Lentini e Celsari, che importava una spesa di un milione e trecentomila lire.

Nel secondo progetto erano compresi anche i lavori per la sistemazione del fiume San Leonardo importanti centottantamila lire, e questi lavori furono appaltati, come ha ricordato l'onor. Beneventano. Ma nel corso dei lavori sorsero difficoltà per l'espropriazione, specialmente con una ditta che esigeva che gli fosse pagata una indegnità doppia di quella offerta in quattrocentomila lire, oltre il risar-

cimento di danni calcolati in circa mezzo milione.

Ne sorse una questione che consigliò il Governo a non far proseguire i lavori. Credo che la causa sia ancora pendente. Nel frattempo fu studiata la possibilità di fare la bonifica dei pantani di Lentini indipendentemente dalla sistemazione del fiume.

I due nuovi progetti vennero portati nel luglio 1913 alla Commissione delle bonifiche, istituita per legge e che è diventata un organo necessario nella procedura per la esecuzione di queste opere. La Commissione della quale, del resto, facevano parte persone competenti, presieduta dal compianto Maganzini, ritenne che per il completo risanamento della regione, oltre il prosciugamento del lago Lentini, si dovesse procedere anche alla bonifica dei pantani Lentini e Celsari, provvedendo alle espropriazioni relative.

La spesa delle opere, secondo queste direttive, si presentava come molto considerevole, ma non di meno fu dato incarico all'Ufficio del Genio civile di compilare i progetti. Se non che fino ad ora ciò non si è fatto perchè ci si è trovati davanti non solo a difficoltà tecniche, ma anche a difficoltà finanziarie in vista delle espropriazioni.

Frattanto, entrando nell'ordine di idee manifestate dal senatore Beneventano (il quale anzi ebbe ad intrattenermi privatamente di questo argomento fin dai primi giorni in cui mi trovavo al Ministero dei lavori pubblici), appunto per affrettare l'esecuzione delle opere, cominciando dalle più necessarie, valò a dire da quelle che specialmente dal lato igienico sono reclamate dalla popolazione, ho incaricato l'Ispettorato del Genio civile di esaminare se si possano tenere distinte le opere del lago da quelle dei pantani, eliminando, almeno per ora la grave difficoltà delle espropriazioni.

E, sotto questo punto di vista, ho dato da qualche mese incarico all'Ispettorato del Genio civile di fare una relazione in proposito. Ma poichè questa relazione finora non è venuta, l'ho di recente sollecitata.

Assicuro l'onor. Beneventano che attendo la relazione per rompere ogni indugio, e dare un definitivo indirizzo alla soluzione del problema; perchè è veramente doloroso che per un'opera da tempo reclamata e per la quale non man-

cano neanche i fondi (i quali non furono distratti, essendo stanziati dalla legge per questa bonifica) è veramente doloroso, ripeto, che difficoltà secondarie, per quanto gravi, abbiano finora impedito di eseguirla.

BENEVENTANO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BENEVENTANO. Ringrazio l'onorevole ministro dei lavori pubblici della parte finale del suo discorso, e non dubito che egli abbia l'intenzione lodevole ed umana di addivenire alla soluzione di un problema eminentemente igienico. Però mi permetto di fargli osservare, che la Commissione delle bonifiche si contraddice. Mi duole di doverlo dire, ma è così: il personale che oggi dirige un Dicastero contrasta un sistema; domani un altro personale per contrario lo predilige. E tutto ciò perchè? Il perchè è un'incognita e non spetta a me dare una risposta adeguata.

Solamente dirò, che appunto nei considerando della Commissione delle bonifiche si legge questo:

«Considerando che la bonifica del lago di Lentini costituisce da sola un notevole vantaggio igienico, specialmente per la vicinanza ad esso dei grossi centri abitati, ma che ad ottenere il completo risanamento (noti l'onorevole ministro) di tutta la regione che si estende fino al mare converrà procedere anche alla bonifica dei pantani di Lentini e pensare a quella della piana di Catania, ecc.»

Nessun dubbio che risanare tutte le regioni malariche è la più bella cosa del mondo, ma parmi della più chiara evidenza doversi cominciare dalla più importante e poscia passarsi a quelle di secondaria importanza.

Quando può ottenersi (come fu dimostrato dall'onor. Baccarini col suo elaborato progetto) la eliminazione di tutte le controversie che possono sorgere, non venire alla esecuzione di un'opera che può e deve farsi indipendentemente dalle altre, ciò che implicitamente è riconosciuto dalla Commissione delle bonifiche, perchè ad essa non si deve por mano? Si tratta di dare la salute a 65,000 abitanti, oltre a quelli che devono, per le svariate industrie, venire in quella località: perchè si deve continuare nel sistema eternamente dilatorio? Io spero, onorevole ministro, che la sua autorità ed intelli-

genza ci aiuteranno a risolvere, finalmente, questo problema, e che io non abbia a chiudere gli occhi miei senza vedere soppresso questo monumento di barbarie, senza veder attuata questa bonifica, alla cui soluzione lavoro sin da quando ho cominciato ad avere l'uso della ragione.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CIUFFELLI, *ministro dei lavori pubblici*. Come ha udito l'onor. Beneventano, io ho avviato la soluzione del problema precisamente per la strada che egli desidera, che è quella della sollecitudine. Ora attendo, e non potranno tardare molto, gli elementi tecnici che ho richiesto e gli prometto che, evitando il pericolo che l'opera non sia adatta allo scopo e riesca quasi inefficace, cercherò, quanto più presto potrò, di iniziare i lavori.

BENEVENTANO. Ringrazio e spero.

PRESIDENTE. Non facendosi proposte, l'interpellanza è esaurita.

Stante l'ora tarda, rimanderemo a domani la discussione sugli altri progetti all'ordine del giorno.

Leggo intanto l'ordine del giorno per la seduta di domani alle ore 15:

I. Discussione dei seguenti disegni di legge:

Conversione in legge del Regio decreto 4 agosto 1913, n. 1098, che autorizza la Cassa depositi e prestiti a somministrare al tesoro per fornirlo all'Istituto di Santo Spirito ed Ospedali riuniti di Roma, un mutuo di lire 2,600,000 (N. 7);

Navi asilo ed opera nazionale di patronato per le modesine (N. 75);

Conversione in legge del Regio decreto 8 giugno 1913, n. 602, relativo all'impiego dei capitali delle casse invalidi della marina mercantile (N. 60);

Convalidazione del Regio decreto 9 agosto 1910, n. 594, che ammette al dazio di lire 4 il quintale l'olio di arachide destinato alla fabbricazione del sapone e modifica una nota del repertorio per l'applicazione della tariffa dei dazi doganali (N. 73).

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

Provvedimenti riguardanti gli applicati delle amministrazioni militari dipendenti, gli ufficiali d'ordine dei magazzini militari e gli assistenti del genio militare (N. 69);

Maggiori e nuove assegnazioni su taluni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero degli affari esteri per l'esercizio finanziario 1913-14 (N. 65);

Assegnazione straordinaria di lire 29,354.26 da iscriversi nello stato di previsione della spesa del Ministero degli affari esteri per l'esercizio finanziario 1913-14, per provvedere al pagamento di indennità arretrate spettanti a taluni funzionari diplomatici (N. 67);

Assegnazione straordinaria di lire 70,000 da iscriversi nello stato di previsione della spesa del Ministero degli affari esteri per l'esercizio finanziario 1914-15 per spese ed assegni spettanti al commissario ed al personale italiano addetto alla Commissione internazionale di controllo per l'Albania (N. 68).

III. Relazioni della Commissione pei decreti registrati con riserva:

Regio decreto 6 aprile 1913 che approva il regolamento per l'applicazione dell'art. 15 del Regio decreto 24 dicembre 1911, n. 1479,

autorizzante la concessione del contributo diretto dello Stato nei mutui di favore ai danneggiati dal terremoto del 28 dicembre 1908 (N. II-G - Documenti);

Regio decreto 20 aprile 1913 relativo al collocamento fuori ruolo del personale ordinario ed aggiunto del Genio civile e di quello dell'Amministrazione centrale dei lavori pubblici chiamato a prestar servizio nelle colonie (N. II-II - Documenti);

Regio decreto 19 giugno 1913 che dispone promozioni nel personale di ragioneria del Ministero delle finanze (N. II-I - Documenti);

Regio decreto 1º agosto 1913 che autorizza una maggiore spesa di lire 850,000 per il palazzo di Montecitorio (N. II-L - Documenti);

Regio decreto 4 agosto 1913 che autorizza un mutuo di lire 2,600,000 agli ospedali di Roma (N. II-M - Documenti);

Regio decreto 3 settembre 1913 che autorizza una maggiore spesa di lire 600,000 per la costruzione del nuovo palazzo della Camera dei deputati (N. II-N - Documenti).

La seduta è sciolta (ore 17.40).

Licenziato per la stampa il 22 giugno 1914 (ore 10).

AVV. EDOARDO GALLINA

Direttore dell'Ufficio dei Resoconti delle sedute pubbliche.