

CXXIª TORNATA

MERCOLEDÌ 28 MARZO 1917

Presidenza del Presidente MANFREDI

INDICE

| | |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------|
| Convocazione del Senato a domicilio . . . pag. | 3460 |
| Messaggio della Corte dei conti | 3414 |
| Disegni di legge (approvazione di): | |
| Autorizzazione di spese e di nuove disposizioni per l'esecuzione di opere pubbliche in Basilicata ed in Calabria (N. 353) | 3431 |
| (discussione di): | |
| Conversione in legge del decreto luogotenenziale 21 febbraio 1917, n. 421, concernente le norme per le promozioni, durante la guerra, al grado di archivista ed ai gradi corrispondenti nell'Amministrazione dello Stato (N. 351) | 3425 |
| Oratori: | |
| BOSELLI, <i>presidente del Consiglio</i> | 3427 |
| Affrancazione della servitù della tassa di pedagogia concessa dal Governo Granducale alle Società anonime dei ponti sul fiume Arno in provincia di Pisa (N. 358) | 3427 |
| Oratori: | |
| BONOMI, <i>ministro dei lavori pubblici</i> | 3430 |
| MARIOTTI, <i>relatore</i> | 3529 |
| MAZZONI | 3427 |
| Provvedimenti per la linea navigabile di seconda classe Milano-Venezia e per la navigazione interna (N. 352) | 3443 |
| Oratori: | |
| BENEVENTANO | 3457 |
| BERGAMASCO | 3442-44 |
| BONOMI, <i>ministro dei lavori pubblici</i> | 3439-44, 49 |
| DE CUSARE | 3436 |
| DIENA | 3436 |
| FROLA | 3434 |
| GAROFALO | 3448 |
| MARIOTTI, <i>relatore</i> | 3438-43, 45 |
| TORLONIA | 3438-41 |
| (presentazione di) | 3414, 17 |
| Interpellanze (svolgimento di) | |
| del senatore Amero D'Aste al Ministro della marina, per sapere: | |

| | |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------|
| 1° se visto che le nostre grandi navi in costruzione non possono essere presumibilmente terminate in tempo per questa guerra, non convenga sospendere in gran parte i lavori per adoperare materiale e personale a costruire i mezzi adatti per combattere i sommergibili; | |
| 2° se furono fatti passi amichevoli presso le potenze neutrali perchè, sorvegliando le loro coste, impediscano che da esse partano rifornimenti per sommergibili nemici che costituiscono un pericolo e arrecano un gran danno anche alla loro navigazione mercantile; | |
| 3° se si è studiata la possibilità e se si sono attuati i necessari provvedimenti perchè la Regia marina, in caso di deficienza di importazioni dall'estero, possa servirsi sufficientemente degli olii minerali estratti dal nostro suolo. | |
| Oratori: | |
| AMERO D'ASTE | 3415, 17 |
| COSSI, <i>ministro della marina</i> | 3416 |
| del senatore Beneventano ai Ministri di agricoltura, dei trasporti e della guerra per conoscere quali provvedimenti reputino opportuni per impedire i gravissimi danni prodotti agli agrumicoltori, ai lavoratori della terra ed al commercio degli agrumi dall'attuale sistema regolatore del movimento ferroviario e degli acquisti fatti dal Governo. | |
| Oratori: | |
| ARLOTTA, <i>ministro dei trasporti marittimi e ferroviari</i> | 3422 |
| BENEVENTANO | 3417, 23 |
| RAINERI, <i>ministro di agricoltura</i> | 3419 |
| Relazioni (presentazione di) | 3414, 15 |
| Ringraziamenti | 3414 |
| Saluto al Presidente | 3457 |
| Oratori: | |
| PRESIDENTE | 3459 |
| BOSELLI, <i>presidente del Consiglio</i> | 3457 |
| CANEVARO | 3457 |
| Votazioni a scrutinio segreto (risultato di) | 3457-59 |

La seduta è aperta alle ore 15.

Sono presenti il Presidente del Consiglio e i ministri degli affari esteri, delle colonie, dell'interno, di grazia e giustizia e culti, delle finanze, della guerra, della marina, dell'istruzione pubblica, dei lavori pubblici, dei trasporti marittimi e ferroviari, dell'agricoltura, dell'industria, commercio e lavoro, delle poste e telegrafi, e i ministri senza portafoglio senatore Scialoja e deputato Bianchi.

FRASCARA, *segretario*, dà lettura del processo verbale della tornata precedente, che è approvato.

Ringraziamenti.

PRESIDENTE. Dal sindaco di Potenza ricevo il seguente telegramma:

«Potenza, 28 marzo 1917.

« Questo Consiglio comunale, sua prima seduta, davanti incarico ringraziare Lei, gentile telegramma condoglianze inviato sindaco città Potenza, morte illustre senatore professore Paladino. Nell'adempiere tale dovere, porgole ossequi intiera cittadinanza.

« Pro Sindaco

« CAMMARDO ».

Messaggio della Corte dei conti.

PRESIDENTE. Dal presidente della Corte dei conti ho ricevuto il seguente messaggio:

« Roma, 27 marzo 1917.

« In osservanza della legge 15 agosto 1867, n. 3853, mi onoro rimettere all'E. V. l'elenco delle registrazioni con riserva, eseguite dalla Corte dei conti, nella prima quindicina del decorso mese di gennaio.

« Il Presidente

« TAMÌ ».

Do atto al presidente della Corte dei conti di questa comunicazione.

Presentazione di disegni di legge.

MORRONE, *ministro della guerra*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MORRONE, *ministro della guerra*. Ho l'onore di presentare al Senato i seguenti disegni

di legge, già approvati dall'altro ramo del Parlamento:

Conversione in legge del decreto luogotenenziale 23 dicembre 1915, n. 1987, relativo all'aumento di un posto di capotecnico di seconda classe nel ruolo dei capitecnici di artiglieria e genio;

Conversione in legge del Regio decreto 15 aprile 1915, n. 473, che apporta modificazioni al testo unico delle leggi sulle pensioni ed alla legge di avanzamento per il Regio esercito;

Conversione in legge dei Regi decreti 28 marzo 1915, n. 356, 357, 358, 359; 15 aprile 1915, n. 474; 29 aprile 1915, n. 540 e 6 maggio 1915, n. 597, portanti modificazioni ed aggiunte alle leggi di ordinamento e di avanzamento nel Regio esercito;

Conversione in legge del Regio decreto 22 aprile 1915, n. 500 per modificazioni alla legge 25 gennaio 1888, n. 5177, concernente gli obblighi di servizio degli ufficiali in congedo.

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole ministro della guerra della presentazione di questi disegni di legge, che seguiranno il loro corso a termini del regolamento.

Presentazione di relazione.

MELODIA. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MELODIA. Ho l'onore di presentare al Senato la relazione sul disegno di legge: « Conversione in legge di decreti emanati durante la proroga dei lavori parlamentari dal 21 maggio al 30 novembre 1915, relativi ai danneggiati dai terremoti, nonché a provvedimenti economici e di tesoro ed a semplificazioni di servizi amministrativi e contabili.

PRESIDENTE. Do atto all'on. senatore Melodia della presentazione di questa relazione, che sarà stampata e distribuita.

Votazione a scrutinio segreto.

PRESIDENTE. Si procederà ora alla votazione a scrutinio segreto dei disegni di legge approvati ieri per alzata e seduta.

Prego l'on. senatore, segretario, Torrigiani Filippo di procedere all'appello nominale.

TORRIGIANI FILIPPO, *segretario*, fa l'appello nominale.

PRESIDENTE. Le urne rimangono aperte.

Presentazione di relazioni.

CASSIS. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CASSIS. Ho l'onore di presentare al Senato le relazioni degli Uffici centrali sui seguenti disegni di legge:

Conversione in legge del decreto luogotenenziale 1° agosto 1915, n. 1296, relativo al trattamento di pensione agli impiegati di ruolo dell'Amministrazione dello Stato che passano al servizio delle ferrovie dello Stato;

Conversione in legge del Regio decreto 29 aprile 1915, n. 685, che estende al personale di ruolo delle ferrovie dello Stato il trattamento di cui all'ultimo comma degli articoli 20 e 32 del testo unico delle leggi sullo stato degli impiegati civili.

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

Svolgimento dell'interpellanza del senatore Amero D'Aste al ministro della marina.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento dell'interpellanza dell'onorevole senatore Amero d'Aste al ministro della marina per sapere se:

1° visto che le nostre grandi navi in costruzione non possono essere presumibilmente terminate in tempo per questa guerra, non convenga sospendere in gran parte i lavori per adoperare materiale e personale a costruire mezzi adatti per combattere i sommergibili;

2° se furono fatti passi amichevoli presso le potenze neutrali perchè sorvegliando le loro coste impediscano che da esse partano rifornimenti per sommergibili nemici, che costituiscono un pericolo e arrecano un gran danno anche alla loro navigazione mercantile;

3° se si è studiata la possibilità e se si sono attuati i necessari provvedimenti perchè la Regia marina, in caso di deficienza di importazioni dall'estero, possa servirsi sufficientemente degli oli minerali estratti dal nostro suolo.

Ha facoltà di parlare l'onorevole senatore Amero d'Aste per lo svolgimento della sua interpellanza.

AMERO D'ASTE. L'interpellanza per ragioni ovvie deve avere breve svolgimento.

I nemici, come era prevedibile, hanno aumentato molto il numero dei sommergibili. Noi, tenuto conto anche della nostra grande distesa di coste, dobbiamo aumentare in proporzione i mezzi per combatterli e per tutelare le nostre comunicazioni marittime. Occorre che le nostre navi nella navigazione lungo le nostre coste abbiano una relativa sicurezza.

Sono necessari perciò mezzi aerei e molti mezzi galleggianti, di velocità superiore ai sommergibili.

Siccome le nostre quattro grandi navi in costruzione presumibilmente non potranno essere approntate in tempo per questa guerra, e gli accresciuti svariati bisogni della guerra hanno reso piuttosto deficiente la quantità di materie prime, sembrerebbe possa essere opportuno e conveniente che quelle destinate alle quattro grandi navi vengano in gran parte impiegate a costruire mezzi per combattere i sommergibili che hanno utilità, anzi necessità più immediata.

So che in parte si è provveduto in questo modo, ma credo convenga provvedere in più larga misura.

È noto che i sommergibili nemici avevano il loro compito facilitato perchè da coste neutre in Mediterraneo e altrove partivano rifornimenti per essi.

I sommergibili nemici affondano anche le navi neutre dentro certe zone, abbandonandone gli equipaggi che corrono il pericolo di non poter raggiungere la costa se ne sono lontani, con le loro imbarcazioni. Tale fatto si è verificato varie volte, esponendo così alla perdita della vita persone non combattenti contrariamente a quanto stabiliscono le convenzioni dell'Aja, e ad ogni principio di umanità. Tutti gli Stati neutrali hanno quindi il loro interesse ad impedire tale metodo di guerra col non permettere rifornimenti ai sommergibili dei nostri nemici, nè mezzi di riparazione e di riposo; detto interesse occorre far rilevare e ravvivare al fine di ottenere lo scopo suddetto.

Potendo verificarsi, in seguito ad affondamenti di navi mercantili fatti da sommergibili che vengano in parte a mancare dall'estero i rifornimenti di olii, minerali, sembrerebbe opportuno che in relazione agli altri bisogni dello Stato la Regia marina studiasse se e in quale quantità potrebbe utilizzare gli olii minerali

estratti dal nostro suolo attuando al più presto i provvedimenti necessari. Noi abbiamo dirigibili, idrovolanti, autoscafi, ecc. che si servono di benzina; torpediniere, cacciatorpediniere, esploratori, ecc. che si servono di olii pesanti. (*Approvazioni*).

CORSI, *ministro della marina*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CORSI, *ministro della marina*. Anzitutto ringrazio il senatore Amero d'Aste ed il Senato di aver ieri consentito che lo svolgimento dell'interpellanza fosse rimandata ad oggi, secondando il desiderio che avevo precedentemente espresso. Come ha già avvertito il senatore Amero, io, pur desiderando di rispondere in modo più ampio alla sua — o meglio — alle sue interpellanze, non credo di poterlo soddisfare completamente, inquantochè debbo astenermi dal soffermarmi su alcune particolari notizie, le quali non sarebbe bene fossero pubblicamente comunicate per bocca di un membro del Governo.

Alludo specialmente alla prima delle domande, nella quale si prospetta la opportunità che venga sospesa la costruzione delle grandi navi per impiegare materiali e personale a costruire mezzi adatti a combattere i sommergibili.

La costruzione di navi da guerra è sempre circondata, anche in tempo di pace, da ogni possibile riservatezza e non occorre, io penso, spiegarne le ragioni al Senato: tanto meno opportuno sarebbe, mentre dura la guerra, dire se la costruzione delle nostre navi maggiori è o sarà sospesa, è o sarà accelerata. La ricerca di notizie del genere ha costituito sempre uno degli sforzi che sono imposti a tutte le Marine, ed il Senato consentirà che io nulla dica per risparmiare questo sforzo ai nostri nemici ai quali, certo, non sarebbe discaro sapere in modo ufficiale i nostri intendimenti a riguardo del nostro programma costruttivo.

Peraltro, ai fini che hanno mosso il senatore Amero d'Aste a rivolgermi la prima interpellanza, basterà ch'io gli dica che il materiale già preparato per la costruzione delle nostre grandi navi non potrebbe essere attualmente utilizzato nella costruzione di mezzi atti alla guerra contro i sommergibili; e non potrebbe essere utilizzato perchè non è di foggia nè di dimensioni adatte.

Volendo assolutamente impiegare lamiere, ferri angolati, ecc., già preparati per grandi navi, per la costruzione invece di unità più leggere, occorrerebbe sottoporre questo materiale ad un nuovo processo metallurgico, come se si trattasse di rottami; e non è chi non veda quale maggiore spesa ne risulterebbe — e questo forse sarebbe il meno — ma quanto tempo occorrerebbe, ciò che frusterebbe lo scopo della trasformazione.

E passo alla seconda parte dell'interpellanza che veramente dovrebbe piuttosto riguardare il mio collega degli affari esteri.

Comunque, se ho ben compreso il significato della domanda del senatore Amero d'Aste, essa rispecchierebbe il dubbio che si sarebbe insinuato nell'animo suo che da parte di qualche potenza neutrale non siano stati strettamente osservati i doveri della neutralità.

Io non so su quali elementi possano essere basati i dubbi del senatore Amero d'Aste. Ad ogni modo, pur astenendomi dall'intrattenermi su di un argomento così delicato, posso assicurare lo interpellante che, ove per fatti specifici fosse risultata violata la neutralità da parte di qualche potenza a vantaggio dei nostri nemici, il Governo del Re non avrebbe mancato di muovere i passi necessari. (*Bene*).

Per la terza questione io sarei veramente felice di poter dichiarare che la Marina potrà utilizzare gli olii minerali estratti dal suolo italiano in quantità sufficiente ai propri servizi; ma debbo far rilevare, come del resto il senatore Amero saprà, che la produzione nazionale di olii minerali ossia di petrolio greggio è molto meschina. Nel 1913, mentre gli Stati Uniti produssero tre milioni di tonnellate, mentre la Russia ne produsse otto milioni, il Messico tre e mezzo, la Rumenia due, l'Italia non arrivò alle sette mila tonnellate. Questa cifra non si è oltrepassata negli anni successivi e non vi sono speranze di oltrepassarla in epoca prossima; inquantochè, pur ritenendo i nostri geologi che l'Italia possa essere un terreno ricco di miniere petrolifere, la catena degli Appennini ha interrotto l'uniformità del territorio ed ha reso molto aleatorie le ricerche che dovrebbero sempre spingersi a profondità varianti dai trecento ai quattrocento e più metri; quindi sono ricerche le quali richiedono molte spese e molto tempo. Comunque sia, non

si è finora superata la cifra di sette mila tonnellate di olio greggio; ed a questa quantità contribuisce essenzialmente la provincia di Piacenza che è la più ricca e che fornisce circa cinquemila tonnellate annue di olio greggio.

Ma questo è un olio essenzialmente volatile, poichè è composto del 36 per cento di benzuolo, del 56 per cento di petrolio lampante e di altri prodotti. Inutile che aggiunga che sono tutte cose queste già da noi utilizzate per i bisogni dell'Esercito e della Marina.

Dunque si calcola che annualmente possano estrarsi in Italia circa 7000 tonnellate di olii minerali, mentre il fabbisogno annuale della Marina ascende a circa 200 mila tonnellate. Così un solo cacciatorpediniere tipo « Mirabello » consumerebbe in un mese tutta la produzione nazionale, muovendosi per dieci ore al giorno.

L'eloquenza di queste cifre mi dispensa dal dimostrare perchè la Marina non possa purtroppo far calcolo, per questo riguardo, sugli olii che si estraggono in Paese; e, poichè per ora essa ha largamente provveduto ai propri bisogni, è bene lasciare la produzione nazionale agli usi terrestri, per alimentare la forza motrice delle regioni cui essa appartiene.

Ad ogni modo non si è mancato di esaminare se e come i nostri olii minerali potrebbero essere utilizzati dalle caldaie dei nostri impianti e si sono studiati gli opportuni adattamenti.

Non ho altro da dire. (*Approvazioni*).

AMERO D'ASTE. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

AMERO D'ASTE. Ringrazio l'onorevole ministro della sua risposta. Ho voluto richiamare con la mia interpellanza l'attenzione su problemi importanti per il nostro paese.

Riguardo al materiale di costruzione ho parlato di materie prime, non di materiale lavorato: evidentemente le materie prime sono uguali per qualunque costruzione.

Termino dicendo che ho ferma fiducia che la nostra marina saprà dimostrare che la guerra dei sommergibili non otterrà l'effetto che se ne ripromettono i nostri nemici.

PRESIDENTE. L'interpellanza è esaurita.

Presentazione di un disegno di legge.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BONOMI, *ministro dei lavori pubblici*. Ho l'onore di presentare al Senato il seguente disegno di legge:

Modificazioni alle leggi 12 luglio 1912, n. 772 e 19 luglio 1914, n. 761 circa la concessione di sussidi e di mutui ai privati danneggiati dall'eruzione dell'Etna e dal terremoto del 1911 in provincia di Catania.

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole ministro dei lavori pubblici della presentazione di questo disegno di legge, che seguirà il suo corso a termini del regolamento.

Svolgimento dell'interpellanza del senatore Beneventano ai ministri dell'agricoltura, dei trasporti e della guerra.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento dell'interpellanza del senatore Beneventano ai ministri di agricoltura, dei trasporti e della guerra per conoscere quali provvedimenti reputino opportuni per impedire i gravissimi danni prodotti agli agrumicoltori, ai lavoratori ed al commercio degli agrumi dall'attuale sistema regolatore del movimento ferroviario e dagli acquisti fatti dal Governo.

Ha facoltà di parlare l'onorevole senatore Beneventano per lo svolgimento della sua interpellanza.

BENEVENTANO. Una delle principali sorgenti di ricchezza della Sicilia è la produzione agrumaria.

Agricoltori, lavoratori, industriali, commercianti attingono dalla agrumicoltura i mezzi per la loro sussistenza.

L'iniziativa privata provvedeva a tutto ciò che era necessario per porre in commercio quel prezioso prodotto.

Poca cosa finora per difetto di una legge più efficace ha fatto la Camera agrumaria.

Molta parte della produzione un tempo veniva spedita negli Stati coi quali oggi per forza di eventi ci troviamo nell'aspra lotta.

Però, malgrado esistesse questo stato d'una guerra alla quale fummo costretti per la difesa della nostra sicurezza e della libertà universale, i nostri prodotti agrumari per tramite

della Svizzera sino a poco tempo fa, continuavano ad affluire e consumarsi nella Germania e nell'Austria.

Quest'esportazione, fu con repentina disposizione governativa vietata.

Comprese però il Governo, che la grande massa di frutta giacente nelle diverse linee ferrate, nei magazzini di depositi, col suo deperimento era causa di danni grandissimi. Per rimediare ai medesimi, propose di farne in grande parte l'acquisto sia per destinarle al fabbisogno delle nazioni alleate, sia per distribuirle ai nostri valorosi soldati che, sfidando le crude contrarietà degli elementi, dei luoghi inaccessibili ed il cieco furore degli avversari col dolce nome d'Italia pugnano da leoni e cadono gloriosamente sui campi di battaglia.

Tutti gli agrumicoltori possono e devono sopportare con rassegnazione qualsiasi disposizione governativa, che riesca al fine d'impedire che giungano prodotti nostri e generi alimentari ai nostri nemici. E questo dovere con lodevole armonia essi riconoscono.

Però hanno diritto ed è dovere del Governo di agevolare nel migliore e più efficace modo l'azione privata per tutto ciò che può essere necessario a facilitare il commercio della produzione agrumaria.

Compri pure il Governo per sè e per le nazioni alleate tutto ciò che crederà di comprare; ma faciliti gli agrumari a trovar nuovi sbocchi al fine di non far deperire tanta ricchezza.

In questo momento in cui i generi di prima necessità sono deficienti al fabbisogno delle popolazioni, è utile, anzi necessario, che le frutta affluiscano anche nell'interno dell'Italia per diminuire i disagi, che provano le classi meno abbienti e forse anche parte degli abbienti per provvedere alla loro alimentazione.

Ho qui parecchi telegrammi provenienti da diverse città diretti ai commercianti chiedendo con insistenza la spedizione degli agrumi di cui hanno imperioso bisogno.

Perchè si possa praticamente far cessare i danni che si deplorano, è necessario:

1. Che il Governo regoli meglio la compra degli agrumi di cui ha bisogno per l'esercito e per le nazioni alleate, trovando modo di evitare favori a pro di alcuni produttori;

2. Che, provvedendo in primo luogo a tutti i mezzi di trasporto, che sono necessari alla

difesa del paese ed ai servizi militari, trovi modo di non far mancare i carri necessari alle spedizioni degli agrumi, sia per l'interno, sia per gli Stati dell'Intesa.

Il difetto dei vagoni è stata una delle cause principali per cui si sono perduti per marciume enormi quantità di frutta giacenti per parecchie settimane nei luoghi di deposito e nella stessa stazione di Lentini la quale è la più importante per l'esportazione delle derrate alimentari della Sicilia e la quarta se non la terza dell'Italia.

Per questa deficienza si sono fatti continui reclami al Ministero dei trasporti, ed alla Direzione compartimentale di Palermo; ma finora non fu possibile di aver quello che strettamente bisogna anche con una discreta e prudente limitazione. Si è voluta giustificare la deficienza dei carri, perchè limitato ne è il numero disponibile. Io credo però, che essa derivi piuttosto dal difetto della celerità nelle spedizioni delle derrate alimentari. Si comprende facilmente come una condotta di duecento vagoni il giorno, che prima dalla Sicilia a Torino, Milano, Venezia impiegava circa due giorni e mezzo e ritornava con pari celerità per servire al trasporto di tutte le derrate deperibili, richiedeva presso a poco mille a milleduecento carri refrigeranti.

Oggi, per il difetto della celerità, impiegano dieci a dodici giorni per andare ed altrettanti per ritornare, la qual cosa rende necessario un numero di carri quintuplo o sestuplo di quelli che prima bastavano a disimpegnare completamente il servizio dei trasporti.

Così, onorevole ministro, il difetto della celerità costituisce una deficienza artificiale che può e che anzi si deve far cessare.

Un'altra causa di danni e di disagi consiste nella inadeguata distribuzione di vagoni nelle diverse stazioni della Sicilia. Ad alcune si dà più, ad altre meno di quello che il traffico normale richiede e che altra volta fu determinato in seguito a ponderate indagini.

Non voglio, nè devo venire a particolari confronti, che è prudenza tacere, mi limito solo ad accennare il fatto, affinché si possa dall'onorevole ministro provvedere.

Al ministro della guerra debbo volgere pure una calda preghiera. È necessario regolare l'incetta degli agrumi.

Compri tutto quello che vuole e che può, ma raccomandandi a coloro, che per questo obbietto costituiscono le locali Commissioni di non immobilizzare nelle stazioni per molti giorni i carri, di cui queste non possono usare per difetto di merce, e di non vietare che i commercianti e gli spedizionieri usino quelli che non vengono adoperati dalle Commissioni medesime.

Appresi che il ministro di agricoltura ha nuovamente permesso, con una limitazione regolata in relazione all'esportazione normale degli anni precedenti allo stato di guerra, la spedizione degli agrumi per la Svizzera.

Nasce il dubbio per sapere se il complesso dell'esportazione, che dovrà aver luogo nei soli due mesi della odierna campagna agrumaria, dovrà essere eguale a quello dei due ultimi mesi degli anni anteriori allo stato di guerra, ovvero al complesso di tutti gli otto mesi dal novembre al giugno degli anni precedenti.

È necessario chiarire i termini della accordata facoltà di esportare. Si capisce facilmente che, nella prima ipotesi, affluendo nella Svizzera il quadruplo del fabbisogno al consumo di quello Stato, il di più sarà inoltrato nella vicinissima Germania.

Questo dubbio ha origine nel fatto, che nella stazione di Catania (Acquicella) da circa due mesi giacciono quaranta carri refrigeranti adatti al trasporto degli agrumi appartenenti ad una grande casa esportatrice di Basilea, la quale quasi *presaga* della cessazione del divieto di esportare gli agrumi, ha avuto il coraggio di pagare ingenti somme per sosta, per trovarsi in grado di trasportare nella Svizzera quelle derrate, che certamente non tutte serviranno per questa.

Non mancherà alla sagacia degli uomini del Governo di studiare quello che convenga per impedire ogni eccessiva esportazione.

D'altra parte è da riflettere che, trattandosi di misure eccezionali e limitative, è necessario studiare contemporaneamente quello che convenga per evitare trattamenti di favore a pro di una piuttosto che di un'altra ditta esportatrice.

Spero che gli onorevoli ministri, con quel senno che li distingue, prendendo tra loro gli opportuni accordi, sapranno provvedere a che cessino i danni, che attualmente soffre l'indu-

stria agrumaria, affinché non si perda un prezioso prodotto, che è sorgente di ricchezza per chi lavora e produce, e di utile e conforto a chi prova il disagio della limitata alimentazione.

Ricordo a me stesso che, se in ogni tempo è d'uopo di sollevare le forze economiche del paese, in questo memorando periodo storico è supremo dovere non far venire meno tutto ciò che direttamente ovvero indirettamente può valere ad agevolare lo sviluppo delle nostre energie. Così resisteremo alla pressione dell'enorme peso, che la nazione coraggiosamente sopporta fidente nella giustizia della causa e nella vittoria finale. (*Approvazioni*).

RAINERI, *ministro di agricoltura*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

RAINERI, *ministro di agricoltura*. Ringrazio l'onorevole Beneventano di aver presentata la sua interpellanza su argomento di vitale interesse per una delle nostre maggiori produzioni agrarie, quella degli aranci; produzione che vivamente interessa la sua Sicilia ed altre regioni dell'Italia meridionale.

Nella politica di blocco, che viene condotta dagli Alleati contro gli Imperi centrali, e che è principalmente vigilata e diretta dall'Inghilterra, si è presentato il quesito se dovesse essere vietato in ogni modo il passaggio di prodotti agrumari italiani verso la Germania e verso l'Austria-Ungheria, che sono i paesi verso i quali il nostro commercio agrumario ha sempre avuto la sua maggiore corrente.

Io ebbi l'onore di discutere, in rappresentanza del Governo, nel novembre dello scorso anno, a Londra, col ministro del blocco Lord Robert Cecil, di questo argomento; e, naturalmente, come era mio dovere, prospettai subito la gravità delle ripercussioni di carattere economico, che siffatto divieto avrebbe avuto per talune nostre regioni.

Premetto che si trattava di discutere, come si discusse, esclusivamente, della esportazione degli aranci; poichè, quanto ai limoni, si escludono dai prodotti alimentari. Per l'arancio, invece, per quanto non si tratti certamente di un prodotto alimentare di primaria importanza, si riconosce che quella certa quantità di zucchero, e qualche altra materia di valore nutritivo, che esso contiene, fa sì che, date le ri-

strettezze alimentari in cui per effetto del blocco si trovano gli Imperi centrali, anche gli aranci possono a qualche cosa servire nell'alimentazione. Così si aveva notizia che in Germania gli aranci anziché per consumo diretto si utilizzavano pure per la fabbricazione di marmellate, e cioè di materie conservabili che possono servire di sussidio in momenti, nei quali altri alimenti principali vengono a mancare.

Ora, poichè si tratta del problema del blocco, e cioè di una delle armi più efficaci che gli alleati posseggono contro la resistenza degli Imperi centrali, il problema come era posto, si imponeva alla considerazione del Governo in tutta la sua gravità.

Si pensò ai ripari, nei riguardi dell'economia italiana.

Le statistiche nostre insegnano (e l'onor. Benaventano bene indicò anche questa parte del problema) che avevamo un'esportazione, in tempi normali, di 1,200,000 od 1,300,000 quintali di aranci, di cui più della metà andava fra Germania, Austria e Russia. Chiuso anche, o quasi, il mercato della Russia, si capisce come, attraverso la Svizzera, potesse passare una notevole quantità di aranci verso gli Imperi centrali.

I provvedimenti che vennero discussi a Londra, e sui quali si trovò l'accordo fra i due Governi alleati, furono questi: i Governi alleati cercheranno di approvvisionare; prima di tutto, nel miglior modo possibile, i rispettivi eserciti. Ed è perciò che, d'accordo immediatamente col collega della guerra e col Comando supremo, si fece un piano di approvvisionamento, a conforto dei nostri soldati, che ricevevano prodotti di primissima scelta nelle casse già confezionate per l'esportazione, ed a sfogo della produzione. Nell'istesso modo si stabilì che fossero fatti invii all'esercito inglese che combatte in Francia, e poi all'esercito inglese in Egitto ed all'esercito inglese in Salonico.

Ci eravamo proposti che corressero trattative, come difatti corsero, con il Governo francese, per condurre le cose nello stesso senso. Ma a risultati concreti non si è addivenuti.

L'Inghilterra s'impegnò come noi di rispettare quanto più fosse possibile le condizioni normali del mercato: e su questa condizione ci mettemmo facilmente d'accordo. Per il problema dei trasporti essa stessa dovette dichia-

rare che intendeva di fare molto assegnamento sulle forze stesse dell'Italia, sia per il materiale ferroviario, sia per i trasporti marittimi.

Per ciò che si riferisce alle condizioni di acquisto, perchè non si avesse a turbar troppo il commercio locale, l'accordo fu che tutto sarebbe stato affidato a Commissioni militari italiane, che sarebbero state istituite *ad hoc*; ma Commissioni di cui facesse parte anche personale civile, esperto in questo commercio. E così s'istituirono diverse Commissioni per l'acquisto.

Si convenne anche che il Governo inglese avrebbe lasciato a noi la determinazione del prezzo, che doveva essere quello del mercato, e non già, come si era discusso da principio, un prezzo ridotto di requisizione, perchè la diversità della produzione e dei momenti in cui gli acquisti vengono fatti, portano diversità molto profonde nei prezzi, le quali vi era pericolo conducessero a gravi difficoltà allorchè i prezzi si fossero voluti disciplinare d'imperio.

Le cose ora camminano abbastanza bene, salvo non gravi inconvenienti che si appianano facilmente; ma la difficoltà grossa è sempre quella dei trasporti.

Appena messo il divieto di esportazione, le difficoltà furono non lievi. Ci trovammo con una massa di alcune centinaia di vagoni viaggianti, che furono requisiti dall'Amministrazione militare a prezzo equo; per essi le liquidazioni sono in corso e credo che gli esportatori siano soddisfatti. E dovemmo, in pari tempo, occuparci di incettare, per conto nostro come per conto dell'esercito inglese, quella quantità di casse (ed erano molte decine di migliaia) che, al momento del divieto, si trovavano già approntate per l'esportazione. Fu allora che il ministro dei trasporti molto aiutò, mettendo a disposizione tutto il materiale rotabile che era possibile trovare. Chiedemmo anche all'Inghilterra se avesse pronto qualche vapore per Salonico e per l'Egitto; ma per quelle regioni i trasporti militari predominano e non vi è nessuna disponibilità. Perciò dovemmo requisire la stiva della nostra linea per l'Egitto, e alcuni vapori, e riuscimmo a superare la prima fase, che era quella dello sfollamento delle quantità pronte al momento del divieto.

Dopo, cominciammo ad avviare spedizioni di treni per l'esercito inglese in Francia, e così

continuammo con le spedizioni per mare per Salonico e per l'Egitto. Disposizioni sono già state date per tutto il mese di marzo; altre sono in preparazione per il mese di aprile. La campagna agrumaria, e quella specialmente degli aranci, va, così, esaurendosi; però essa è ancora florida nel mese di maggio, e pure per il maggio ci riserviamo di prendere le opportune disposizioni.

Cosicchè facciamo conto che arriveremo ad aver collocati, per opera di Governo, se non proprio completamente, circa 500 mila quintali di aranci; cifra, questa, cospicua perchè ci permetterebbe, tra quello che è stato esportato prima del divieto e quello che è stato collocato poi, di avere una esportazione totale di un milione di quintali.

Non dobbiamo, però, dimenticare che il commercio libero non è stato soffocato, perchè altre vie di esportazione ci potevano essere e potrebbero svilupparsi, per quanto modeste.

Un appello è venuto in proposito dalla Francia, ed il mio onorevole collega, ministro del commercio del Governo francese, me ne ha anche scritto direttamente, per vedere di avviare il commercio nostro verso quel Paese. In Francia, però, noi abbiamo sempre avuto vivissima la concorrenza della Spagna. Più ancora che per la questione delle distanze, la Spagna si trova in condizioni privilegiate per quell'organizzazione commerciale che si era stabilita, così con la Francia come con l'Inghilterra, e che dà luogo non solo a rapporti d'interesse, ma anche a convenienze economiche le quali non si possono ad un tratto soffocare. Però, nel momento attuale, noi abbiamo avuto, quello che per altro lato è un danno, un vantaggio: l'altezza del cambio ha determinato una misura nei prezzi che può permetterci quella esportazione.

Stiamo vedendo ciò che in questo senso si può fare e lo faremo. Buone disposizioni da parte del Governo francese vi sono; consigli ed aiuti ci vengono dai nostri rappresentanti diplomatici e commerciali, e noi vedremo di attuare tutto quello che praticamente ed utilmente sia possibile fare anche in questo senso.

Ma, a questo punto, mi sia consentito rettificare un'osservazione fatta dall'onorevole senatore Beneventano, per quanto non si tratti che di un chiarimento, giacchè, nello svolgimento del suo

pensiero, mi sono accorto che egli è a conoscenza esatta dello stato delle cose. Dunque credo necessario spiegare chiaramente come stiano le cose, per ciò che riguarda l'esportazione verso la Svizzera, concessa dopo il divieto.

Gli aranci, come tutti gli altri prodotti, oramai erano compresi nel divieto di esportazione; con questa differenza, che, per alcuni di questi prodotti, bastava che le dogane dessero l'autorizzazione al passaggio della merce, mentre per altri era necessario il permesso del Comitato centrale per le esportazioni. Ora si comprende come la differenza sostanziale tra i due generi di merci da esportare consisteva in questo: che, per quelle per cui bastava l'autorizzazione della dogana, non c'era limite di quantità, e fra queste merci andavano appunto compresi gli aranci; mentre, invece, quando i permessi dovevano essere dati dal Comitato centrale, qui, in Roma, v'era un contingentamento.

Quando io discussi col ministro inglese la questione degli aranci, non si discuteva di mettere il divieto, che già c'era, ma si discuteva di contingentamento. E si stabilì che non potesse esser permesso il passaggio degli aranci per la frontiera svizzera, se non per la quantità necessaria per il consumo della Svizzera, quantità che ci è data da una media degli anni precedenti alla guerra.

Quindi il provvedimento, a cui ha alluso l'onorevole senatore Beneventano, come ad una revoca di un divieto, in sostanza non è una revoca ma soltanto un'applicazione di un concetto già determinato. È venuto dopo il contingentamento della Svizzera; contingentamento a cui la Svizzera ha diritto, giacchè noi non possiamo negare a questo paese una esportazione di aranci, nei limiti di quantità nei quali tale esportazione si verificava prima della guerra.

L'onorevole senatore Beneventano ha detto: ma c'era qualcuno che sapeva prima che sarebbe stato tolto il divieto. Ciò era naturale.

Noi non permettevamo più l'esportazione, ma volevamo che i permessi di esportazione fossero dati dalla Commissione centrale, la quale doveva dire quale fosse il contingente necessario per la Svizzera in relazione ai nostri rapporti internazionali.

Assicuro il senatore Beneventano che non vi

è pericolo che la quantità di agrumi mandati in Svizzera, la quale è regolata, mese per mese, in relazione alla esportazione normale degli anni precedenti, sia tale che possa essere avviata al di là del confine svizzero.

C'è l'impegno del Governo che detta quantità debba servire unicamente al consumo svizzero. Certo però che tale quantità di esportazione il Governo italiano ha avuto interesse a difenderla ed a cercare che fosse la più alta possibile, sempre tuttavia alla stregua del comune proposito degli Alleati.

Negli anni normali essa arrivava ad alcune decine di migliaia di quintali (non posso dire la cifra esatta, perchè non l'ho presente, non avendo pensato che l'onor. Beneventano potesse chiederla; e sempre nel limite che la Svizzera possa da sola assorbirla, anche questa esportazione darà un contributo al nostro paese e terrà abbastanza sveglio il mercato degli aranci.

Posso aggiungere che mi sono preoccupato, d'accordo col collega dei trasporti, di fare in modo che il mercato interno non avesse a rallentarsi nelle sue richieste.

È questione soprattutto di trasporti, e ciò abbiamo sentito, nel principio dell'opera nostra, anche sul mercato interno, poichè, ripeto, dovemmo sfollare i depositi di aranci per mandarli agli eserciti alleati, per ciò concentrando il materiale ferroviario, onde avvenne che il mercato interno si doveva di non essere sussidiato sufficientemente coi vagoni rimasti a sua disposizione.

Il Senato, nella sua grande autorità, abbia la compiacenza di considerare le difficoltà in cui ci siamo incontrati, per ottenere risultati che si possono dire abbastanza soddisfacenti.

Il senatore Beneventano accennò ad un'altra questione con senso molto pratico e giusto: vale a dire, quegli accordi che debbono intervenire, in tutta questa materia, per i trasporti ferroviari, tra il ministro di agricoltura, il collega dei trasporti e quello della guerra. Posso assicurare il senatore Beneventano che queste intese sono avvenute, non soltanto con i carteggi consueti, ma anche mediante appositi colloqui e con invio di funzionari dell'uno e dell'altro ministero per vedere dove esistevano le difficoltà, e cercare di toglierle il più rapidamente possibile.

Lo assicuro poi che tutti gli inconvenienti che egli ha segnalati saranno oggetto della mia maggiore sollecitudine, d'accordo con i var Ministeri, per coordinare l'opera del Governo, in modo che questo grande interesse delle provincie meridionali, che è anche un grande interesse italiano, non abbia a soffrire delle vicende della guerra. (*Approvazioni vivissime.*)

ARLOTTA, ministro per i trasporti marittimi e ferroviari. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ARLOTTA, ministro per i trasporti marittimi e ferroviari. Dalle parole del collega per l'agricoltura risulta chiaramente quanto interesse il Governo prenda per questa fonte di ricchezza nazionale che è la produzione agrumaria, e non soltanto nei rispetti delle regioni interessate (Sicilia e gran parte delle Calabrie), ma dell'intero paese perchè gli aranci, se esportati, sono una fonte di entrata di danaro ed agiscono favorevolmente sui cambi; se consumati in casa, favoriscono l'alimentazione interna in momenti, nei quali ogni prodotto utile acquista una grande importanza, data la deficienza di altri prodotti alimentari.

Me v'è la questione dei trasporti che, è inutile farsi illusioni, costituisce una fra le questioni più difficili nel momento presente.

E, non volendo trattare la questione generale, ma semplicemente limitarci a quella che interessa la produzione agrumaria si deve tener conto di tre fattori: il primo che i trasporti per mare che prima avevano una grande importanza, specialmente per la Sicilia, ora sono molto diminuiti; dovrei quasi dire che sono completamente cessati; secondo che una buona metà dei nostri carri ferroviari è adibito agli scopi di guerra per trasporti militari e per operazioni in zona di guerra, e come il Senato facilmente intende non si possono distogliere per altri scopi; terzo finalmente che la potenzialità delle ferrovie siciliane non è maggiore della potenzialità dei *ferry-boats* che attraversano lo stretto, perchè tutti i carri adibiti a merci di qualunque genere che debbono andare in Sicilia o dalla Sicilia venire nel continente sono trasportati sopra quei non molto numerosi *ferry-boats* che fanno la traversata fra Villa San Giovanni, o Reggio e Messina.

Posso informare l'onor. senatore Beneventano e gli altri onorevoli rappresentanti di quelle

regioni che hanno preso interesse all'attuale questione, che dal primo gennaio al 20 marzo, cioè nello spazio di 79 giorni si sono trasportati dalla Sicilia al continente 6720 carri di agrumi, quasi tutti aranci, il che significa che ogni giorno in media 85 carri di agrumi hanno traversato lo stretto per venire sul continente. Basta annunciare questa cifra per mostrare che si tratta di una proporzione considerevole in relazione al numero totale dei carri trasportati.

Al senatore Beneventano poi dirò che la stazione di Lentini, alla quale giustamente si interessa, perchè è una fra le più considerevoli per il prodotto agrumario, ha visto partire 884 carri in quel periodo, cioè una media di undici carri al giorno, quella di Acireale 167, quella di Catania 1224, ecc.

Noi faremo ogni sforzo per intensificare questo commercio, procureremo di mandare un numero ancor maggiore di carri, prenderemo accordi col collega della guerra perchè sia fatto un giusto riparto fra i carri concorrenti per il trasporto degli agrumi inviati al nostro esercito e agli eserciti alleati, come è stato testè spiegato dal ministro di agricoltura, e cercheremo d'intensificare il numero dei carri da inviare in Sicilia. Qui devo fare una osservazione, e cioè che anche le vicende atmosferiche ci hanno creato e seguitano a crearci delle difficoltà.

Noi abbiamo dovuto registrare non una sola, ma parecchie frane lungo le nostre linee, e una ne abbiamo presentemente sulla linea adriatica fra Ortona e Tollo, che, nemmeno a farlo apposta, ha fermato alcune centinaia di carri destinati alla Sicilia, ma spero che la circolazione possa essere ripresa completamente fra uno o due giorni, e quindi faccio piono assegnamento che nella prossima settimana ci sia un rifornimento di carri vuoti che possa soddisfare quelle regioni, permettendo loro di asportare il frutto giacente per essere stato scartato dagli invii di primissima qualità fatti agli eserciti combattenti.

Con questo io formo l'augurio che tali ricchezze possano essere smaltite con pieno vantaggio di quelle generose popolazioni che il loro sangue con tanta abnegazione danno alla patria, e che tutti i riguardi possibili meritano dal Governo.

PRESIDENTE. Vuole parlare, onorevole ministro della guerra?

MORRONE, ministro della guerra. Io non ho nulla da aggiungere a quanto hanno detto i miei colleghi dell'agricoltura e dei trasporti BENEVENTANO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BENEVENTANO. Comincerò dall'ultima parte che è stata trattata dal ministro dei trasporti.

Egli ha finito col dirci che in media sono passati dallo stretto di Messina sui *ferry-boats* 85 carri al giorno....

ARLOTTA. Di agrumi.

BENEVENTANO. Dal momento che in ogni *ferry-boats* vanno nove carri, vuol dire che appena nove viaggi di un *ferry-boats* sono stati fatti per ogni giorno a servizio degli agrumi. Ma, onor. ministro, ella comprenderà che impiegandosi per la traversata mezz'ora circa di tempo il trasporto di 85 carri è un nonnulla rispetto a quello, che si potrebbe e si dovrebbe fare.

Ma vi è di più. Noi avevamo già l'assicurazione di avere, per lo meno, durante questo periodo di guerra, 150 vagoni disposti per ogni giorno per gli agrumi della Sicilia: dunque 85 vagoni rappresentano quasi la metà di quello che si poteva dare per servire l'industria agrumaria, tanto più che per una giusta misura di precauzione e per migliorare il servizio si è dato il divieto di far passare sui *ferry-boats* anche i treni viaggiatori. Ciò fu fatto per agevolare precisamente il transito dei vagoni, che sono destinati trasportare gli agrumi nell'Italia centrale e settentrionale ed anche nella Francia per il fabbisogno delle popolazioni non solo, ma degli eserciti nostri e dei nostri alleati.

Vi fu un momento, che si pretese con molta impazienza da alcuni che si concedesse alla esportazione verso la Francia e l'Inghilterra un trattamento di favore in rapporto a quello che si praticava con gli agrumi importati in quegli Stati da paesi neutrali; ma saviamente il ministro degli esteri e tutti gli altri furono di accordo di non parlare in proposito, perchè quand'anche si fossero perduti alquanti milioni di utili col desiderato privilegio verso le potenze neutrali, si sarebbero guadagnati miliardi con la benevolenza della loro attitudine. Questo dovetti dire a coloro che criticavano il Governo.

LEGISLATURA XLIV — 1ª SESSIONE 1913-17 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 28 MARZO 1917

L'Inghilterra è un paese che sa fare e noi ce ne rallegriamo. È un paese serio, e per questa ragione ha domandato la migliore e più scelta produzione da spedirsi anche per la via di mare. È naturale, che per questa via si debbano scegliere le qualità migliori, e più resistenti. Ma quelle meno durature si devono perdere?

Come dissi, stante l'attuale deficienza delle derrate alimentari, l'intera produzione agrumaria potrebbe smaltirsi in Italia, quando anche si chiudessero tutte le frontiere, perchè la povera gente trova nell'arancio un frutto che può godere a buon mercato; difatti le richieste delle diverse città d'Italia sono continue. Riguardo al modo con cui il Governo fa oggi l'acquisto avrei preferite una requisizione anziché una compra, che non è né requisizione, né libero acquisto.

Vi sono dei commercianti che hanno dei contratti per determinate consegne; ad essi viene richiesta la merce, che non possono spedire, perchè mancano i vagoni, che le Commissioni Militari immobilizzano. Se fosse ordinata la requisizione, adducendo la forza maggiore i contratti verrebbero risolti e liberati da ogni impegno, che hanno obbligo di consegnare.

Riguardo alla partizione fra le diverse stazioni dei vagoni destinati alla Sicilia, l'onorevole ministro dei trasporti comprenderà per quali ragioni io debba soltanto accennare e non manifestare i motivi speciali, per cui si predilige una stazione piuttosto che un'altra. Accenno quindi soltanto il fatto, lasciando alla sua sagacia d'investigare il perchè questo fatto irregolare si avvera.

Dopo ciò, debbo ringraziare gli onorevoli ministri di agricoltura e dei trasporti a cui si è strettamente associato il ministro della guerra, per avere promesso di prendere accordi per la soluzione del problema, il quale deve venir risolto appunto da tutti e tre i ministri insieme. In primo luogo si serva l'esercito; si perda tutto quello che vi è da perdere, quando ciò sia indispensabile per la tutela della nostra patria e della vita e della sicurezza di coloro, che combattono per la difesa della medesima. Tutti siamo d'accordo su questo e tutti condividiamo pienamente questo concetto. E debbo lodare i produttori agrumari della Sicilia, i quali hanno mandato i loro figli, i loro fratelli alla guerra,

dove combattono, dando ogni giorno prova di grande abnegazione e di feroce eroismo.

Io sono sicuro, che si troverà modo, dopo di aver provveduto a questa supreme necessità, di fare, quello che si può, perchè il problema dei trasporti per gli agrumi sia risolto nel miglior modo possibile.

Ringrazio quindi gli onorevoli ministri e prendo atto delle loro dichiarazioni, rimanendo fiducioso in attesa dei loro provvedimenti. (Bene).

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

Chiusura di votazione.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la votazione a scrutinio segreto ed invito i senatori segretari a procedere alla numerazione dei voti. Avverto poi i signori senatori che in seguito si farà una nuova votazione a scrutinio segreto per i progetti che ora discuteremo. Gli onorevoli colleghi sono quindi invitati a non allontanarsi dall'aula.

(I senatori segretari numerano i voti).

Hanno preso parte alla votazione i senatori:

Albertini, Amero D'Aste, Annarazione, Arnaboldi.

Barzellotti, Bava Beccaris, Beneventano, Bisgamasco, Ettoni, Bodio, Bollati, Bonasi, Botterini, Brandolini.

Caneva, Canevaro, Capotorto, Casalini, Cassis, Cavaola, Cefaly, Chimirri, Colonna Fabrizio, Corsi, Cruciani-Alibrandi.

Dalolio Alfredo, De Cesare, De Cupis, Del Giudice, Della Somaglia, Della Torre, De Novellis, De Sannaz, Di Brazza, Di Camporeale, Diana, Di Terranova, Durante.

Ellero.

Fadda, Faina, Ferraris Maggiorino, Figoli, Filomusi Guelfi, Francica Nava, Frascona, Frola, Garofalo, Giordano Apostoli, Giunti, Giusti Del Giardino, Gorio, Greppi Emanuele, Guala, Gualterio, Gui, Guidi.

Leonardi Cattolica, Levi Ulderico, Luciani.

Majnoni D'Intignano, Malaspina, Malvano, Marchiafava, Mariotti, Martinez, Mazzicchi, Mezzoni, Melo, Melodia, Morrone.

Niccolini Eugenio.

Palumbo, Pasolini, Paternò, Pedotti, Palle-

LEGISLATURA XXIV — 1ª SESSIONE 1913-17 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 28 MARZO 1917

rano, Petrella, Pigorini, Pincherle, Podestà, Ponza, Presbitero.

Reynaudi, Ridola, Riolo, Rossi Giovanni, Ruffini.

Saladini, Sandrelli, Schupfer, Scaramella Manetti, Scialoja, Sili, Soulier, Spingardi.

Taglietti, Tami, Tommasini, Torlonia, Torrigiani Filippo, Torrigiani Luigi.

Valli, Venosta, Veronese, Viale, Villa, Visconti Modrone.

Wollemborg.

Discussione del disegno di legge: « Conversione in legge del decreto luogotenenziale 21 febbraio 1917, n. 421, contenente le norme per le promozioni, durante la guerra, al grado di archivista ed ai gradi corrispondenti nelle amministrazioni dello Stato » (N. 351).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca ora la discussione del disegno di legge: « Conversione in legge del decreto luogotenenziale 21 febbraio 1917, n. 421, contenente le norme per le promozioni, durante la guerra, al grado di archivista ed ai gradi corrispondenti nelle amministrazioni dello Stato ».

Prego il senatore, segretario, Torrigiani Filippo di darne lettura.

TORRIGIANI FILIPPO, segretario, legge:

Articolo unico.

È convertito in legge il decreto luogotenenziale del 21 febbraio 1917, n. 421, contenente le norme per le promozioni, durante la guerra, al grado di archivista ed ai gradi corrispondenti nelle amministrazioni dello Stato.

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA

LUOGOTENENTE GENERALE DI SUA MAESTÀ

VITTORIO EMANUELE III

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

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Visto il testo unico delle leggi sullo stato degli impiegati civili, approvato con Regio decreto 22 novembre 1908, n. 698;

Visto il relativo regolamento generale, approvato con Regio decreto 24 novembre 1908, n. 756, ed i regolamenti speciali di tutte le amministrazioni dello Stato;

Vista la legge 21 dicembre 1915, n. 1774;

Vista la legge 30 giugno 1907, n. 384, portante il riordinamento della carriera d'ordine delle amministrazioni centrali;

Visto il decreto luogotenenziale 3 dicembre 1916, n. 1659, contenente norme per le promozioni, durante la guerra, ai gradi di primo segretario e di primo ragioniere ed ai gradi corrispondenti;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del presidente del Consiglio dei ministri, di concerto con tutti gli altri ministri;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Durante la guerra, le promozioni al grado di archivista ed ai gradi corrispondenti per tutti i posti che sono e che, in detto periodo di tempo, si renderanno vacanti, nelle varie amministrazioni dello Stato, sono, a deroga di ogni contraria norma legislativa e regolamentare, conferite agli impiegati del grado precedente, secondo le norme e con le modalità stabilite dall'art. 1 del decreto luogotenenziale 3 dicembre 1916, n. 1659.

Art. 2.

Sono applicabili a dette promozioni le disposizioni dell'art. 3, dell'art. 4, comma primo e dell'art. 6 del predetto decreto luogotenenziale 3 dicembre 1916, n. 1659. Tuttavia la decorrenza agli effetti economici e giuridici delle promozioni effettuate in virtù del presente decreto non potrà mai essere anteriore a quella dell'ultima promozione al grado di archivista precedentemente avvenuta.

Art. 3.

I posti di archivista di seconda classe eventualmente lasciati scoperti nelle varie amministrazioni siccome riservati all'esame di concorso, si considereranno vacanti nella coda del ruolo e saranno ricoperti colle norme e modalità di cui sopra, senza che i già promossi per titolo di anzianità congiunta al merito possano invocare corresponsione di arretrati in relazione alla data in cui i posti già riservati all'esame di concorso vennero rispettivamente lasciati scoperti.

Art. 4.

Le disposizioni di cui ai precedenti articoli saranno applicabili, durante la guerra, anche alle promozioni a capo disegnatore di 2ª classe della Regia marina.

Art. 5.

Nulla è innovato alle disposizioni del testo unico delle leggi sull'ordinamento del Regio corpo del genio civile, approvato con Regio decreto 3 settembre 1916, n. 522, per quanto riguarda le promozioni al grado di archivista del corpo medesimo.

Art. 6.

I posti di capo d'ufficio nell'Amministrazione delle poste e dei telegrafi, che sono o si renderanno vacanti durante la guerra, saranno conferiti agli impiegati della tabella B quadri I e II, annessa alle leggi 25 giugno 1911, numero 575 e 20 marzo 1913, n. 267, che abbiano conseguita l'idoneità negli esami di merito distinto pel grado anzidetto o per quello di primo segretario a cominciare dai concorsi, rispettivamente banditi nel 1911 e 1909.

Tali nomine saranno conferite in ordine di anzianità ai funzionari predetti forniti dello stipendio non inferiore a lire 2700 alla data della vacanza che dà luogo alla promozione.

Art. 7.

Per tutto quanto non viene regolato col presente decreto, saranno osservate le norme stabilite dagli speciali ordinamenti delle singole amministrazioni.

Art. 8.

Per i funzionari che all'atto della costituzione del ruolo di ragioneria dell'Amministrazione centrale della marina, creato con legge 27 giugno 1909, n. 374, vi furono trasferiti in base agli articoli 3 e 5 della legge stessa, le promozioni da effettuarsi colle norme del decreto luogotenenziale del 3 dicembre 1916, numero 1659, saranno conferite seguendo l'ordine di ruolo e prescindendo dagli anni di servizio stabiliti dalla legge sullo stato degli impiegati civili.

Per i funzionari dell'Amministrazione centrale e provinciale dell'istruzione pubblica le promozioni ai gradi di primo segretario, di primo ragioniere e al grado di primo ispettore scolastico, da effettuarsi con le norme del citato decreto luogotenenziale 3 dicembre 1916, n. 1659, potranno essere conferite ai funzionari stessi che abbiano l'anzianità di servizio di cui all'ultimo comma dell'art. 63 della legge 16 luglio 1914, n. 679.

Tanto per i funzionari del Ministero della marina e del Ministero dell'istruzione contemplati dal presente articolo, quanto per quelli del Ministero delle colonie, considerati dall'articolo 5 del decreto luogotenenziale 3 dicembre 1916, n. 1659, la decorrenza del godimento dei maggiori stipendi in conseguenza delle promozioni ai gradi di primo segretario, primo ragioniere e gradi corrispondenti, non potrà in nessun caso essere retroattiva ed inoltre il godimento di tali maggiori stipendi sarà soggetto al ritardo di sei mesi prescritto dall'art. 1º, lettera c) del decreto legge 18 novembre 1915, n. 1625.

Art. 9.

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

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

Dato a Roma, addì 21 febbraio 1917.

TOMASO DI SAVOIA.

BOSELLI, SONNINO, COLOSIMO, ORLANDO, SACCHI, MEDA, CARCANO, MORRONE, CORSI, RUFFINI, BONOMI, ARLOTTA, RAINERI, DENAVA, FERA, BISSOLATI, BIANCHI, COMANDINI, SCIALOIA.

V. — *Il Guardasigilli*
SACCHI.

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

BOSELLI, *presidente del Consiglio*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BOSELLI, *presidente del Consiglio*. Preghe-
rei il Senato di consentire che dall'art. 8 del
decreto luogotenenziale di cui si chiede la con-
versione in legge, nella seconda parte scompa-
iano le parole che suonano: « quanto per
quelli del Ministero delle colonie considerati
dall'art. 5 del decreto luogotenenziale 3 di-
cembre 1916, n. 1659 », e ciò perchè trattan-
dosi di un Ministero che è stato recentemente
costituito, si chiari poi che la condizione di
questi impiegati, della cui promozione si tratta,
è diversa da quella degli altri impiegati che
si nominano nella medesima disposizione luo-
gotenenziale.

Ovè il Senato consenta a questa soppres-
sione, essa deve aver luogo sotto questa forma,
e cioè che al disegno di legge che è sottoposto
all'approvazione del Senato occorre aggiungere
un articolo 2 il quale dica:

« Art. 2: Il comma ultimo dell'art. 8 del de-
creto 21 febbraio 1917, n. 421, è sostituito col
seguente », cioè con l'articolo stesso, meno le
parole che ho pregato di voler sopprimere.

SILI, *relatore*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SILI, *relatore*. L'Ufficio centrale non ha dif-
ficoltà di accettare la proposta fatta dall'onore-
vole Presidente del Consiglio e prega il Sena-
to di volervi aderire.

PRESIDENTE. Come il Senato ha udito, l'onore-
vole Presidente del Consiglio propone e
l'Ufficio centrale aderisce a questa proposta,
che al disegno di legge in discussione sia ag-
giunto un articolo del seguente tenore:

« Articolo 2°: Il comma ultimo dell'art. 8 del
decreto luogotenenziale 21 febbraio 1917, n. 421
è sostituito col seguente: « Tanto per i fun-
zionari del Ministero della marina e del Mini-
stero dell'istruzione contemplati dal presente
articolo, la decorrenza del godimento dei mag-
giori stipendi in conseguenza delle promozioni
ai gradi di primo segretario, primo ragioniere
e gradi corrispondenti, non potrà in nessun
caso essere retroattiva ed inoltre il godimento
di tali maggiori stipendi sarà soggetto al ri-
tardo di sei mesi prescritto dall'articolo 1°, let-
tera c) del decreto-legge 18 novembre 1915,
n. 1625 ».

Pongo ai voti questa proposta dell'onorevole
Presidente del Consiglio. Chi l'approva è pre-
gato alzarsi.

(Approvato).

PRESIDENTE. La proposta fatta dall'onore-
vole Presidente del Consiglio essendo stata
approvata, l'articolo unico di questo disegno
di legge, diventa art. 1°. Lo pongo ai voti. Chi
l'approva è pregato di alzarsi.

(Approvato).

PRESIDENTE. Pongo ora ai voti l'articolo
aggiuntivo che ho già letto, e che è stato pro-
posto dall'onorevole Presidente del Consiglio e
che diventerà l'articolo 2. Chi l'approva è pre-
gato di alzarsi.

(Approvato).

Questo disegno di legge sarà poi votato a
scrutinio segreto.

**Discussione del disegno di legge: « Affrancazione
dalla servitù della tassa di pedaggio concessa
dal Governo Granducale alle Società anonime
dei ponti del fiume Arno in provincia di Pisa »
(N. 358).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la
discussione del disegno di legge: « Affranca-
zione dalla servitù della tassa di pedaggio
concessa dal Governo Granducale alle Società
anonime dei ponti sul fiume Arno in provincia
di Pisa ».

Prego il senatore, segretario, Torrigiani Fi-
lippo di dar lettura di questo disegno di legge.

TORRIGIANI FILIPPO, *segretario*, legge:
(V. Stampato N. 358).

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

MAZZONI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

MAZZONI. Sono favorevole al disegno di
legge; e perciò, onorevoli colleghi, non avrei
chiesto di parlare se nella relazione, chiara e
succosa — come son sempre quelle dell'amico
e collega Mariotti — non avessi trovato un'af-
fermazione che mi pare non rispondente a ve-
rità; l'affermazione di un fatto, di non grande
importanza, in sé, ma che è bene correggere
anche in vista d'ulteriori osservazioni.

Nella relazione dell'Ufficio centrale si legge
che in Toscana, riscattati che siano questi ponti
in provincia di Pisa, non ve ne resteranno altri
da riscattare.

Ora, nella stessa Firenze noi abbiamo due
ponti sui quali tutt'ora grava il diritto di pe-
daggio; onde fu ed è una grave questione,
trasmessa da un'Amministrazione comunale al-

l'altra, quella di provvedere al riscatto, che per ora è stato soltanto parziale.

Il pedaggio infatti fu tolto, è vero, per i pedoni, ma rimase per i veicoli; quindi, con ulteriori modificazioni alle primitive deliberazioni, è stato tolto giustamente anche per i veicoli destinati all'assistenza pubblica e ai trasporti funebri; ma rimane tuttavia per tutti gli altri veicoli.

Rettificata la notizia di fatto, da essa si può muovere a qualche osservazione che interessa la nostra legislazione in materia, perchè (mi pare non vano il rammentarlo al Senato) su questa medesima questione dei pedaggi, probabilmente sotto l'efficacia delle discussioni fiorentine, fu già presentato alla Camera dei deputati, e preso in considerazione, un disegno di legge, credo il 30 maggio o il 7 giugno 1913, per merito di uno dei deputati di Firenze, l'onorevole Pescetti; disegno concernente il riscatto di tutti quanti i ponti gravati ancora di pedaggio.

Come si vede, quattro anni fa, il Parlamento si trovava innanzi la materia legislativa di cui l'importanza traspare anche dalla relazione dell'Ufficio centrale, sia pure a proposito di un caso singolo di riscatto.

L'onorevole Mariotti, con la sua abituale dottrina, ci ha rammentato tra il resto, anche il ponte di Altopascio e i cavalieri che nel Medio Evo con sentimento vivo d'umanità e civiltà lo costrussero e gratuitamente vi esercitarono l'ufficio loro di Ospitalieri. Mi conceda di notargli che allora è un po' curioso che nella relazione medesima egli affermi che il diritto di pedaggio è un resto di barbarie medievale. Oh, pur troppo, civiltà e barbarie sono sempre esistiti in qualsiasi epoca, tanto è vero che, in tempi civili come i presenti, noi vediamo accader cose di quelle che si dicono da Medio Evo!

Voci. Peggio! peggio!

MAZZONI. Il collega Mariotti, toccando questo punto, è venuto a contraddire quanto un dotto in giurisprudenza, il Pisanelli, diceva appunto a proposito del pedaggio: essere ingiusto considerarlo come un brutto residuo medievale, mentre il Medio Evo dura tuttavia in ogni luogo dove ancora non sono ponti, non sono strade. Ed aggiungeva che è assai meglio mettere i pedaggi perchè nascano così strade e ponti, in ogni luogo dove bisognano, che dare addosso

al pedaggio, dove sia ancora, e non costruire ponti e strade.

Non entrerò, incompetente come mi professo in queste speciali discipline, a trattare così complessa materia. E, d'altra parte, non sarebbe questo il momento opportuno. Solo rammento al Senato che la materia stessa è tanto discutibile che, per esempio, nel civillissimo Belgio, dopo molti studi in proposito, nel secolo scorso, fu deliberato di levare i pedaggi; e fu dato un termine preciso, perchè col 1° aprile 1831 cessassero tutti.

Ma i legislatori, il 6 marzo di quello stesso anno, quando stava per raggiungersi il termine stabilito dall'abolizione, si affrettarono a riporre da capo i pedaggi col 1° aprile! E per quel che ne so, i pedaggi vi perduravano ancora quando... Ma non c'indugeremo col pensiero, senza necessità, su quella nobile terra barbaricamente oppressa e straziata.

Mi affretto a concludere. Non so se il disegno di legge dell'onorevole Pescetti sia destinato ad essere prossimamente ripreso e in quella forma o in un'altra discussa: certo la materia ne è importante: e mentre io sono favorevole al riscatto presente, credo che si debba caldamente raccomandare ai legislatori che la questione non sia lasciata cadere, nè sia trattata saltuariamente soltanto per interessi locali; i quali, rispettabili in sé, sono sempre ben poca cosa rispetto all'alta considerazione del tema.

La questione resta da studiarsi non per ciò che giovi ad una o ad un'altra popolazione che, posta sopra un fiume, desidera farsi un ponte e averne libero l'uso.

Lo Stato, oggi, ha delle norme con le quali concede a speciali Società o ad enti provinciali e comunali, di porre pedaggi sui ponti, perchè i ponti sorgano: ma, fatto il ponte, dopo qualche anno, gli enti interessati chiedono al Governo che li aiuti, che riscatti esso, o che almeno fornisca loro i mezzi per riscattare, e intendono così a gravare di oneri nuovi lo Stato. E questo interessa tutta la finanza dello Stato.

Ho voluto richiamare l'attenzione dei colleghi intorno a ciò, non perchè (lo ripeto) io non sia favorevole al presente disegno di legge, ma perchè si eviti di concedere, di volta in volta, a questi o a quelli, senza partire da un qualche concetto di massima. (*Bene.*)

MARIOTTI, *relatore.* Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MARIOTTI, *relatore*. L'amico e maestro mio onorevole Mazzoni, mi avverte che nella mia breve ed affrettata relazione a stampa su questo disegno di legge, sarei incorso in una inesattezza coll'accennare che soltanto undici erano i ponti gravati di pedaggio in Toscana, e che di questi ormai non ne rimangono più che tre; egli mi fa osservare che ve ne sono altri due, entrambi sull'Arno, entro la stessa città di Firenze.

Io, a dire il vero, lo sapeva, perchè più volte io stesso vi ho pagati i pedaggi; ma l'equivoco in cui è incorso l'onor. Mazzoni nasce forse dal fatto che non ho scritto così bene come avrei voluto, oppure dall'altro che egli non ha osservato come nella mia relazione si parli soltanto dei ponti costrutti dopo il rescritto granducale del 1840, che erano undici, e tutti fuori delle città, non entro Firenze o Pisa, come risulta anche dalle relazioni presentate sul disegno di legge alla Camera dei deputati, ove si nota che non ne restano che tre, poichè gli altri otto furono riscattati. Si tratta adunque di ponti sopra l'Arno in aperta campagna, costrutti dopo il 1840, non di quelli di Firenze, aperti al transito nel 1837.

Dei tre che restano da riscattare quello di Usciana è vicino ad altri ponti precistenti, attraverso i quali la popolazione può passare, allungando di poco la strada, senza pagare pedaggio. Invece gli altri due ponti, quello di Zambra o quello della Botte, ancora gravati da pedaggio, sono in posizione lontana da altri ponti, e così la popolazione deve ad ogni costo passare su di essi, pagando un pedaggio molto gravoso ogni volta che deve accedere alle tramvie o alla ferrovia, per usufruire dei mezzi di comunicazione che offre la progredita civiltà, oppure anche soltanto quando deve andare al mulino, alle officine, al mercato.

Io ho detto che questi pedaggi li chiamerei volentieri un avanzo del Medio Evo se non temessi di arrecare una ingiusta gravissima offesa al Medio Evo (*si vide*) che, in Toscana, ci ha dato esempi meravigliosi di benefica previdenza, di altruismo in fatto di passaggi di fiumi; perchè i cavalieri d'Altopascio — una grande istituzione toscana che poi si è diffusa in tutta Italia ed anche al di là delle Alpi —

costruivano ponti e mantenevano navi sulla corrente dei fiumi per far passare gratuitamente chiunque voleva passare. Invece col rescritto del 1840 il granduca ha concesso ad alcune società anonime che stavano per costituirsi, di erigere ponti sull'Arno dando loro il diritto di pedaggio, per un numero enorme di anni: cento anni e, in alcuni casi, anche centotrenta. E questo perchè allora c'era poco movimento in Italia, e si supponeva che per completare l'ammortamento della somma capitale impiegata per la costruzione di questi ponti occorresse un centinaio di anni e, in qualche caso, anche più. Poi vennero le ferrovie, vennero le tramvie; e nella Toscana, riunita con le altre provincie italiane a formare un grande Regno, sorsero nuove industrie, nuovi commerci e un movimento grandissimo di persone e di merci dalla destra alla sinistra del fiume; ed allora queste società, che non so perchè il relatore della Camera dei deputati chiama degne di lode, queste società hanno incassato due o tre volte il capitale impiegato per la costruzione del ponte ed ancora seguitano ad esercitare il diritto di pedaggio. (*Si vide*).

Ecco perchè, in fatto di ponti e di passaggi di fiumi, mi pare di non dover dir male del Medio Evo, anche se tutti ne dicono male, forse senza sapere molte volte il perchè; come io credo sia del pari un grande errore dir sempre bene dei granduchi di Toscana, come se abbiano sempre fatte le cose più generose del mondo. Dei vecchi granduchi di Casa Medici bisogna convenire che fecero gran belle cose; ma poi, dopo il 1737, dopo che estinti i Medici, i signori di Lorena vendettero la Lorena natia per venire a prendersi la Toscana più ricca e tranquilla, è cominciata una politica finanziaria in Toscana che non mi sento affatto di lodare. E questo rescritto del 1840 e gli altri consimili che lo hanno preceduto e seguito, perdoni amico Mazzoni, sono per me uno dei maggiori errori della finanza toscana, perchè concedendo a queste società anonime, a queste « benefiche » società il diritto di pedaggio per cento anni e più, il Granduca non solo vietava altre costruzioni di ponti a monte o a valle per gran tratto del fiume, ma metteva anche altre condizioni, tutte gravosissime per quelle popolazioni, come il divieto di mantenere barche nel fiume e di migliorarne le sponde in modo da facilitare il

passaggio a guado per gran tratto d'Arno, di sopra e di sotto del nuovo ponte.

Fu questa la rovina di vasti territori della Toscana perchè, se non altro, senza quei divieti, altre società si sarebbero costituite per pelare tutta quella povera gente dei dintorni, ma però, creando loro almeno altre maggiori comodità: mentre invece quelli che avevano il privilegio se lo mantenevano, facendo rimpiangere a quei buoni contadini i vecchi cavalieri d'Altopascio che avevano visto tutti i loro beni — destinati a beneficio dei viandanti — passare invece, sempre in forza di rescritti granducali, a impinguare le rendite dei commendatori dell'Ordine di Santo Stefano.

Ecco perchè ho accolto favorevolmente il progetto di legge dell'onor. Sighieri e lo raccomando vivamente ai colleghi. Mi si dice che vi sono in Toscana altri ponti con pedaggio; ebbene, quando per togliere quei pedaggi verranno altre proposte di legge, o d'iniziativa del Governo o del Parlamento, io sarò ben lieto di raccomandarle e votarle.

Credo di non aver altro da aggiungere. Raccomando soltanto vivamente ai colleghi di approvare oggi questo disegno di legge, in attesa di quell'altro più ampio, che ci ha annunciato l'onor. Mazzoni; quando la nuova proposta arriverà, voteremo anche quella. *(Approvazioni)*.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BONOMI, *ministro dei lavori pubblici*. Dopo le parole molto lucide del relatore on. Mariotti, ben poco debbo rispondere al senatore Mazzoni. Il disegno di legge che è d'iniziativa parlamentare e propriamente d'iniziativa dell'onorevole Sighieri, venne accettato dal Governo perchè i due ponti che si propone di riscattare sono in una condizione specialissima: come ha ben notato il relatore i pedaggi vennero istituiti da un rescritto granducale del 1840, ed in Toscana altri ponti nella stessa identica situazione giuridica credo non ve ne siano. Ve ne sono altri gravati di pedaggio, ma la origine storica di questo loro gravame è diversa; e, ad ogni modo il pedaggio che si paga per attraversarli è meno gravoso, perchè, come ha detto l'onor. Mazzoni, riguarda soltanto il passaggio dei veicoli e non dei pedoni. Ad ogni modo se verranno nuove proposte

sull'affrancazione di questi altri pedaggi, si studierà la loro questione giuridica.

Qui si è voluto fare un disegno di legge per due scopi specialissimi: l'uno per estendere a questa affrancazione di pedaggio i criteri fissati dalla legge 23 maggio 1903, l'altro per dare un contributo del 50 per cento alla provincia di Pisa che riscatterà questi ponti. Ricordo benissimo che l'onor. Pescetti ha presentato un disegno di legge in data 30 maggio 1913 di una portata più vasta: credo però che in questa materia il meglio sia nemico del bene, e, poichè oggi questi pedaggi di cui discutiamo, sono i più fastidiosi e i più gravi, credo che creeremo un utile precedente approvando oggi questo disegno di legge.

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

Passeremo ora alla discussione degli articoli che rileggo.

Art. 1.

È autorizzata la provincia di Pisa a procedere al riscatto dei pedaggi, istituiti sui ponti del fiume Arno, denominati Ponte di Zambra, Ponte alla Botte in provincia di Pisa.

(Approvato).

Art. 2.

Alla spesa occorrente sarà provveduto: dallo Stato in misura del 50 per cento, ed in ogni caso, per somma non superiore alle centosettantacinque mila lire (175,000); dalla provincia di Pisa, in ragione del 30 per cento e dai comuni interessati in ragione del 20 per cento. Su gli stessi comuni graverà la eventuale eccedenza sulla predetta somma di lire 175,000.

(Approvato).

Art. 3.

La provincia di Pisa è autorizzata a stipulare la convenzione coi concessionari, con facoltà di valersi dei criteri fissati dalla legge 23 marzo 1903, n. 103.

(Approvato).

Art. 4.

La spesa spettante allo Stato sarà iscritta nella parte straordinaria del bilancio dei lavori pubblici per l'esercizio 1917-18.

(Approvato).

Questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

Approvazione del disegno di legge: « Autorizzazione di spese e nuove disposizioni per l'esecuzione di opere pubbliche in Basilicata e in Calabria » (N. 353).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca ora la discussione del disegno di legge: « Autorizzazione di spese e nuove disposizioni per l'esecuzione di opere pubbliche in Basilicata e in Calabria ».

Prego l'onorevole senatore, segretario, Torrigiani Filippo di darne lettura.

TORRIGIANI FILIPPO, segretario, legge:
(V. Stampato N. 353).

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

Nessuno chiedendo di parlare, la discussione generale è chiusa.

Passeremo perciò alla discussione degli articoli che rileggo.

Art. 1.

In aggiunta alle somme concesse con la legge 31 marzo 1904, n. 140, e successive per la esecuzione di opere pubbliche in Basilicata sono autorizzate le seguenti maggiori assegnazioni;

a) lire 800,000 per la costruzione di strade nazionali;

b) lire 2,000,000 per ultimare e sistemare le strade comunali obbligatorie;

c) lire 2,000,000 per costruire e sistemare le strade occorrenti ad allacciare alla esistente rete stradale i comuni e le frazioni di comuni ora isolati;

d) lire 200,000 per la costruzione di un fabbricato in Potenza a sede degli uffici pubblici governativi.

È pure autorizzata la spesa di lire 1,000,000 per le opere di riparazione straordinaria e per il contributo governativo nella spesa di manutenzione delle strade comunali costruite a cura dello Stato in Basilicata, e nella spesa di manutenzione degli acquedotti costruiti a cura dello Stato in base alla legge 31 marzo 1904, n. 140 a termini dei successivi articoli 8 e 9.

(Approvato).

Art. 2.

In aggiunta alle somme concesse dalla legge 25 giugno 1906, n. 255, e successive per la esecuzione di opere pubbliche in Calabria sono autorizzate le seguenti maggiori assegnazioni:

a) lire 2,000,000 per la costruzione dei tronchi da Rossano a Cariati ed al fiume Nicà a completamento della strada provinciale Margherita lungo il litorale Jonico;

b) lire 4,500,000 per completare e sistemare le strade comunali obbligatorie;

c) lire 1,500,000 per la costruzione di strade comunali occorrenti ad allacciare alla esistente rete stradale i comuni e le frazioni di comuni ora isolati;

d) lire 2,500,000 per la costruzione delle strade comunali di accesso alle stazioni ferroviarie, agli approdi dei piroscafi postali, ed ai porti;

e) lire 3,000,000 per lavori di consolidamento di frane minaccianti abitati.

È pure autorizzata la spesa di lire 1,500,000 per le opere di riparazione straordinaria e per il contributo governativo nella spesa di manutenzione delle strade comunali costruite a cura dello Stato nelle provincie calabresi, a termini dei successivi articoli 8 e 9.

(Approvato).

Art. 3.

La spesa complessiva di lire 21,000,000, di cui ai precedenti articoli 1 e 2, sarà stanziata per lire 800,000 nell'esercizio finanziario 1916-1917, giusta il disposto del successivo art. 4, e per le rimanenti lire 20,200,000 nella misura di lire 2,700,000 nell'esercizio 1918-19 e di lire 3,500,000 in ciascuno degli esercizi successivi dal 1919-20 al 1923-24.

La somma complessiva da iscriversi nella parte straordinaria effettiva dello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per ciascuno degli esercizi finanziari dal 1918-19 al 1923-24, tenuto conto dei prelievi stanziamenti non potrà superare quella corrispondente di cui al progetto di bilancio del Ministero medesimo per l'esercizio finanziario 1917-18, presentato alla Camera dei deputati il 30 novembre 1916.

(Approvato).

Art. 4.

Nello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1916-17 saranno portate le variazioni di cui alla tabella annessa alla presente legge. (Approvato).

Art. 5.

È data facoltà al Governo del Re di variare, sentiti il Consiglio superiore dei lavori pubblici ed il Consiglio di Stato, gli andamenti delle strade nazionali in Basilicata e in Calabria per metterli in relazione con lo sviluppo successivo delle strade ordinarie e delle ferrovie e con le mutate esigenze delle comunicazioni e del traffico. (Approvato).

Art. 6.

Il Governo del Re, sentiti i Consigli comunali interessati, il Consiglio superiore dei lavori pubblici ed il Consiglio di Stato, potrà modificare il percorso delle strade comunali, che si costruiscono in Basilicata e in Calabria a cura dello Stato, anche nei punti estremi o intermedi fissati dalle leggi 31 marzo 1904, n. 140 e 25 giugno 1906, n. 255, quando ciò sia necessario per metterle in armonia con le mutate esigenze della viabilità e del traffico, prolungando eventualmente tali strade fino a raggiungere quelle località o quelle arterie verso le quali sono dirette.

(Approvato).

Art. 7.

Entro due anni dalla pubblicazione della presente legge il Governo del Re provvederà alla formazione dell'elenco delle strade di accesso alle stazioni delle linee ferroviarie di cui all'art. 1, n. 3, della legge 21 luglio 1910, n. 589, ed a quelle della linea ferroviaria Cosenza-Paola, alle quali saranno applicabili le disposizioni dell'art. 12 della legge stessa.

½ (Approvato).

Art. 8.

Alla manutenzione ordinaria delle strade comunali costruite a cura dello Stato in Basilicata e in Calabria provvederanno le rispettive

province, per un quinquennio dalla data in cui ne verranno da esse assunti in consegna a questo scopo, i singoli tronchi.

Tale assunzione avrà luogo per le strade non ancora consegnate ai comuni interessati entro sei mesi dalla consegna ai comuni medesimi, e per quelle già consegnate, entro sei mesi dalla pubblicazione della presente legge, salvo il disposto dell'ultimo comma del presente articolo.

Le medesime disposizioni saranno applicate anche alla manutenzione ordinaria degli acquedotti costruiti a cura dello Stato in Basilicata.

Nelle strade comunali che alla data di pubblicazione della presente legge siano già state consegnate ai comuni interessati lo Stato provvederà, secondo le disposizioni dell'art. 52 della legge 31 marzo 1904, n. 140 e dell'art. 35 della legge 25 giugno 1906, n. 255, e con i fondi autorizzati dai precedenti articoli 1 e 2, ultimi comma, ai lavori di riparazione straordinaria che il Ministero dei lavori pubblici, sentito lo ispettore superiore compartimentale del Genio civile, giudicasse necessari.

In questo caso l'assunzione in consegna da parte della provincia per la manutenzione ordinaria avrà luogo entro quattro mesi dalla data del collaudo dei lavori di riparazione suddetti.

(Approvato).

Art. 9.

La spesa della manutenzione delle strade e degli acquedotti di Basilicata, di cui al precedente articolo, sarà sostenuta dalle province e ripartita in ragione di un quarto a carico di esse, di un quarto a carico dei comuni e della metà a carico dello Stato.

La spesa è obbligatoria per le province, ed è obbligatorio il relativo contributo per i comuni interessati.

Il contributo a carico dello Stato graverà sui fondi autorizzati dai precedenti articoli 1 e 2, ultimi comma.

(Approvato).

Art. 10.

L'ammontare complessivo delle spese di manutenzione ordinaria delle opere suddette sarà stabilito in base a regolari progetti, compilati

dagli uffici tecnici provinciali, ed approvati dal Ministero dei lavori pubblici.

La liquidazione dei contributi dello Stato e dei comuni sarà fatta dal Ministero dei lavori pubblici nel primo quadrimestre di ciascun anno, in base alle risultanze del conto dell'anno precedente e del collaudo definitivo, al quale in terrerà un funzionario del Genio civile.

Le quote a carico dei comuni e dello Stato saranno versate alla provincia entro quattro mesi dalla loro liquidazione.

L'amministrazione dello Stato ha facoltà di affidare, mediante speciali convenzioni, alle provincie di Calabria e Basilicata, in tutto o in parte, la manutenzione delle strade nazionali di detta provincia.

(Approvato).

Art. 11.

Il Governo del Re è autorizzato a provvedere a spese dello Stato, a termini della legge 13 luglio 1911, n. 774, e con i fondi concessi dall'art. 46 della legge 31 marzo 1904, n. 140, e dall'art. 30, lettera f) della legge 25 giugno 1906, n. 255, alla sistemazione idraulico-forestale dei bacini montani rispettivamente in Basilicata e in Calabria; e, col contributo e con le norme di cui all'art. 37 della citata legge 25 giugno 1906, n. 255, alla sistemazione anche di pianura dei corsi d'acqua delle provincie calabresi, che, pur non essendo compresi nella tabella *K* allegata alla legge stessa, abbiano i requisiti prescritti dagli articoli 5 e 7 del testo unico della legge sulle opere idrauliche 25 luglio 1904, n. 523, modificati dall'articolo 22 della legge 13 luglio 1911, n. 774.

(Approvato).

Art. 12.

Per tutti gli effetti della legge 9 luglio 1908, n. 445 (titolo IV), e dei due ultimi comma dell'art. 20 della legge 13 aprile 1911, n. 311, agli abitati da consolidare indicati nella tabella *G* allegata alla legge 25 giugno 1906, n. 255, sono aggiunti i seguenti in provincia di Cosenza:

Belmonte Calabro (frazione Santa Barbara), Cotraro, Fuscaldo (frazione Cariglio).

Agli abitati da trasferire parzialmente o totalmente in nuova sede, indicati nella tabella *E* allegata alla legge 9 luglio 1908, n. 445, è aggiunto il seguente, in provincia di Cosenza:

Regliano (borgata Cicchelli).

(Approvato).

Art. 13.

Lo Stato contribuirà in ragione della metà nella spesa che, entro i limiti dell'importo dei progetti relativi, sarà sostenuta dalla provincia di Catanzaro per la ricostruzione dei ponti sui fiumi Lamato e Pesipe lungo la strada Marcellinara-Pizzo.

I detti progetti dovranno essere approvati dal Ministero dei lavori pubblici prima dell'appalto delle opere.

Il contributo governativo sarà corrisposto in proporzione dello stato di avanzamento dei lavori, in base a certificato dell'ufficio del Genio civile, con la ritenuta di un decimo sull'importo di ciascuna quota, da restituire dopo l'approvazione del collaudo da parte del Ministero dei lavori pubblici.

La spesa per il contributo governativo graverà sul fondo autorizzato dalla legge 25 giugno 1906, n. 255, e successive, per la costruzione di strade provinciali in Calabria.

(Approvato).

TABELLA.

Variations da portarsi allo stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1916-17.

| CAPITOLI | | Variazioni |
|-------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|
| Numero | Denominazione | |
| OPERE NELLA BASILICATA. | | |
| 195 | Costruzione, sistemazione e miglioramento di ponti e strade nazionali nella Basilicata (legge 3 luglio 1902, n. 297, 9 luglio 1908, n. 445, articolo 10, e decreto luogotenenziale 13 giugno 1915, n. 989) (<i>Spesa ripartita</i>) | — 300,000 |
| 198 bis | Opere di riparazione straordinaria delle strade comunali costruite a cura dello Stato in Basilicata e contributo governativo nella spesa di manutenzione delle strade stesse, e degli acquedotti costruiti a cura dello Stato nella provincia medesima (articoli 8 e 9 della presente legge) (<i>Spesa ripartita</i>) | + 300,000 |
| OPERE NELLA CALABRIA. | | |
| 209 | Opere stradali nelle provincie calabresi (leggi 3 luglio 1902, n. 297, 30 giugno 1904, n. 293, 25 giugno 1906, n. 255, 19 luglio 1907, n. 549 e 30 giugno 1909, n. 497, articolo 1, lettera h e articolo 11) (<i>Spesa ripartita</i>) | — 500,000 |
| 215 bis | Opere di riparazione straordinaria delle strade comunali costruite a cura dello Stato in Calabria e contributo governativo nella spesa di manutenzione delle strade stesse (articoli 8 e 9 della presente legge) (<i>Spesa ripartita</i>) | + 500,000 |

PRESIDENTE. Questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

Discussione del disegno di legge: «Provvedimenti per la linea navigabile di seconda classe Milano-Venezia e per la navigazione interna» (N. 352).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: «Provvedimenti per la linea navigabile di seconda classe Milano-Venezia e per la navigazione interna».

Prego l'onorevole senatore, segretario, Torrigiani Filippo di darne lettura.

TORRIGIANI FILIPPO, segretario, legge: (V. Stampato N. 352).

FROLA. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FROLA. Discutendosi in Senato il disegno che poi fu legge dell'8 aprile 1915, e che costituisce il primo passo pratico per le opere di navigazione interna, ebbe luogo in quest'aula una importante discussione. Tutti gli oratori si dimostrarono favorevoli all'azione del Governo che finalmente dopo molti studi, dopo molti atti di comitati, entrava nel campo pratico fissando

uno stanziamento per l'esecuzione di determinate opere contemplate nella legge medesima.

Da tutti fu riaffermata allora l'importanza della navigazione interna, sia col creare nuovi canali, sia col ripristinare quelli antichi che già davano ricchezza a determinate regioni.

Per parte mia, mentre approvavo il progetto di legge, presentavo anche un ordine del giorno per richiamare l'attenzione del Governo sopra determinate opere di interesse specialmente per il Piemonte; ed allora sia il relatore della legge (che se non erro era il senatore Bergamasco), sia il ministro Ciuffelli accolsero le mie parole, ed io non insistetti oltre nell'ordine del giorno che avevo presentato. Accenno unicamente a quanto allora disse il ministro dei lavori pubblici: « L'onorevole Frola ha presentato un ordine del giorno col quale s'invita a provvedere all'esecuzione di determinate opere. Vi sono vari modi per eseguirle: uno dei modi è quello che gli enti interessati chiedano essi la concessione di parte: e poichè vi è effettivamente già qualche iniziativa della città di Torino e di altri comuni in questo senso, io mi auguro che la domanda di concessione sia mantenuta e che il Governo possa secondarla. Ma sia questo il modo con cui si debba eseguire il canale che l'onorevole Frola raccomanda, sia altro, io non posso che prendere speciale nota e considerare come una giusta raccomandazione l'ordine del giorno dell'onorevole senatore Frola ».

Ora, a due anni di distanza, noi troviamo che la questione della navigazione interna che già si dimostrava di tutta urgenza, acquista sempre maggiore importanza e si dimostra sempre più necessaria.

L'onorevole ministro dei lavori pubblici, onorevole Bonomi, nel presentare l'attuale disegno di legge alla Camera dei deputati si esprimeva con queste parole che racchiudono tutto il concetto relativamente alle opere della navigazione.

« Della utilità della navigazione interna, quale efficace strumento di attuazione degli scambi, noi possiamo essere oggi assertori anche più convinti che ieri non fossimo, perchè la presente guerra ha messo in rilievo come sia indispensabile riparare alla inerzia del passato, sviluppando e perfezionando in genere tutte le nostre vie di comunicazione. È così che necessità di ordine superiore han richiesto che,

con lavoro febbrile, fossero completate e attivate le comunicazioni tra la laguna di Venezia e quella di Grado e che si ponesse alacramente mano alla costruzione del canale Po-Bronolo, mentre, d'altro lato, pensando ai bisogni del *dopo guerra*, appare savia previdenza non indugiare a che la canalizzazione interna riceva conveniente impulso, in vista della necessità, che fin d'ora si prospetta, d'una maggiore attività produttrice in ogni ramo d'industria ». (Relazione presentata il 6 marzo 1917 alla Camera dei deputati n. 752).

Splendide parole che costituiscono un vero programma relativamente alla navigazione interna, relativamente alle opere che il Governo deve cercare di condurre a compimento! Splendide parole alle quali mi associo completamente, invocando anzi tutta l'attenzione dell'on. ministro su quanto si disse nella discussione del 27 marzo 1915 in quest'aula, nel senso di eccitare sempre più la costruzione di opere di navigazione interna, non solo in quella parte che ho avuto in animo di indicare al Senato, ma in tutte le opere che si dimostrano necessarie per raggiungere gli scopi che sono così chiaramente e luminosamente accennati nella citata relazione al disegno di legge presentato alla Camera dei deputati. Io non posso ora invocare quanto si sia fatto relativamente al canale Torino-Casalmonferrato-Pavia, di cui era cenno nel mio ordine del giorno, ma però constato che in diversi uffici del Senato esaminandosi l'attuale disegno di legge, si decise d'invocare l'attenzione del Governo perchè vedesse di completare la linea Milano-Venezia con quelle altre opere che possono interessare pure la regione piemontese. Ed io estendo il mio concetto nel senso che trattandosi, come è, di questione di interesse nazionale e pubblico, debba il Governo eccitare l'azione dei comuni, debba occorrendo, intensificare i suoi atti, il suo concorso, perchè queste opere di navigazione interna abbiano il loro compimento. In questo senso mi affido all'onorevole ministro dei lavori pubblici ed attendo fiducioso qualche sua dichiarazione al riguardo.

Ciò premesso tanto relativamente alla parte generale, dirò così, dell'importanza della navigazione interna, quanto relativamente alla parte speciale svolta nella seduta del Senato 27 marzo 1915 che qui non ripeto, devo dichiarare che sarò ben lieto di dare il mio voto

favorevole all'attuale progetto di legge. L'onorevole relatore dell'Ufficio centrale, con quella chiarezza che tanto lo distingue, con quella erudizione ampia che ben conosciamo, ha riassunto quale fu la discussione che precedette la legge dell'aprile 1915, quindi nulla ripeto al riguardo, e darò il mio voto favorevole a questo disegno di legge che corona uno sforzo di due nobilissime città e regioni. Alfine, nella risoluzione del grande problema qualche cosa di concreto s'incomincia a fare e speriamo che molto più verrà fatto con l'azione diretta, efficace del Governo. Darò il mio voto favorevole anche perchè in questo momento il nostro pensiero va non solo a Milano ma a Venezia, che dà oggi così splendide prove di alto patriottismo e di fede sicura nella nostra vittoria. (*Bravo*).

DIENA. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DIENA. Io nutrovo speranza, onorevoli colleghi, che una voce più autorevole della mia potesse in quest'aula esprimere il vivo compiacimento che prova oggi Venezia nel vedere avviarsi a suo compimento l'auspicata opera della linea di navigazione Venezia-Milano; ma poichè io modestamente pur feci parte di quel comitato promotore che ne studiò il progetto, sento imperioso il bisogno di esprimere il mio sentitissimo plauso per la meravigliosa Milano, che con la concessione domandata intende porre termine a un'opera da tutti desiderata. Milano, la grande metropoli, che dà quotidiano esempio di saper tradurre in opere fattive le iniziative più ardite, merita ancora una volta l'ammirazione del paese.

Il progetto di legge sottoposto al nostro esame avrebbe dato luogo ad alcune osservazioni da parte delle rappresentanze amministrative di Venezia, osservazioni che esse avrebbero fatte pervenire anche all'Ufficio centrale, perchè si compiacesse di prenderle in benevolo esame.

Non è però a credere, amo dichiararlo, che nelle dette rappresentanze siasi intepedito il fervido entusiasmo per l'attuazione della progettata linea, se esse credettero di mettere in rilievo alcune imperfezioni della legge che dovrebbero essere corrette, ma poichè è aspirazione di tutti che non si ritardi l'approvazione della convenzione e che l'esecuzione dei lavori sia al più presto iniziata, così non intendo pro-

porre emendamenti che porterebbero lunghi indugi all'attuazione del vagheggiato progetto (*benissimo*); nella fiducia che vorrà il Governo, e particolarmente l'onorevole e valoroso ministro dei lavori pubblici, con successivi e avveduti ritocchi legislativi, che non intralcieranno il corso dei lavori, portare qualche modificazione alla legge, particolarmente in quelle disposizioni, che sinteticamente enuncerò, e sulle quali particolarmente si soffermarono le rappresentanze amministrative di Venezia.

Quando si discusse il progetto di legge che divenne la legge 9 agosto 1915, chi ha l'onore di parlare, sorgendogli il dubbio, in seguito alla discussione che si era sollevata, che sulla esecuzione della intera linea Venezia-Milano non si fosse presa decisione definitiva, provocava dall'onor. Ciuffelli, ministro dei lavori pubblici, precise dichiarazioni per sapere, se con la linea Brondolo-Cavanella di Po si intendesse, come era nostro fermissimo proposito, di dare inizio ai lavori per l'intera linea Venezia-Milano, o soltanto per la linea Brondolo-Cavanella-Po, poichè, se così fosse stato, gli oneri ed i sacrifici, che le provincie ed i comuni compresi in quel tronco, erano chiamati a sostenere, non sarebbero stati corrispondenti ai vantaggi, mentre la costruenda linea si doveva fin d'allora considerare quale il primo tratto della intera linea inscindibile, come era stata studiata ed approvata dai competenti uffici.

Fortunatamente oggi noi vediamo avviare l'opera al suo coronamento, poichè esplicitamente si parla dell'intera linea Venezia-Milano, e la città di Milano ha chiesto di costruire il tronco più ponderoso, quello che dovrà completare la linea, il tronco Milano-Pizzighettono-Foce dell'Adda.

Discutendosi nel 1915 il ricordato progetto di legge, si propugnava che il tronco Venezia-Brondolo dovesse essere considerato, a norma dell'articolo 2 della legge 11 luglio 1913, linea navigabile di prima classe, avendo indubbiamente quel prevalente interesse di difesa militare a cui fa richiamo l'articolo stesso. E, poichè i provvedimenti attuati con il decreto luogotenenziale 11 novembre 1915 hanno confermato col fatto la prevalenza di tal carattere, così noi confidiamo che l'onorevole ministro dei lavori pubblici, ritornando nel riesame della questione, vorrà di ciò persuadersi e vorrà

provocare un provvedimento legislativo che ciò debba riconoscere.

Del pari altri rilievi, certo di non lieve importanza, avrebbero prospettati e la provincia ed il comune, rispetto alla enunciazione dei comuni compresi nella tabella, allegato B dello schema di legge, che dovrebbero risentire beneficio dalla esecuzione dell'opera. Così appaiono certo gravi le osservazioni riguardo al criterio che si intenderebbe adottare per la ripartizione definitiva dei contributi, non sembrando sufficiente che il definitivo riparto si commisuri, prendendo a base, come accenna l'articolo 8 del progetto, il movimento del traffico espresso in tonnellate-chilometro nel periodo del triennio successivo al compimento della intera linea, perchè tale termine si appalesa di una eccessiva brevità. Nè sembrerebbe essere giusto ed equo criterio, per la determinazione del riparto dell'accennato contributo definitivo, prendere per base semplicemente il traffico, mentre dovrebbero prendere per base l'*incremento del traffico*, dal momento che in alcune parti della linea già un traffico sussiste tutt'ora.

Ma di queste ed altre modificazioni, che con analoghi emendamenti avrei potuto formulare, e che di proposito non intendo fare, per non portare ritardo alla approvazione della legge, io ho fiducia che l'onorevole ministro vorrà tener conto, sia nell'emanando regolamento, in quanto possano esservi incluse, sia come accennavo presentando proposte per eventuali ritocchi della legge.

Meritevole indiscutibilmente di plauso mi sembra l'art. 13 del progetto, perchè esplicitamente afferma ciò che più timidamente ed in via di eccezione era inserito nell'art. 22 della precedente legge 11 luglio 1913. È doveroso ed equo che coloro che risentiranno il maggior beneficio della navigazione fluviale, concorrano, sotto la forma di una tassa di navigazione, devoluta a beneficio dei comuni e delle provincie che abbiano contribuito ad aprire e migliorare le vie navigabili, ad un parziale rimborso delle gravi spese sostenute; mentre, se ciò non fosse consentito, l'onere relativo andrebbe a carico di tutti i contribuenti, anche di quelli che nessun beneficio risentono dalla esecuzione dell'opera.

Ma io non voglio indugiarmi ulteriormente e

tediare il Senato intorno ad un più particolareggiato esame.

In questo momento amo piuttosto rivolgere un memore e riconoscente pensiero a quanti dedicarono studi assidui ed operosità indefessa per giungere alla attuazione del lavoro, e ricordo perciò, fra altri, i nomi dell'onorevole Romanin-Jacur, assertore strenuo ed autorevole propugnatore della grande importanza della navigazione fluviale; del compianto onorevole Pietro Carmine, che dedicò anche a questo problema tutta la vigoria del suo ingegno e la bontà del suo animo; dell'onorevole Bignami, infaticabile combattente per la riuscita dell'opera; dell'egregio sindaco di Milano che con visione sicura seppe tradurre in opera faticata le comuni aspirazioni; dell'onorevole ministro Bonomi, che con la viva e nitida sua intelligenza apprezzò l'altissima importanza del problema e seppe avviarlo alla sua soluzione.

Ma mi sia consentito di richiamare il Senato sulla grande e singolare significazione che in quest'ora solenne della Patria assume l'approvazione unanime di questa legge.

Con essa e per essa non si compie soltanto un'opera pubblica insigne, che porterà ricchezza e benefici ad una estesa ed importante regione e sarà il principio dello sviluppo di una fitta rete di navigazione lungo i nostri canali; ma, con l'eloquenza suprema dei fatti, si sbugiardano i nostri nemici, i nostri denigratori che ad arte ostentano di rappresentarci fiaccati e depressi per l'immane sforzo che dobbiamo sostenere per la lunga guerra, mentre noi loro dimostriamo che, nonostante dedichiamo le migliori nostre energie per la gloriosa gesta bellica, che ci condurrà alla sicura vittoria, così salda, incrollabile e fervida è la nostra fede, da consentirci tanta serenità e compostezza d'animo da preparare ed eseguire opere immancabili che recherà, restaurata la pace, grandezza e prosperità alla patria nostra diletta. (*Approvazioni vivissime*).

Con nobiltà e squisitezza di forma l'illustre e dotto nostro collega Mariotti, associandosi in questo pensiero, nella pregevolissima sua relazione, dettata con la magistrata sua dottrina, rievocò con geniale reminiscenza il console Marco Emilio Scauro, che, mentre conduceva l'eroiche legioni romane alla vittoria, non tra-

lasciava di scavare strade, di aprire canali per conseguire insieme con la vittoria la grandezza della patria. Sì, è saggio il ricordo.

Oh grande, oh sublime tradizione italiana, *esto perpetua!* (Approvazioni vivissime. Applausi. Congratulazioni).

TORLONIA. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

TORLONIA. Nella magnifica e dotta relazione sul disegno di legge che stiamo discutendo è raccolta una raccomandazione fatta nell'Ufficio primo; la raccomandazione è rivolta allo studio ed alla soluzione del problema del congiungimento di Roma col mare.

Il collega Erola ha accennato all'utilità che il presente disegno di legge apporterà alle regioni del Piemonte, della Lombardia e del Veneto.

Ora, la capitale del Regno deve stare in cima al pensiero di tutti, ma specialmente dei governanti e di noi parlamentari.

Questo progetto di congiungimento di Roma col mare, purtroppo non ha avuto chi lo potesse tanto autorevolmente patrocinare come l'illustre generale Garibaldi che ottenne l'arginatura del Tevere e la legge sul bonifica-mento dell'Agro romano. Era pure questo progetto nel suo pensiero, ma egli non poté esplicitarlo col far votare una legge che deve onorare l'Italia. (Approvazioni). Ma questo progetto deve essere attuato, sottraendolo però alla speculazione; deve essere un'opera assolutamente riservata allo Stato, perchè la libera navigazione nel Tevere non deve costituire monopolio di alcuno.

Per ciò, l'illustre ministro dei lavori pubblici che riscuote così generale stima e fiducia per le iniziative grandiose che egli ha nella mente, si affermi anche con la presentazione di un progetto, sia pure di massima, ma che prometta la soluzione del problema, vale a dire il sollecito congiungimento della novella Roma col mare ad Ostia il cui nome stesso significa Porta è questa gran Porta di Roma, per la quale passarono gli obelischi d'Egitto e le colonne granitiche del Pantheon di Agrippa e del Foro di Traiano, le vittoriose legioni romane oltre alle innumerevoli derrate dai granai della Sicilia e dell'Africa, si è chiusa per incuria e trascuranza ai commerci ed ai traffici che ar-

ricchivano la capitale del mondo e deve riaprirsi per la grandezza della capitale d'Italia.

Altri meglio di me avrebbe forse potuto raccomandare la soluzione di questo problema, ma io prego l'onorevole ministro di ascoltare anche la mia modesta raccomandazione perchè credo che essa abbia una eco nell'animo di tutti, e che in tutti sia vivissimo il desiderio di vedere la gloriosa capitale d'Italia che abbia come Londra, come Parigi ed altre metropoli del mondo, il suo congiungimento con quella grande strada internazionale che è il mare. (Approvazioni vivissime. Congratulazioni).

MARIOTTI, relatore. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MARIOTTI, relatore. Ringrazio gli onorevoli colleghi che nell'esprimere desideri all'onorevole ministro ebbero parole gentili per la modestissima opera dell'Ufficio centrale.

Nessuno dissenti dalle proposte fatte da noi; tutti le approvarono; e noi d'altra parte avevamo già nella relazione a stampa dell'Ufficio nostro, espresse le più vive raccomandazioni perchè i voti di Torino, di Roma, di Venezia fossero soddisfatti.

Noi avevamo potuto studiare prima d'ora l'ultimo voto di Venezia, che ci fu comunicato solo oggi con una petizione delle amministrazioni di quegli enti locali; ma quel voto fu già così ampiamente illustrato dall'onor. Diena che non oserci ripetere ancora ciò che egli disse così bene e così esaurientemente. Noi dell'Ufficio centrale ci limitiamo a consegnare con una raccomandazione vivissima questa petizione all'onorevole ministro insistendo perchè, non in questa legge, che nell'urgenza della tragica ora che volge non deve essere in alcun modo ritardata con inopportuni mutamenti, ma in una legge futura, veda di accogliere favorevolmente i giusti desideri di quella eroica città, che non solo fu ed è grandissima fra le città italiane, ma che, in questi giorni di sublimi sacrifici, accentra in sé l'affetto, la riconoscenza, l'ammirazione di tutti coloro che sentono altamente della patria nostra. (Approvazioni vivissime).

Quanto al canale da Torino a Pavia, l'abbiamo altra volta raccomandato e lo raccomandiamo ancora col più vivo desiderio di vederlo attuato.

L'Ufficio centrale del Senato accogliendo le proposte fatte prima d'ora da altri Uffici centrali e dalla Commissione di finanze, augura che la navigazione interna si espanda a poco a poco in tutta la vallée del Po. La grandiosa opera, che sta ora davanti a voi per l'approvazione, risolve una parte soltanto del problema, ma non può affrontare e risolvere ad un tempo tutta le vastissima impresa.

Al disopra di Cremona il fiume continua per un gran tratto quasi sempre navigabile fin presso Pavia, non ancora per navi da 600 tonnellate, ma, ad ogni modo, per tutte le navi che scendono dal vecchio Naviglio di Milano.

Nei tempi antichi da Pavia i romani, i longobardi e tutti gli altri popoli che dominarono la Lombardia, hanno seguita con le loro navi la via del fiume per arrivare al mare; e da Pavia un canale navigabile, già studiato accuratamente in ogni più minuto particolare, deve raggiungere Torino, la grande capitale dello Stato che ha creata l'Italia; e noi saremmo ben lieti e fortunati, noi dell'Ufficio centrale, se ci toccasse la fortuna, in tempi non molto lontani, di venire al Senato a raccomandare quel grande canale, destinato a ravvivare le industrie e i commerci della metropoli del Piemonte.

E più lieti saremmo se potessimo raccomandare qui, in un avvenire non lontano, un disegno di legge che - accogliendo un ardente voto dell'Italia intera - riunisca Roma al mare, a questo grande *mare romano* che da molto tempo, per incuria degli uomini e avversità di vicende, è rimasto diviso dalla città che per tanti secoli gli ha dato il nome. Un canale si rende oggi più che mai necessario, per la diretta comunicazione di Roma col mare. Roma questa comunicazione diretta l'ha avuta sempre, non solo nei momenti della sua maggior grandezza, ma anche quando i Re barbari sembrava non si dovessero curare della gloria e della prosperità della città vinta.

Ricordo che un re ostrogoto, Teodorico, nelle *formule* (istruzioni o regolamenti diremmo noi) mandate ai capi delle pubbliche amministrazioni del suo Regno, ne ha una veramente ammirabile diretta al Prefetto dei porti di Roma. In essa dice che Roma ha due porti sul mare, che costituiscono come due grandi fari che illuminano il mondo; e a questo Prefetto che doveva occuparsi di moli, di scali, di bacini,

di magazzini e di tasse portuarie nelle due città di Ostia e di Porto, dà tutte le istruzioni sul modo con cui un porto deve essere governato; e dice che sta bene che ogni opera data a vantaggio dei mercanti che vengono al porto con le loro navi sia retribuita; ma l'avverte: « Guai a voi se pretendete troppo, perchè i mercanti che oggi vengono al vostro porto l'abbandoneranno, e andranno a sbarcare altrove. - Chi troppo chiede riceve solo da pochi. - La mano avara chiude il porto! ».

Saggi e dottri ammonimenti che vorrei veder incisi in tavole di bronzo in tutti i porti del Regno d'Italia. (*Approvazioni vivissime*).

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BONOMI, *ministro dei lavori pubblici*. Io ringrazio anzitutto il Senato dell'accoglienza fatta a questo disegno di legge che indubbiamente avrà il voto degli onorevoli senatori, anche perchè corrisponde ad un bisogno, ad una aspirazione vivissima del paese.

Il problema era oggi interamente maturo. Coll'apertura del canale da Venezia al Po, già deliberata con la legge del 1915, si rendeva necessario riunire il Po alla grande metropoli lombarda, al centro dell'industria italiana. Si può quindi dire che l'antica aspirazione di Milano ha trovato nella legge del 1915 un inizio felice, talchè questa legge, che oggi si discute, non è che un corollario di quella.

La convenzione che affida al comune di Milano la costruzione del canale, doveva essere integrata da disposizioni legislative che togliessero talune oscurità e lacune della legge generale sulla navigazione interna, e rendessero possibile la grande opera. Specialmente nel disegno di legge abbiamo inteso di dare al comune la possibilità di trovare i mezzi finanziari, superando i limiti per l'emissione di obbligazioni, e contrazione di debiti, limiti segnati nella legge comunale provinciale.

Poi abbiamo dovuto fissare provvisoriamente la zona interessata, e la quota di contributo degli enti locali, superando le dubbiezze e le incertezze della legge sulla navigazione interna, perchè, come il Senato sa, la legge attualmente in vigore e specialmente il regolamento per la sua applicazione, lasciavano indefinita la zona che doveva contribuire nelle spese dell'opera,

e lasciavano molto incerta la fissazione delle quote di contributo degli enti locali, giacchè si stabiliva di commisurarla ad un presunto traffico, di assai difficile, se non impossibile determinazione. Noi abbiamo voluto con questo disegno di legge, nell'atto di dare la concessione dell'opera al comune di Milano, fissare la zona che risente benefici e quindi deve contribuire nella spesa, stabilire modi precisi, sia pure desunti da criteri empirici, per addivenire subito ad un riparto provvisorio della spesa; modi precisi sui quali l'onor. Diena intendeva discutere, ma che pregherei il Senato di non discutere qui, perchè, come ho detto, sono desunti da criteri empirici, e avranno una durata provvisoria. Più tardi, infatti, quando il canale sarà costruito e si potranno misurare e vagliare i traffici effettivi, allora si potranno fare i reparti effettivi della spesa, e allora si terrà conto delle osservazioni del senatore Diena, nel senso di commisurare il contributo degli enti locali, non solo al traffico, ma all'incremento del traffico.

Il senatore Frola ha portato qui la sua vivissima, antica aspirazione perchè la navigazione interna possa anche toccare le regioni piemontesi. Io posso assicurarle che è pensiero del Governo di non limitare la navigazione interna al canale fra Milano e il Po, ma di aprire queste vie navigabili dovunque sia possibile ed economico aprirle; e quindi anche i canali che interessano la regione piemontese saranno oggetto di studio amoroso da parte del Governo.

Anzi posso dir questo: che in previsione che altri comuni ed altri enti pubblici possano chiedere concessioni di opere nuove di navigazione, ho voluto introdurre nel disegno di legge, all'art. 14, una disposizione di indole generale, che esce dal campo ristretto della linea navigabile Venezia-Milano, e si riferisce a tutte le future concessioni. Di più vorrei dire all'onorevole senatore Frola che è tanto vivo il desiderio di aprire vie navigabili in tutte le regioni dove è possibile farlo, che abbiamo già nella legge del 1915 dati i fondi per l'allargamento e miglioramento del canale dei Navicelli in Toscana; e che nella valle Padana, oltre i canali della regione piemontese, si progetta di allacciare Milano con i laghi Maggiore e di Como e così col centro di Europa; di allacciare il Po con il lago di Garda per toc-

care quelle provincie tridentine che avranno in questa via navigabile nuova un modesto premio alle sofferenze patite nella lunga attesa delle nostre truppe liberatrici.

L'onorevole Torlonia ha prospettato il problema antico di Roma al mare, ed io posso assicurarle che il Governo esamina con molto amore questo problema, anzi crede di volgerlo verso la sua soluzione. Molti sono i progetti per congiungere Roma al mare: da un elenco mandatomi dall'ufficio essi ammontano a ventitrè. Le difficoltà sono varie, e le incertezze furono molte soprattutto per stabilire la miglior sede del porto, se a nord o a sud delle foci del Tevere, per evitare le torbide che potrebbero interrarlo. Ma oggi, dopo meditati studi, il progetto della « Pro Roma marittima » ha riscosso il consenso e il parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici. Si tratta ora soltanto di introdurre delle varianti suggerite da quell'alto consesso e che verranno esaminate il 15 aprile dal Consiglio stesso. Naturalmente l'opera importa una notevole spesa e non posso quindi dare affidamento sicuro, in quanto il mio collega del tesoro dovrà esaminare la cosa; ma posso assicurare l'onor. Torlonia che il Governo esamina con interessamento speciale la questione e che anzi ha cercato di fare in modo che gli studi possano procedere più speditamente d'accordo con la « Pro Roma marittima ».

Sulla questione dei contributi l'Ufficio primo ha prospettato una questione di indole generale, vale a dire che questi contributi dei comuni e delle provincie ricadono in sostanza sopra i redditi dei fabbricati e dei terreni. Indubbiamente, dato il sistema tributario degli enti locali, l'osservazione è fatta per le provincie, e molto prossima al vero per i comuni, ma la colpa non è della nostra legge di navigazione interna, ma del sistema dei tributi locali. Questo problema è di competenza del mio collega Meda, e se il Governo, il nostro o i futuri, potrà attuare una riforma dei tributi che chiami a partecipare ai proventi della finanza locale tutte le varie forme di ricchezza la questione sollevata potrà essere risolta.

L'onorevole senatore Diena ha parlato del tratto Venezia-Brondolo-Cavanella-Po per chiedere che sia classificato nella prima classe, cioè fra quelle vie navigabili di alto interesse mi-

litare che sono a pieno carico dello Stato. Io posso dirgli che le richieste in questo senso di Venezia e di altri enti saranno oggetto di studio, e non credo che, se si potrà accogliere il voto di Venezia, occorrerà poi una nuova legge per modificare la classificazione della via d'acqua. L'articolo 3 della legge esistente dà facoltà al Governo del Re di provvedere alle iscrizioni nelle rispettive classi delle vie navigabili da costruire e soggiunge che « scorsi cinque anni, nessuna modificazione potrà essere fatta se non per legge ». Senonché il termine per classificare e modificare, che scadeva nel 1915, è stato prorogato di due anni con la legge del 1915 ed è stata con recente decreto del 4 gennaio 1917, prorogato di un altro anno ancora; sicché a tutto il 2 gennaio 1918 avremo tempo per esaminare questa questione, e, nel caso di accoglimento dei voti di Venezia, di provvedere, senza bisogno di leggi nuove.

Ed ora non mi resta che ringraziare tutti coloro che hanno parlato portando il loro assentimento a questo disegno di legge: non mi resta che ringraziare l'onorevole relatore, ed associarmi alle parole augurali con le quali chiude la sua relazione. Indubbiamente, come ha detto l'on. Diena, è un grande spettacolo di forza quello che diamo oggi, discutendo serenamente di opere di pace, mentre infuria la guerra. Io credo che a coloro i quali pensano che l'animo italiano sia dubbioso dei suoi destini, il Senato risponderà oggi solennemente dando voto favorevole a questo progetto per una via navigabile tra Milano e Venezia, la quale permetterà alle navi che salperanno dal nostro maggior centro industriale, e attraverso Venezia ritornata padrona del suo mare, di portare, con i nostri commerci, la civiltà italiana sull'altra riva dell'Adriatico. (*Vivissime approvazioni*).

TORLONIA. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

TORLONIA. Ringrazio vivamente l'onorevole ministro delle assicurazioni datemi circa la congiunzione di Roma al mare.

È mio convincimento che la somma che anticiperò lo Stato sarà molto remunerativa per l'erario e sarà certamente uno dei migliori affari che lo Stato potrà concludere, oltre alla grandissima importanza che l'opera avrà, perchè contribuirà anche alla trasformazione della

capitale del Regno, la quale potrà certamente allora avviarsi verso un'era di ricchezza agricola e industriale, ciò che ora non può fare.

Ringrazio quindi nuovamente l'onorevole ministro delle assicurazioni che ha voluto darmi.

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

Passeremo alla discussione degli articoli, che rileggo.

Art. 1.

È approvata e resa esecutoria la convenzione (allegato A) stipulata il 26 febbraio 1917 tra il ministro del tesoro onorevole Carcano, e il ministro dei lavori pubblici, onorevole Bonomi, in rappresentanza dello Stato, ed il signor avvocato Emilio Caldara, sindaco di Milano in rappresentanza del comune di Milano, per la concessione della costruzione del tronco da Milano, per Lodi e Pizzighetone, alla foce dell'Adda della linea navigabile di seconda classe Milano-Lodi-Cremona-Fiume Po-Canavella Po-Conca di Brondolo (Chioggia-Venezia).

(Approvato).

Art. 2.

Nella parte straordinaria dello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici sarà effettuato, per dieci esercizi finanziari dal 1919-20 al 1928-29 inclusivi, l'annuo stanziamento di lire 2,700,000, per corrispondere al comune di Milano la quota di spesa facente carico allo Stato, nella misura dei tre quinti del costo, previsto in lire 45,000,000.

(Approvato).

Art. 3.

Il comune di Milano, per la provvista dei fondi corrispondenti alla quota di spesa ricadente a suo carico e a carico degli altri comuni e delle provincie interessate, è autorizzato, oltre i limiti fissati dalle leggi in vigore, ad emettere obbligazioni od a contrarre altri prestiti con Istituti di credito in Italia o all'estero, ammortizzabili entro 50 anni dall'inizio dei lavori, ed a fare cessione delle delegazioni di cui all'art. 12.

(Approvato).

Art. 4.

Le opere di cui all'art. 1 sono dichiarate di pubblica utilità ed alle relative espropriazioni procederà il comune di Milano.

(Approvato).

Art. 5.

Alle espropriazioni occorrenti per le opere suddette sono applicabili gli articoli 12 e 13 della legge 15 gennaio 1885, n. 2892, sul risanamento della città di Napoli.

Il concessionario potrà immettersi nel possesso dei beni occorrenti in seguito alla compilazione dello stato di consistenza dei fondi da occupare, che sarà approvato dal Ministero dei lavori pubblici. Il Ministero, sentito il Consiglio superiore dei lavori pubblici, determinerà pure la somma che, in via provvisoria, dovrà depositarsi per la indennità di espropriazione e per gli altri eventuali risarcimenti che ai terzi possono competere.

Il verbale di consistenza di cui sopra equivale alla perizia di cui all'articolo 32 della legge 25 giugno 1865, n. 2359.

Ogni variazione o rettifica delle espropriazioni che si manifestasse necessaria all'atto della esecuzione dell'opera sarà approvata con lo stesso procedimento. Si applicheranno per tutto il resto le disposizioni della legge 25 giugno 1865, n. 2359.

(Approvato).

Art. 6.

Il comune di Milano ha fin da ora facoltà di compilare un piano particolareggiato di esecuzione delle espropriazioni di terreni ed edifici che potranno occorrere per tutte le sedi di scali e porti sia di capolinea, sia lungo la linea stessa, anche in previsione di un maggiore movimento commerciale, e di quelli che, trovandosi in vicinanza degli scali o del canale Milano-Pizzighettone-Foce d'Adda, convenga riservare per magazzini e futuri impianti commerciali ed industriali.

Questo piano, da compilarli e pubblicarsi a termini degli articoli 16 e 17 della legge 25 giugno 1865, n. 2359, e ad ogni effetto di essa, sarà presentato per l'approvazione entro tre anni ed approvato a termini dell'articolo 22 della legge stessa.

Alle espropriazioni che siano effettuate in base a tale piano sono estese le disposizioni degli articoli 4 e 5.

(Approvato).

Art. 7.

La convenzione approvata con la presente legge e gli atti relativi all'acquisto ed alle espropriazioni dei terreni e di altri stabili necessari per la esecuzione dei lavori di cui agli articoli 1 e 6 saranno registrati con diritto fisso di lire una.

(Approvato).

Art. 8.

Il contributo delle provincie e dei comuni nella spesa per opere nuove lungo la intera linea navigabile di seconda classe Milano-Lodi-Cremona-Fiume Po-Cavanella Po-Conca di Brondolo (Chioggia-Venezia), per la quota stabilita dall'articolo 6 del testo unico 11 luglio 1913, n. 959, sulla navigazione interna e sulla fluitazione, è provvisoriamente ripartito, colle norme di cui al seguente articolo 9, fra gli enti indicati nell'unita tabella (allegato B) che costituiscono la zona interessata.

Gli stessi enti sono pure tenuti a contribuire nelle spese per opere nuove da eseguirsi entro la suindicata zona interessata, negli influenti o canali collegati direttamente alla linea principale e iscritti fra le linee navigabili di seconda classe.

Il contributo, sempre in via provvisoria, è calcolato in base alla spesa prevista nei progetti esecutivi. Compiuta l'intera linea navigabile e nel primo triennio dall'apertura all'esercizio di essa, la determinazione definitiva degli enti interessati e il riparto del contributo avrà luogo tenendo esclusivamente conto del traffico, espresso in tonnellate-chilometro per ciascun comune, e la liquidazione si farà in base alla spesa effettivamente occorsa, procedendosi al conguaglio con le quote ancora dovute od alla restituzione delle eventuali eccedenze.

BERGAMASCO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BERGAMASCO. Ho chiesto la parola su quest'art. 8 per esporre una breve considerazione, a nome anche dell'onorevole collega Del Giu-

dice. Nella tabella allegata al presente disegno di legge e che si riferisce all'art. 8, tra le provincie che dovrebbero contribuire a questa opera, trovo elencata pure la provincia di Pavia. Ora questo ci ha arrecato un certo stupore. Infatti per andare da Milano a Venezia si potevano scegliere due vie d'acqua: o quella stabilita in questo progetto, oppure l'altra che tocca la città e traversa la provincia di Pavia. Nulla abbiamo da eccepire sulla strada scelta: è tecnicamente la migliore, e la più importante, e quindi non solo ci rimettiamo alla decisione del Senato, ma daremo il nostro voto a questo disegno di legge che rappresenta il secondo passo serio ed importante e fecondo nella risoluzione del ponderoso problema della navigazione interna, della quale per troppo tempo abbiamo parlato, senza mai operare.

Quindi anche noi voteremo il disegno di legge.

Però mi sia lecito di esporre qui, senza neanche proporre emendamenti, (perchè non vogliamo turbare il voto unanime del Senato su questo argomento), sia lecito a noi di rilevare qui che la provincia di Pavia resta tagliata completamente fuori da questa nuova via navigabile.

Pavia, congiunta al Po, ed a Milano per mezzo del vecchio Naviglio, sperava che la soluzione del problema si sarebbe cercata nell'ampliamento di questo, e che pertanto dessa ed il suo territorio si sarebbero trovati lungo la nuova grande arteria navigabile. Questo non si è creduto di fare e, come ho premesso, noi ci rimettiamo alla soluzione già decisa, che potrebbe essere tecnicamente la migliore. Ma che proprio si chiami la provincia di Pavia a contribuire in quest'opera, ci pare un po' eccessivo.

Questa semplice osservazione noi intendiamo di fare perchè rimanga a verbale.

MARIOTTI, *relatore*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

MARIOTTI, *relatore*. Questa stessa osservazione fatta ora dall'on. Bergamasco per la provincia di Pavia fu fatta negli Uffici da qualche altro collega per altre provincie; e noi ne abbiamo tenuto nota nella relazione a stampa a proposito delle provincie sulla destra del Po.

Si diceva che alcune provincie più lontane

dalla linea di navigazione non dovessero concorrere nella spesa, o almeno vi dovessero contribuire per un importo molto minore di quello che era stato loro imposto.

Rispondemmo che il contributo era in ragione dell'utilità che queste provincie potranno avere in avvenire quando tutta la grandiosa opera sarà compiuta; ma soprattutto facemmo osservare che si tratta di un contributo ripartito provvisoriamente con criteri di equità, tanto per poter eseguire immediatamente l'opera; ma che poi per le precise disposizioni della legge sarebbe stato diminuito o aumentato secondo l'interesse vero che ciascuna provincia avrebbe ritratto dalla costruzione della intera opera.

Se veramente questo contributo dovesse riguardare la sola linea da Bocca d'Adda a Pizzighettona e Milano, vale a dire l'ultimo tratto dell'intera linea Venezia-Milano, comprenderei l'osservazione fatta dai rappresentanti della provincia di Pavia. Ma qui all'art. 8 si parla della divisione del contributo per tutte indistintamente le opere da compiersi lungo l'intero percorso da Venezia a Brondolo, Cavanella Po, Cremona, Bocca d'Adda, Milano.

Non è vero quindi che la provincia di Pavia non abbia nessun interesse in questa costruzione. Da Venezia fino a Bocca d'Adda si ha una linea unica attraverso le lagune e lungo l'alveo del Po; e la provincia di Pavia ha in questi primi tratti della linea lo stesso interesse di Milano e di tutte le altre provincie della Lombardia occidentale e del Piemonte.

Avrei capito questa osservazione da un rappresentante, ad esempio, della provincia di Bergamo o di Brescia, perchè da quelle città il Po nemmeno lo vedono coi cannocchiali e forse esse non arriveranno mai ad avere per mezzo di canali navigabili relazioni dirette col gran fiume; ma non comprendo che queste osservazioni vengano dai rappresentanti della provincia di Pavia, che vive sul Po e del Po. Io spero che le opere di dragaggio, quasi compiute oramai da Cavanella Po fino a Bocca d'Adda, saranno continuate con pari alacrità anche più in su - e ne faccio viva raccomandazione al Governo - fino a Piacenza ed a Pavia che fu sempre un grande centro della navigazione padana. Da Pavia in su verrà il nuovo canale per arrivare fino a Casalmontferatto e a Torino; e spero che questa grandiosa opera, che sarà il necessario

completamento di quella che stiamo per votare, non si farà aspettare a lungo.

Qualche provincia, forse la mia stessa di Parma, molto lontana dai luoghi ove si compiono questi primi lavori, potrà dolersi, non di dovere fin d'ora contribuire nella spesa, ma piuttosto di dover ritardare di qualche anno a ritrarne gli utili sperati e sicuri; ma io mi permetterei di pregare tutti, specialmente i pavesi, che sono sempre stati così ardenti patrioti, di tollerare che si compia oggi, anche col loro contributo, un lavoro di cui sentiranno l'utilità soltanto domani. Sarà impossibile infatti sistemare il naviglio da Pavia a Milano se prima non si è fatto un completo lavoro di dragaggio nell'alveo del Po da Bocca d'Adda al nuovo porto di Pavia; sarà impossibile compiere i lavori di ripristino dei vecchi canali navigabili di Parma, di Modena e di tante altre città, se non si sono compiuti prima i lavori di dragaggio necessari sul fiume Po.

Da Venezia a Cavanella Po vi sono più di cinquanta chilometri di canali, conche e lagune, che tra due mesi saranno completamente sistemati; da Cavanella Po sino alla foce dell'Adda si hanno 270 chilometri di alveo del Po, sui quali a spese e con vantaggio di tutti indistintamente gli interessati, si è ormai felicemente compiuto il grande lavoro di dragaggio che deve restituire alla valle del Po tutta la sua antica floridezza. Concorra oggi di buon animo in questo lavoro grandioso anche la provincia di Pavia, sicura che non sarà dimenticata domani; anzi io sono certo che essa, per la sua invidiabile posizione sul gran fiume sarà la prima a sentire i vantaggi di quest'opera colossale che fa onore all'intera nazione. (*Approvazioni vivissime*).

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BONOMI, *ministro dei lavori pubblici*. Mi si permetta di aggiungere alle chiare parole dell'on. relatore qualche mia breve osservazione.

La zona dei contributi è stata determinata da una Commissione di tecnici, composta dell'ispettore del VI compartimento, del magistrato alle acque e di altri funzionari del Genio civile. Si è determinato il costo minimo del trasporto delle merci povere, specie del carbone, così per via di acqua come per via ferroviaria.

I punti di equo prezzo sono stati riuniti da una linea e hanno formato la zona senziante benefico; zona che dovrà provvisoriamente contribuire nella spesa finché, terminata l'opera, si possa stabilire la zona che effettivamente sente il beneficio e si possa stabilire la misura del beneficio per ciascun contribuente.

Ma io vorrei richiamare l'attenzione del senatore Bergamasco sopra un comma dell'art. 8 nel quale è detto che: « gli stessi enti sono pure tenuti a contribuire nelle spese per opere nuove da eseguirsi entro la suindicata zona interessata, negli influenti o canali collegati direttamente alla linea principale e iscritti tra le linee navigabili di seconda classe ». Ciò vuol dire che se nella provincia di Pavia vi saranno altri canali o influenti, collegati con la via navigabile principale, tutta la zona che oggi contribuisce per la Milano-Po, contribuirà a queste eventuali opere; così se Pavia paga anche per opere che non la toccano direttamente, le altre provincie potranno essere chiamate a pagare per opere che eventualmente si dovessero fare nella zona della provincia di Pavia inserita nella plaga contribuente.

BERGAMASCO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BERGAMASCO. Ringrazio l'onorevole relatore e l'onorevole ministro delle cortesie risposte date alle poche mie parole. Prendo atto di quanto disse l'onorevole relatore, che cioè l'art. 8 ripartisce tanto il contributo a tutte le opere della via navigabile da Milano a Venezia, quanto quello ad ogni singolo tronco. Sul punto che la provincia di Pavia, nel tronco dal Po a Venezia debba contribuire, non vi ha dubbio; fui io stesso, come ebbe la bontà di ricordare l'onorevole relatore, fui io stesso relatore dell'altro disegno di legge, che approvava il tronco di base di tutta la rete padana di canali navigabili presenti e futuri, cioè il congiungimento del fiume Po con la laguna veneta. Io non ebbi difficoltà ad ammettere allora il contributo, perchè il primo tronco della grande rete serve a tutti i canali, che vi sono ed a quelli che si appresteranno anche in epoche successive; ma prendo atto formalmente di quanto risulta dalle sue stesse parole, vale a dire che la provincia di Pavia è esclusa dal contribuire alla spesa del canale navigabile, che si approva coll'articolo primo della presente legge.

Per la dichiarazione poi che mi ha fatto l'onorevole ministro circa il secondo comma dell'art. 8, « gli stessi enti sono pure tenuti a contribuire nelle spese per opere nuove da eseguirsi entro la suindicata zona interessata negli influenti o canali collegati direttamente alla linea principale », obbietto che ciò riguarda evidentemente delle opere secondarie, mentre per estendere sino a Pavia la linea Venezia-Po-Foce dell'Adda occorrerebbe rendere navigabile a natanti di 600 tonnellate il Po dalla foce dell'Adda fino a Pavia, il che è un'opera assai ardua, di importanza tutt'altro che secondaria. È anzi questa una delle ragioni, credo, tecniche importanti per cui si è scelto l'altra linea Milano-Pizzighetone-Foce d'Adda.

Ad ogni modo, ringrazio l'onorevole ministro ed il relatore delle spiegazioni che mi hanno dato. Non presento nessun emendamento; mi contento, col collega Del Giudice, di aver fatto queste osservazioni; e ripeto che voteremo con lieto animo il disegno di legge.

MARIOTTI, *relatore*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MARIOTTI, *relatore*. Ho chiesto di parlare soltanto per togliere un equivoco che sorge, mi pare, dalle parole dell'onorevole collega Bergamasco, il quale ha asserito che questa legge è fatta solo per la linea navigabile di seconda classe Milano-Venezia; debbo fargli osservare che nel titolo si dice chiaramente che la nuova legge è proposta, non solo per questa linea, ma anche, in generale, per la navigazione interna.

Il disegno di legge si divide essenzialmente in due parti; i primi sette articoli riguardano la convenzione con la città di Milano per la costruzione dell'ultimo tronco della linea Milano-Venezia, quello, cioè, da Bocca d'Adda a Milano; gli altri sette articoli riguardano tutta la legislazione della navigazione interna, modificano le disposizioni del testo unico del 1913 e della legge del 1915; quindi si tratta di una legge complessa, che investe tutta la vasta materia della navigazione interna.

Quanto poi al dubbio affacciato che l'art. 8 riguardi solo il breve tronco da Milano alla foce dell'Adda, è escluso dal testo stesso dell'articolo, il quale parla del « contributo delle provincie e dei comuni nella spesa per opere

nuove lungo l'intera linea navigabile di seconda classe Milano-Lodi-Cremona-fiume Po-Cavanella Po-Conca di Brondolo (Chioggia-Venezia) ».

Soprattutto vorrei togliere un dubbio all'onorevole Bergamasco, quello cioè che si sia voluto costruire il canale da Bocca d'Adda a Milano perchè fosse troppo difficile rendere navigabile il Po da Bocca d'Adda a Pavia. Questo non è; la ragione vera per cui Milano e Venezia hanno desiderato e chiesto il nuovo canale è questa; che di lì, in poche ore si va a Milano (sono solamente 67 chilometri); mentre, invece, compiendo il lungo giro da Bocca d'Adda-Piacenza-Pavia e su per il vecchio naviglio di Leonardo Da Vinci sino a Milano, si sarebbero dovuti percorrere quasi 150 chilometri ed impiegare un giorno di più di navigazione. Ecco la ragione vera per cui si è voluto il canale Milano-Pizzighetone-Bocca d'Adda.

Noi ora con questo disegno di legge affrontiamo il problema di rendere navigabile un fiume tanto più piccolo del Po, qual'è l'Adda; e comprenderà l'onorevole Bergamasco che non riuscirà più difficile rendere navigabile il Po, specialmente dopo che ha raccolto nel suo alveo, oltre a tutti i fiumi del Piemonte, anche il Ticino e quindi è già molto ricco di acque. Perciò sono certo che l'opera di dragaggio, cominciata già da alcuni anni e ormai condotta sino alla foce dell'Adda, con una alacrità veramente lodevolissima, sotto la vigile direzione dell'ispettore superiore del Genio civile pel compartimento del Po, l'infaticabile ing. Italo Pelleri, continuerà da Bocca d'Adda sino al nuovo porto di Pavia che la legge del 1915 ha già decretato; e mi auguro di arrivare presto io pure a Pavia con una bella nave da 600 tonnellate. (*Bene*).

PRESIDENTE. Se non si fanno altre osservazioni, pongò ai voti l'art. 8.

Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(Approvato).

Art. 9.

Il contributo è ripartito fra i comuni indicati nella tabella, in ragione diretta per metà della popolazione legale per metà del complesso delle imposte erariali sui terreni, fabbricati e ricchezza mobile accertate per l'anno 1914.

Nel calcolo delle aliquote si avrà riguardo anche alla distanza della linea navigabile, adottandosi coefficienti riduttori di 0.75, 0.50, 0.25, a seconda che l'abitato dal capoluogo del comune trovisi in linea retta a distanza rispettivamente superiore a 10, a 20 od a 30 chilometri dalla linea stessa.

Nel caso, indicato nell'articolo precedente, di opere negli influenti o canali collegati direttamente alla linea principale, la distanza si riferisce all'intera linea principale e alla linea collegata, adottando per i comuni posti fra l'una e l'altra la distanza che risulterà minore.

Il carico complessivo che spetterà ai comuni di una stessa provincia viene ripartito in ragione dell'ottanta per cento ai comuni e del venti per cento alle provincie.

(Approvato).

Art. 10.

L'elenco dei contributi, compilato come all'articolo precedente, sarà comunicato a tutte le Amministrazioni interessate, le quali nel termine di tre mesi, delibereranno il contributo o potranno presentare i loro reclami per errori di fatto al Ministero dei lavori pubblici, che, sentito il Consiglio superiore dei lavori pubblici, deciderà inappellabilmente al riguardo, ed approverà il riparto.

La mancanza di una definitiva deliberazione nel termine predetto vale come riconoscimento delle aliquote segnate in elenco.

(Approvato).

Art. 11.

Il contributo dei comuni e delle provincie sarà pagato in dieci rate uguali.

Quando la spesa contemplata nei progetti esecutivi riguardi opere ultimate o in corso di esecuzione, le rate decorreranno dall'anno successivo a quello della pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* del decreto di approvazione del riparto di cui all'art. 10.

Quando invece la spesa contemplata nei progetti esecutivi riguardi opere ancora da iniziare, le rate decorreranno dall'anno successivo a quello dell'inizio dei lavori.

È data facoltà alle Amministrazioni interessate di soddisfare il proprio contributo mediante cinquanta annualità costanti anticipate, com-

pressive di capitali e di interesse. Derogando ad ogni altra disposizione, il saggio verrà fissato con decreto del ministro del tesoro, entro i limiti di cui all'art. 5, comma 3°, della legge 12 luglio 1908, n. 444.

Trascorso il primo decennio, sarà in facoltà delle Amministrazioni debentrici di riscattare in qualsivoglia epoca le annualità non ancora scadute, versando in una sola volta il valore capitale corrispondente al saggio di cui sopra è cenno.

(Approvato).

Art. 12.

A garanzia del pagamento delle rate o delle annualità di contributo le Amministrazioni interessate dovranno rilasciare a favore del Tesoro dello Stato o dell'ente concessionario della costruzione altrettante delegazioni annuali sulle sovrimposte terreni e fabbricati, e, in via sussidiaria, sui proventi del dazio consumo o su altri cespiti dati in riscossione agli esattori delle imposte dirette, sotto l'osservanza delle norme contenute nell'art. 76 della legge (testo unico) 2 gennaio 1913, n. 453, e nel titolo V della legge (testo unico) 29 giugno 1902, n. 281.

DE CESARE. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DE CESARE. L'ora inoltrata ed il proposito del Senato di mettere fine questa sera ai suoi lavori m'impongono di essere breve.

Discutendosi questo disegno di legge nel primo Ufficio di cui facevo parte, il collega Luigi Torrigiani, con vivace parola, richiamò l'attenzione dei colleghi sulla gravità intrinseca di questo disegno di legge, come quello che impone il maggior onere per la sua esecuzione sulla proprietà fondiaria.

L'Ufficio aderì completamente alle idee espresse dall'onor. Torrigiani, ed io vi aderii egualmente, anzi proposi, e l'Ufficio accettò, che eventualmente il nostro commissario, a cui davamo mandato di fiducia, dovesse proporre qualche emendamento per attenuare la gravità della disposizione contenuta nell'art. 12.

L'onorevole Torrigiani fu nominato relatore, ed ora lo vedo alla presidenza dell'Ufficio centrale. Vedo pure con grande compiacimento come l'Ufficio centrale abbia accettato le idee dell'onorevole Torrigiani, del nostro Ufficio, e

con maggior compiacimento noto che nella bella relazione del nostro collega Mariotti si tiene conto di queste raccomandazioni e si fanno insistenze al ministro delle finanze, perchè, con provvedimenti speciali, pensi a far sì che questa nuova gravanza sulla proprietà fondiaria sia in qualche maniera attenuata.

L'Ufficio centrale non poté apportare alcun emendamento a questo disegno per la brevità del tempo, ed anche perchè quasi contemporaneamente l'altro ramo del Parlamento aveva prorogato i suoi lavori *sine die*; ed era in tutti gran desiderio che a questo disegno di legge non mancasse al più presto il suffragio delle Camere.

Ora, dunque, non essendo possibile proporre emendamenti, io mi rivolgo, insieme all'onorevole relatore, al ministro delle finanze perchè voglia darci qualche affidamento circa i suoi propositi, per quel che riguarda il desiderio manifestato prima dal nostro Ufficio, e poi dall'Ufficio centrale. Il ministro delle finanze ha perspicuità di talento, e perciò comprende tutta la gravità del provvedimento che si contiene in questo articolo.

La proprietà fondiaria è gravata in modo inverosimile; non è possibile immaginare gravami maggiori, anche perchè siamo di fronte a un'altra minaccia contenuta nel disegno di legge per l'assicurazione obbligatoria dei contadini contro gli infortuni, disegno di legge ieri presentato dal capo del Governo. E poichè egli è presente, io, a nome mio e di altri colleghi che mi hanno autorizzato, esprimo il desiderio e l'augurio che questo progetto di legge abbia il suo corso regolare e ordinario. Non v'è alcuna ragione di urgenza. Per la gravità sua non sarebbe regolare, secondo me, che fosse preceduto da qualche decreto-legge che ne anticipasse l'esecuzione: decreto-legge che andrebbe ad aumentare la legislazione tumultuaria, frammentaria e caotica della guerra.

Per questa parte ho compiuto l'obbligo mio. Voglio però fare osservare al Senato, che contro questa invadente tendenza a colpire la proprietà fondiaria, noi abbiamo avuto qui diverse discussioni, abbastanza vivaci. Ricorderò i discorsi dell'onorevole Frascara e del mio vicino onorevole Guala. Ricorderò soprattutto l'opera del Comitato interparlamentare, formato da senatori e deputati e presieduto dal collega

Garofalo. Questo Comitato interparlamentare, l'anno scorso, s'agitò per ottenere dal Governo l'affidamento che la proprietà fondiaria fosse un po' risparmiata dagli assalti senza tregua di provincie e comuni, concretando le sue vedute in un ordine del giorno. L'onor. Orlando disse che aderiva *totò corde* all'idea contenuta in quell'ordine del giorno, ma non poteva promettere e garantire provvedimenti in proposito. L'onor. Garofalo pronunciò allora un notevole discorso, in aggiunta agli altri già detti sullo stesso argomento. Non ostante tutto quanto ho esposto, non pare che le cose siano mutate; anzi l'art. 12 del presente disegno di legge le peggiora.

Oggi, l'onorevole ministro dei lavori pubblici nel suo breve e misurato discorso, parlando appunto di questi provvedimenti, ha detto che la questione non era di sua competenza, ma del ministro delle finanze che si riservò di presentare una riforma organica, nella quale siano meglio ripartiti i vari oneri tributari; ma non ha pronunciato una sola parola che rassicuri la proprietà fondiaria.

Ora io pregherei l'onorevole ministro delle finanze di affrettare tale riforma tributaria, più volte promessa da altri ministri e non mai attuata, augurando che essa sia informata a principi di giustizia distributiva e basata sulle vere condizioni economiche e sociali del Paese.

Nel Mezzogiorno poi siamo in piena anarchia rispetto ai comuni, particolarmente a quelli nelle cui amministrazioni prevale l'elemento socialista (*Segni di assenso e di approvazione*). La sovrimposta non ha più limite: essa, in alcune provincie, raddoppia l'imposta erariale; in altre quasi la triplica. Le autorità sono fiacche ed è rotto ogni freno, mentre sarebbe tanto necessario che ci fosse da parte del Governo un po' di azione vigorosa, come un argine al dilagare della fiumana che minaccia di sommergere addirittura il diritto di proprietà. (*Approvazioni*).

Poichè ho la parola, debbo riparare ad una omissione, certamente involontaria, del nostro collega Diena, il quale, parlando dei benemeriti della navigazione fluviale e ricordando il compianto amico Carmine e il chiarissimo e benemerito deputato Romanin Jacur, ma taciuto dell'onorevole Cadolini.

DIENA. Mi pare di averlo nominato.

LEGISLATURA XXIV — 1ª SESSIONE 1913-17 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 28 MARZO 1917

DE CESARE. Non ne ha parlato.

Il nostro illustre e caro collega per la grave età non frequenta da più tempo i nostri lavori.

Giovanni Cadolini è colui che per tanti anni, con amore e fede, ha studiato il problema della navigazione fluviale in Italia, portandovi tutto un tesoro di scienza e di esperienza. Si deve a lui principalmente se ci sta dinanzi questo disegno di legge, che entra trionfalmente in porto. In questa ora solenne, dunque, io prego il Senato, che si ricorda sempre di lui, a mandargli non solo un saluto, ma un augurio che egli possa tornare ancora fra noi, alacero e bonario com'era. (*Approvazioni vicissime. Rallegramenti.*)

GAROFALO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GAROFALO. L'onorevole mio amico De Cesare ha voluto ricordare l'ordine del giorno che fu presentato in quest'Aula nella seduta del 5 luglio 1916, nel quale si pregava il Governo di studiare provvedimenti atti a far cessare le presenti sperequazioni nei tributi delle provincie e dei comuni ed a limitare in giusta misura la facoltà che questi hanno di sovrapporre al tributo fondiario erariale.

L'onorevole ministro Orlando, rispondendo, disse che sebbene egli non potesse prendere impegni, pure accettava *tofo corde* il concetto di questo ordine del giorno. Soggiunse che dava piena assicurazione che i concetti in esso espressi sarebbero stati tenuti in gran conto.

Ora, prendendo occasione dal disegno di legge che oggi si discute, io vorrei osservare che corrispondentemente a nuovi oneri imposti dal Governo alle provincie e ai comuni, dovrebbe essere il divieto di ogni spesa che non sia strettamente necessaria.

In questo periodo che attraversiamo, in cui tutte le energie economiche del paese debbono essere concentrate per i bisogni dello Stato, per la necessità della difesa della nazione, sarebbe opportuno che (se non per mezzo di nuove leggi, almeno di provvedimenti amministrativi) si facesse ogni sforzo per impedire l'aggravamento eccessivo della proprietà fondiaria da parte delle provincie e dei comuni.

Dico questo non a proposito delle provincie e dei comuni di cui è fatto cenno in questo disegno di legge, ma in generale, per tutta l'Italia, perchè è certo che vi sono provincie e

comuni che danno esempio di dilapidazione del pubblico denaro; vi sono comuni che spendono senza alcun freno e senza alcuna utilità vera del paese.

Tutti sappiamo di tante piccole spese, le quali forse, ciascuna per sé, non avrebbero molta importanza; ma sommate insieme, aggravano notevolmente i bilanci.

Si fanno statue a pretesi grandi uomini; si largiscono sussidi ad associazioni, nell'interesse di clientele; si accrescono impiegati, si fanno pubblicazioni stampate ed illustrate costosissime ed infinite altre spese che si dovrebbero risparmiare.

Come si può rimediare a tutto ciò? Un giorno o l'altro una modificazione della legge s'imporrà, che stabilisca limiti insuperabili alle sovrimeposte, ma finché questo non avvenga, perchè non potrebbe intanto il Governo eccitare continuamente le autorità tutorie ad impedire tutte le spese che non siano assolutamente necessarie per la vita della provincia o del comune? Per lo meno durante questo periodo di guerra, sia vietato assolutamente tutto ciò che rappresenta lusso o liberalità.

Ma perchè si raggiunga questo scopo, è necessario che i bilanci preventivi siano esaminati rigorosamente, e siano radiate inesorabilmente le somme stanziaste senza assoluto bisogno. Se il Governo eccitasse continuamente le autorità tutorie a fare questo esame rigoroso dei bilanci, e a non consentire alcuna spesa che non sia di assoluta necessità ed urgenza, credo che non si vedrebbe continuamente accresciuta la sovraimposta, ciò che oggi accade perchè, approvati i bilanci preventivi nei quali sono stabiliti mutui, gli interessi di questi mutui diventano spese obbligatorie, ed allora nè la Giunta provinciale nè la Corte dei conti possono portarvi alcun rimedio.

L'esame va fatto seriamente sul bilancio preventivo, dalle autorità tutorie. Solo in tal modo potrà rimanere qualche margine per le esigenze dell'erario dello Stato quando questo si troverà nella necessità, forse non lontana, di aggravare ancora la proprietà fondiaria, mentre se tutto l'imponibile si troverà assorbito dalle amministrazioni locali sotto forma di centesimi addizionali, non si comprende come lo Stato potrebbe in seguito procurarsi nuove risorse.

Io credo che, ove questa raccomandazione

sia fatta dal Governo insistentemente alle autorità tutorie, essa potrebbe, frenando la mania spendereccia di alcune amministrazioni, produrre buoni frutti nell'interesse generale. (Bene).

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BONOMI, *ministro dei lavori pubblici*. La questione sollevata dai senatori De Cesare e Garofalo esorbita dal tema di quest'articolo. Qui si parla del contributo degli enti locali, comuni e provincie, e si comprende che tutte le volte che si chiamano gli enti locali a contribuire, la questione generale del sistema tributario locale può risorgere. Ma non è questa la sede per discuterla, ed il Governo non può fare dichiarazioni precise a questo proposito.

Per quanto disse il senatore De Cesare all'art. 12, rispondo che tale articolo non riguarda che le garanzie che questi enti locali interessati debbono dare all'ente concessionario dell'opera. E quali garanzie debbono dare? Dovranno rilasciare a favore dello Stato o dell'ente concessionario altrettante delegazioni annuali sulle sovraimposte, o delegazioni su altre imposte che si reputano di sicura esazione.

Ora, questa disposizione non è che la ripetizione di quanto è scritto nella legge e nel regolamento sulla navigazione interna.

L'articolo 14 del regolamento per l'applicazione della legge sulla navigazione fluviale, dice appunto che questi enti locali devono rilasciare, a garanzia del pagamento del contributo, delegazioni sulle sovrimposte.

Nell'articolo di legge in discussione, io non ho che riprodotto, a garanzia del concessionario, le stesse disposizioni che sono state emanate in via generale, e perciò l'articolo è, sotto questo aspetto, logico e necessario.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, pongo ai voti l'articolo 12.

Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(Approvato).

Art. 13.

La tassa di navigazione di cui all'art. 22 del testo unico 11 luglio 1913, n. 959, è ammessa nelle vie navigabili, ad aprire e migliorare le quali, mediante opere nuove, abbiano contribuito i comuni e le provincie di cui all'art. 8, indipendentemente dalle condizioni finanziarie dei detti enti.

Tale tassa verrà stabilita e modificata con decreto Reale, su proposta del ministro dei lavori pubblici, di concerto coi ministri delle finanze, dell'agricoltura e dell'industria, commercio e lavoro, sentite le Camere di commercio interessate.

I proventi della tassa di navigazione, come quelli che potranno ritrarsi da nuove e maggiori portate di acque utilizzabili per irrigazione, ovvero da nuove o maggiori energie idrauliche prodotte da opere nuove di navigazione, ovvero da tasse per alaggio meccanico, servizio di passaggio di conche, elevatori, e tutti gli altri proventi di qualunque natura, derivanti dalle opere stesse, saranno riscossi dallo Stato a rimborso delle spese di percezione dei proventi e di quelle di esercizio, manutenzione e sorveglianza delle opere.

La parte degli annui proventi che, con ragguaglio all'ultimo decorso quinquennio, eccederà tali spese, sarà ripartita con decreto del ministro dei lavori pubblici a favore dello Stato, delle provincie e comuni interessati, in ragione delle rispettive aliquote di contribuzione nelle spese di costruzione delle opere nuove.

(Approvato).

Art. 14.

Alle concessioni di opere di cui agli articoli 27, 28, 29, 30 e 31 del testo unico 11 luglio 1913, n. 959, sulla navigazione interna e sulle fluitazioni, sono estese, in quanto applicabili, le disposizioni della presente legge.

(Approvato).

ALLEGATO A.

Convenzione tra lo Stato ed il comune di Milano per la costruzione del tronco da Milano per Lodi e Pizzighettone alla foce dell'Adda della linea navigabile di seconda classe Milano-Lodi-Cremona-fiume Po-Conca di Brondolo (Chioggia-Venezia).

Regnando Sua Maestà

VITTORIO EMANUELE III

per grazia di Dio e per volontà della Nazione

RE D'ITALIA.

L'anno millenovecentodiciassette, addì venticinque del mese di febbraio, in Roma, ed in una sala del Ministero del tesoro, si sono riuniti dinanzi a me cav. uff. avv. Pio Cerruti, primo

segretario delegato alla stipulazione dei contratti di questa Amministrazione centrale, ed alla presenza dei signori:

Senatore conte cav. gran croce Filippo Grimani, fu Pierluigi, nato e domiciliato in Venezia, sindaco di Venezia;

Senatore Angelo Salmoiraghi, fu Emanuele, nato e domiciliato in Milano, presidente della Camera di commercio di Milano;

Onorevole ing. Paolo Bignami, fu Emilio, nato e domiciliato in Codogno (Milano), deputato al Parlamento, segretario del Comitato parlamentare per la navigazione interna;

Ingegnere Giovanni Gay, fu Clemente, nato in Montecastello (Alessandria), e domiciliato in Milano, assessore per i lavori pubblici del comune di Milano;

Dottor Luigi Veratti, fu Pasquale, nato in Lecco e domiciliato in Milano, assessore delegato del comune di Milano;

Ingegnere comm. Giovanni Masera, fu Ercole, nato in Samarate (Milano), e domiciliato in Milano, ingegnere capo del comune di Milano; testimoni idonei a forma di legge ed a me personalmente cogniti.

Da una parte:

S. E. il cav. gran croce avv. Paolo Carcano, ministro del tesoro, e

S. E. il prof. Ivanoe Bonomi, ministro dei lavori pubblici
in rappresentanza delle rispettive Amministrazioni;

E dall'altra:

Il sig. avv. Emilio Caldara, fu Pietro, nato in Soresina (Cremona), e domiciliato in Milano, sindaco di Milano, in rappresentanza del comune stesso, giusta deliberazione 19 febbraio 1917, la cui copia conforme insieme a quella concernente la prima deliberazione 15 febbraio 1917, riguardante lo stesso oggetto, nonchè alla copia conforme della relativa deliberazione di approvazione in data 21 febbraio 1917 della Giunta provinciale amministrativa si allegano alla presente convenzione sotto i numeri I, II e III,

PREMESSO:

Che, promulgata la legge 2 gennaio 1910, n. 9, sulla navigazione interna, sorse, per iniziativa dei sindaci di Venezia e di Milano, un

Comitato, eletto dai Consigli provinciali e comunali e dalle Camere di commercio di quelle città, con lo scopo di promuovere, nel più breve periodo di tempo possibile, l'esecuzione di una linea di navigazione fra Venezia e Milano;

Che in base ai progetti redatti dal Comitato promotore, la Camera di commercio di Milano, quale rappresentante del Comitato stesso, presentò al Governo nel 1912 una domanda di concessione delle opere per la costruzione della linea navigabile di seconda classe « Milano-Lodi-Pizzighettone-Cremona-Po-Cavanella Po-Conca di Brondolo » destinata a collegare Milano a Venezia con una via d'acqua che permettesse il passaggio di natanti della potenzialità di 600 (seicento) tonnellate;

Che detti progetti allegati alla domanda della Camera di commercio, furono riconosciuti meritevoli d'approvazione dal Consiglio superiore dei lavori pubblici con voto n. 1799 del 15 ottobre 1914;

Che peraltro le pratiche per la concessione incontrarono gravi ostacoli per la difficile valutazione di alcuni principali elementi finanziari;

Che frattanto, essendosi dimostrata la necessità di por subito mano ai lavori per il tratto della linea da Brondolo al Po, fu a ciò provveduto a cura diretta del Governo in base alla legge 8 aprile 1915, n. 508, che tra l'altro autorizzò la spesa all'uopo occorrente, e al decreto luogotenenziale 11 novembre 1915, n. 1634;

Che la pratica della concessione è stata poi ripresa, consenzienti la Camera di commercio e il Comitato, dal comune di Milano, il quale ha chiesto di eseguire il tratto della linea da Milano per Lodi e Pizzighettone alla foce dell'Adda in base sempre ai progetti sopraindicati;

Che, in seguito alle trattative svoltesi fra il ministro dei lavori pubblici ed il sindaco di Milano, si poterono superare, in vista dello speciale carattere dell'ente concessionario, le difficoltà che si erano opposte alla precedente domanda della Camera di commercio, si è stabilito di addivenire alla stipulazione della presente convenzione;

Tutto ciò premesso, le parti come sopra costituite mentre confermano e ratificano la precedente narrativa, che forma parte integrante di questa convenzione, convengono e stipulano quanto segue:

Art. 1.

Lo Stato concede ed il comune di Milano assume la costruzione del tronco da Milano per Lodi e Pizzighettone alla foce dell'Adda della linea navigabile di seconda classe Milano-Lodi-Cremona-fiume Po-Conca di Brondolo (Chioggia-Venezia), della quale è già in costruzione il tronco da Cavanello Po a Conca di Brondolo.

Le opere saranno eseguite secondo i progetti in data 3 agosto 1912, dell'importo complessivo di lire 45,000,000 (lire quarantacinque milioni).

In base a tali progetti il comune dovrà compilare un programma per il graduale svolgimento dei lavori e redigere poi, secondo l'ordine stabilito nel programma stesso, progetti parziali per l'esecuzione delle opere concesse, i quali comprenderanno anche i provvedimenti definitivi per l'alimentazione del canale all'origine.

Il programma dovrà essere presentato al Ministero dei lavori pubblici, per l'approvazione entro sei mesi dalla data del provvedimento con cui sarà resa definitiva la presente convenzione.

Dopo l'approvazione del programma, il comune dovrà presentare, gradualmente, ed entro il periodo massimo di due anni, al Ministero per l'approvazione, i progetti parziali, in doppio esemplare, nei quali dovrà introdurre, entro il termine che di volta in volta verrà stabilito dal Ministero, le modificazioni che saranno riconosciute necessarie.

Art. 2.

La concessione è fatta sotto l'osservanza delle leggi e dei regolamenti vigenti in materia, e delle condizioni di cui alla presente convenzione.

È vietato al comune di Milano di sub-concedere l'esecuzione dell'opera.

Con norme da stabilirsi dal Ministero dei lavori pubblici esso potrà tuttavia riunirsi in consorzio, per tale esecuzione, con altri enti interessati, senza che ciò debba influire sulla decorrenza dei termini.

Tutte le spese saranno anticipate dal concessionario, salvo i rimborsi di cui agli articoli 12 e 13.

Art. 3.

Il concessionario ha facoltà di proporre, anche in corso di esecuzione delle opere, tutte quelle varianti ai progetti già approvati, che siano consigliate da esigenze tecniche e tendano a migliorare le condizioni di costruzione e di esercizio della linea di navigazione.

Tali varianti dovranno ottenere la preventiva approvazione del Ministero dei lavori pubblici ogni volta che importino aumento di spesa in confronto dei progetti già approvati, ovvero modificazioni di parti essenziali dei progetti stessi; in tutti gli altri casi la loro ammissibilità verrà giudicata dall'ispettore compartimentale del genio civile, competente a sensi di regolamento.

La proposta, l'esame e l'approvazione dei progetti di varianti non influiranno sulla decorrenza dei termini fissati per l'ultimazione dell'opera.

In caso di varianti, eseguite senza l'approvazione nelle forme prescritte dal presente articolo, il Ministero dei lavori pubblici potrà far mettere le cose nelle condizioni previste dai progetti approvati a totali spese del concessionario, o altrimenti, se le varianti non siano riconosciute dannose, potrà disporre che siano mantenute, lasciando però l'onere dell'eventuale maggiore spesa a carico del concessionario.

Art. 4.

Per la compilazione dei progetti e per la direzione, contabilità e collaudazione dei lavori si osserveranno le norme vigenti per le opere di conto dello Stato, che sono nelle attribuzioni del Ministero dei lavori pubblici.

Saranno pure estese agli appalti ordinati dal comune le disposizioni del capitolato generale in vigore per le opere dipendenti dal detto dicastero, comprese le norme circa la composizione del collegio arbitrale.

Art. 5.

Il concessionario dovrà cominciare i lavori entro un anno dalla data di approvazione del primo progetto parziale e svilupparli poi in modo da poter ultimare la intera opera entro dieci anni dalla data della suddetta approvazione.

Art. 6.

I contratti per lavori e provviste, di importo superiore alle lire 100,000 (lire centomila), non saranno validi se non dopo approvati dal Ministero dei lavori pubblici, e nei capitolati dovrà essere fatta espressa riserva di tale approvazione.

Sarà pure necessaria l'approvazione del Ministero nel caso previsto dall'ultimo comma dell'articolo 183 del testo unico di legge 4 febbraio 1915, n. 148.

Art. 7.

Gli schemi di transazioni, dirette a prevenire od a troncane contestazioni giudiziarie in dipendenza dell'esecuzione dell'opera, saranno da sottoporre all'approvazione del Ministero dei lavori pubblici, quando ciò che si promette si abbandona o si paga supera le lire 10,000 (diecimila). A formare la somma anzidetta concorrono le transazioni che siano intervenute precedentemente sullo stesso oggetto, o per esecuzione del medesimo contratto.

Art. 8.

Il Ministero dei lavori pubblici vigilerà, a mezzo del competente ispettore del Genio civile, perchè i lavori siano eseguiti a tutta regola d'arte ed a norma della concessione, senza che pel fatto di tale sorveglianza resti menomata la responsabilità che ha il concessionario per la buona riuscita dei lavori.

I funzionari incaricati della vigilanza avranno facoltà di visitare ed assistere i lavori, eseguirvi prove, esperienze, misurazioni ed assaggi, ed il concessionario od i suoi appaltatori dipendenti dovranno fornire loro tutti i chiarimenti e mezzi opportuni, e all'occorrenza sospendere momentaneamente i lavori.

Essi, trovando i lavori condotti in modo non soddisfacente, ne constateranno ogni irregolarità con apposito verbale da compilarsi previo un solo invito agli agenti locali del concessionario, riferendone contemporaneamente al Ministero, il quale potrà far sospendere i lavori che non si eseguano regolarmente od imporne la demolizione e la conseguente ricostruzione a carico del concessionario.

L'Amministrazione governativa potrà pure far togliere dai cantieri le provviste ed i ma-

teriali che, a suo giudizio, non corrispondessero alle prescrizioni del progetto esecutivo o dei capitolati d'appalto.

Art. 9.

Quando i lavori vengano sospesi o non condotti con quella alacrità che sia necessaria ad assicurarne il compimento nel termine stabilito dall'art. 5, il Ministero potrà prefiggere termini speciali per l'esecuzione di determinate parti dell'opera.

Scaduto ciascun termine, il Ministero, oltre ad imporre la penale di cui all'art. 14, potrà disporre l'esecuzione di ufficio, udito il parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici e del Consiglio di Stato.

Art. 10.

Nella collaudazione dei singoli lavori dati in appalto od eseguiti in economia interverrà un funzionario tecnico, delegato dal Ministero dei lavori pubblici, per gli accertamenti di cui al primo capoverso dell'art. 91 del regolamento approvato con Regio decreto 25 maggio 1895, n. 350.

Entro un anno dalla ultimazione dell'opera si addiverrà da parte dell'Amministrazione governativa alla visita di ricognizione e di collaudo generale, per l'assunzione in consegna del canale e per la sistemazione definitiva dei rapporti tra lo Stato ed il comune di Milano.

Fino al collaudo generale le spese occorrenti per la manutenzione delle parti dell'opera via via ultimate si comprenderanno nel costo di costruzione.

Art. 11.

La contabilità delle spese riguardanti la costruzione dell'opera e dei mezzi finanziari coi quali vi si farà fronte, dovrà tenersi separata da quella di ogni altra azienda del comune, ed essere impiantata secondo norme da concordare col Ministero dei lavori pubblici, a quale restano attribuiti i più ampi poteri di ispezione e di verifica sulla regolarità della gestione amministrativa-contabile.

Art. 12.

Lo Stato rimborserà al comune di Milano i tre quinti del costo effettivo dell'opera, accer-

tato nei modi di cui all'articolo 11 della presente convenzione, comprese in esso costo le spese generali, per studio e compilazione dei progetti, per direzione e sorveglianza, per verificazioni contabili e per collaudazione dei lavori, ed escluse quelle eventualmente occorrenti per la provvista dei capitali.

Il rimborso avrà luogo annualmente sulla base del conto riassuntivo presentato dall'Amministrazione comunale delle somme pagate, ed entro i due mesi successivi a quelli della presentazione.

Per quanto si attiene ai lavori, se anche il comune avesse disposto pagamenti per somme superiori, la quota di rimborso verrà calcolata su non più di nove decimi della spesa contabilizzata, il rimanente decimo dovendo intendersi accantonato a garanzia della buona esecuzione delle opere sino alla collaudazione definitiva.

Qualora, per cause indipendenti dal comune, non potesse provvedersi all'annuo rimborso nel termine anzidetto, lo Stato corrisponderà l'interesse di mora, nella misura di legge, fino al giorno dell'effettivo pagamento.

Art. 13.

Saranno devolute al comune di Milano, che ne assumerà la riscossione, le quote di contributo facenti carico agli altri comuni e alle provincie interessate, nei termini e giusta le modalità determinate dalla legge.

Art. 14.

Il concessionario incorrerà di pieno diritto nelle seguenti penali:

1° lire 300 (lire trecento) per ogni giorno di ritardo dopo scaduti i termini speciali di cui all'art. 9, salvo l'esecuzione di ufficio di cui all'articolo stesso;

2° lire 500 (lire cinquecento) per ogni giorno di ritardo a dar compiuta l'opera entro il termine di cui all'articolo 5, salvo, trascorso un anno, il provvedimento della decadenza di cui all'articolo seguente.

Art. 15.

Con decreto Reale, su proposta del Ministero dei lavori pubblici, e sentito il parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici e del Consi-

glio di Stato, si potrà far luogo alla dichiarazione di decadenza:

1° quando il concessionario ritardi la presentazione del programma e dei progetti parziali oltre i termini stabiliti dall'art. 1;

2° quando si verificino gravi irregolarità o negligenza nella gestione amministrativa o nella condotta dei lavori;

3° quando la concessione venga anche parzialmente ceduta ad altri;

4° quando il ritardo nel compimento dell'opera si protragga di un anno oltre il termine stabilito dall'art. 5.

Dichiarata la decadenza, il concessionario perderà le somme ritenutegli a termine dell'art. 12.

Passeranno allo Stato i crediti verso gli altri comuni e provincie interessate, quando questi crediti non siano stati ceduti; se siano stati ceduti il comune verserà nelle casse erariali la somma ricavata dalla cessione e non ancora investita nell'opera concessa.

Inoltre il Ministero dei lavori pubblici, senza che l'eventuale contestazione pendente innanzi al Collegio arbitrale possa sospendere gli effetti della dichiarazione di decadenza, entrerà in possesso di tutte le opere eseguite, nonchè degli impianti e dei mezzi d'opera, provviste di materiali a piè d'opera, e delle aree espropriate, delle quali il concessionario dovrà consegnare gli atti.

La presa di possesso da parte del Ministero avverrà per mezzo dei suoi funzionari, i quali, soltanto per le constatazioni di fatto, procederanno alla compilazione dello stato di consistenza in contraddittorio dei rappresentanti del concessionario ed alla presenza di testimoni, nel termine perentorio che sarà dallo stesso Ministero assegnato.

Il valore reale delle opere eseguite, delle provviste e delle proprietà acquistate sarà fatto risultare da perizia appositamente redatta dai funzionari del Governo, ed esso non potrà eccedere l'effettivo costo desunto dalla contabilità del comune concessionario. Tale perizia sarà comunicata per l'accettazione all'Amministrazione comunale, e, qualora questa rifiuti di riconoscerne le resultanze, la valutazione di cui sopra verrà deferita al giudizio del Collegio arbitrale, da nominarsi come è detto all'articolo 17.

Art. 16.

Oltre ai diritti che gli spettano per legge, lo Stato si riserva la proprietà degli oggetti di cui è cenno nell'articolo 51 del capitolato generale per le opere pubbliche, approvato con decreto ministeriale 28 maggio 1895, salvo, a termine dell'articolo stesso, il rimborso al concessionario delle spese sostenute per il loro più diligente ricupero o per assicurarne l'incolumità.

Qualora nella esecuzione dei lavori venissero alla luce ruderi monumentali il concessionario dovrà darne immediata notizia al Ministero dei lavori pubblici, e non potrà demolirli né alterarli in qualsiasi modo, senza il preventivo permesso del Ministero medesimo.

Art. 17.

Le controversie fra lo Stato ed il comune di Milano in dipendenza della presente convenzione, che, a sensi delle vigenti leggi, fossero di competenza della autorità giudiziaria, saranno deferite, giusta gli articoli 12 del codice di procedura civile e 349 della legge sui lavori pubblici, ad un Collegio di tre arbitri.

Ciascuna delle parti contraenti nominerà un arbitro, ed il terzo, cui spetterà di presiedere il Collegio, sarà scelto dal presidente del Consiglio di Stato, tra i membri del Consiglio medesimo.

Gli arbitri giudicheranno secondo le regole di diritto e la loro sentenza non sarà soggetta né ad appello né a cassazione, ai quali rimedi le parti contraenti espressamente rinunziano.

Art. 18.

Il concessionario, per gli effetti della presente convenzione, elegge domicilio a Milano, nel palazzo comunale.

Art. 19.

La validità della presente convenzione è subordinata, per quanto riguarda lo Stato, alla emanazione dei necessari provvedimenti legislativi.

E, richiesto, io primo segretario delegato alla stipulazione dei contratti ho ricevuto e pubblicato la presente convenzione mediante lettura fattane a chiara ed intelligibile voce, alle parti

che, da me interpellate prima di sottoscriverla, hanno dichiarato essere la convenzione stessa conforme alla loro volontà.

Il ministro del tesoro
PAOLO CARCANO.

Il ministro dei lavori pubblici
IVANOE BONOMI.

Il sindaco di Milano in rappresentanza del comune stesso
EMILIO CALDARA.

1° Teste: *Il sindaco di Venezia*, FILIPPO GRIMANI.

2° Teste: *Il Presidente della Camera di Commercio di Milano*, ANGELO SALMOIRAGHI.

3° Teste: *Il segretario del Comitato parlamentare per la navigazione interna*, PAOLO BIGNAMI.

4° Teste: *L'assessore pei lavori pubblici del comune di Milano*, ingegnere GIOVANNI GAÏ.

5° Teste: *L'assessore delegato del comune di Milano*, dott. LUIGI VERATTI.

6° Teste: *L'ingegnere capo del comune di Milano*, ing. GIOVANNI MASERA.

La presente convenzione consta di otto fogli di carta bollata scritti su facciate ventisette, da funzionario di questo Ministero e comprende tre inserzioni per foglietti dicitotto, dattilografati e stampati su facciate ventinove.

In fede.

Il primo segretario delegato ai contratti
PIO CERRUTI.

ALLEGATO B.

Tabella degli enti tenuti a contribuire ai sensi dell'articolo 8 della presente legge.

Provincia di Venezia.

Comuni di Venezia, Cona, Cavarzere, Chioggia, Provincia di Rovigo.

Comuni di Rovigo, Arquà Polesine, Boara Polesine, Borsea, Buso Sarzano, Ceregnano, Concadirame, Costa di Rovigo, Grignano di Polesine, San Martino di Venezze, S. Apollinare con Selva, Villadose, Villa Marzana, Badia Polesine, Bagnolo di Po, Canda, Crocetta, Giaciano con Baruchella, Salvaterra, Trecenta, Villa d'Adige, Castel Guglielmo, Fratta Polesine, Lendinara, Lusia, Ramo di Palo, San Bellino, Vil-

Ianova del Ghebbo, Bergantino, Calto, Castelnuovo Bariano, Ceneselli, Massa Superiore, Melara, Salara, Canaro, Ficarolo, Fiesse Umbertino, Frassinelle Polesine, Gaiba, Occhiobello, Pin-cara, Stienta, Bosaro, Crespino, Gavello, Guarda Veneta, Polesella, Pontecchio, Villanova Marchesana, Adria, Ariano nel Polesine, Bottrighe, Ca' Emo, Contarina, Corbola, Donada, Loreo, Papozze, Pettorazza Grimani, Porto Tolle, Rosolina, Taglio di Po.

Provincia di Padova.

Comuni di Agna, Anguillara Veneta, Bagnoli di Sopra, Boara Pisani, Stanghella, Vescovana, Pozzonovo, Barbona, S. Urbano, Piacenza d'Adige, Masi, Castelbaldo.

Provincia di Ferrara.

Comuni di Cento, Pieve di Cento, Poggio Renatico, S. Agostino, Codigoro, Comacchio, Lago Santo, Massa Fiscaglia, Mesola, Migliarino, Argenta, Berra, Bondeno, Copparo, Ferrara, Formignana, Jolanda di Savoia, Ostellato, Porto Maggiore, Rò, Vigarano Mainarda.

Provincia di Verona.

Comuni di Villa Bartolommea, Castagnaro, Terrazzo, Legnago, Cerea, Casaleone, Sanguinetto, Correzzo, Gazzo Veronese, Sorgà, Nogara.

Provincia di Mantova.

Comuni di Bagnolo San Vito, Bigarello, Borgoforte, Castelbelforte, Castel d'Ario, Castellucchio, Curtatone, Mantova, Marmirolo, Portomantovano, Roncoferrato, Roverbella, San Giorgio di Mantova, Virgilio, Asola, Casalmoro, Casaloldo, Castel Goffredo, Ceresara, Piubega, Bozolo, Gazoldo degli Ippoliti, Gazzuolo, Marcaria, Rivarolo Mantovano, Rodigo, San Martino dall'Argine, Acquaneгра sul Chiese, Canneto sull'Oglio, Casalromano, Mariana, Redonesco, Gonzaga, Moglia, Motteggiana, Pegognaga, San Benedetto Po, Suzzara, Ostiglia, Serravalle a Po, Sustinente, Villimpenta, Borgofranco sul Po, Pieve di Coriano, Quingentole, Quistello, Revere, Schivenoglia, Villa Poma, Carbonara di Po, Felonica, Magnacavallo, Poggio Rusco, Sermede, Commessaggio, Dosolo, Pomponesco, Sabbioneta, Viadana, Goito.

Provincia di Bologna.

Comuni di Baricella, Crevalcore, Galliera, Malalbergo, San Pietro in Casale.

Provincia di Modena.

Comuni di Camposanto, Cavezzo, Concordia sulla Secchia, Finale nell'Emilia, Medolla, Mi-

randola, San Felice sul Panaro, San Possidonio, San Prospero, Carpi, Novi di Modena.

Provincia di Reggio Emilia.

Comuni di Boretto, Brescello, Campagnola Emilia, Fabbrico, Gualtieri, Guastalla, Luzzara, Novellara, Poviglio, Reggiolo, Rio Saliceto, Rolo, Cadelbosco di Sopra, Castelnovo di Sotto, Correggio, Gattatico, Campegine, Bagnolo in Piano.

Provincia di Cremona.

Comuni di Calvatone, Casalmaggiore, Casteldidone, Castelponzone, Drizzona, Gussola, Martignana di Po, Piadena, S. Giovanni in Croce, S. Martino del Lago, Scandolara Ravara, Solarolo Rainerio, Spineda, Tornata, Torricella del Pizzo, Vhò, Voltido, Agnadello, Bagnolo Cremasco, Camisano, Campagnola Cremasca, Capergnanica, Capralba, Casale Cremasco, Casaleto Ceredano, Casaleto di Sopra, Casaleto Vaprio, Cassine Gandini, Castel Gabbiano, Chieve, Credera, Crema, Cremosano, Cumignano sul Naviglio, Dovera, Fiesco, Izano, Madignano, Monte Cremasco, Montodine, Moscazzano, Offanengo, Ombriano, Palazzo Pignano, Pandino, Pianengo, Pieranica, Quintano, Ricengo, Ripalta Arpina, Ripalta Guerrina, Ripalta Nuova, Rivolta d'Adda, Romanengo, Rubbiano, Salvirola, S. Bernardino, S. Maria della Croce, Scannabue, Sergnano, Sincino, Spino d'Adda, Ticengo, Torlino, Trescore, Trigolo, Vaillate, Vaiano Cremasco, Vidolasco, Zappello, Acquaneгра Cremonese, Annico, Azzanello, Barzaniga, Binanuova, Boneinse, Bordolano, Cà d'Andrea, Cà de' Stefani, Cappella Cantone, Cappella de' Picenardi, Carpaneta con Dosimo, Casalbuttano ed Uniti, Casalromano, Castelleone, Castelverde, Castelvisconti, Cella Dati, Cignolo, Cingia de' Botti, Corte de' Cortesi con Cignone, Corte de' Frati, Cremona, Crotta d'Adda, Derovere, Due Miglia, Formigara, Gabbioneta, Gadesco, Genivolta, Gerre de' Caprioli, Gombito, Grontardo, Grumello con Varfengo Cremonese, Isola Dovarese, Malagnino, Motta Baluffi, Olmeneta, Ossolero, Ostiano Paderno Cremonese, Persico, Pescarolo ed Uniti, Pessina Cremonese, Pieve Delmona, Pieve d'Olmi, Pieve S. Giacomo, Pizzighettone, Pozzaglio e Uniti, Robecco d'Oglio, S. Bassano, S. Daniele Ripa Po, S. Martino in Beliseto, Scandolara Ripa d'Oglio, Sesto ed Uniti, Soresina, Sospiro, Spinadesco, Stagno Lombardo, Torre de' Picenardi, Tredossi, Vescovado, Volongo.

Provincia di Parma.

Comuni di Polesine Parmense, Zibello, Busetto, Borgo S. Donnino, Soragna, Roccabianca, S. Secondo Parmense, Fontanellato, Fontevivo, Tre Casali, Golese, Colorno, Torrilite, Cortile S. Martino, Mezzani, Sorbolo, Parma, S. Lazzaro Parmense, S. Pancrazio Parmense, Sissa.

Provincia di Piacenza.

Comuni di Castel S. Giovanni, Sarmato, Rottofreno, Calendasco, S. Antonio a Trebbia, Piacenza, S. Lazzaro Alberoni, Podenzano, Pontenure, Cadeo, S. Giorgio Piacentino, Fiorenzuola d'Arda, Alseno, Mortizza, Caorso, Monticelli d'Ongina, Castelvetro Piacentino, S. Pietro in Cerro, Cortemaggiore, Villanova sull'Arda, Besenzone, Carpaneto.

Provincia di Brescia.

Comuni di Acquafredda, Calvisano, Carpenedolo, Isorella, Remedello Sopra, Remedello Sotto, Visano, Acqualunga, Barco, Borgo San Giacomo, Cremezano, Farfengo, Oriano, Orzinuovi, Padernello, Pedergnaga, Scarpizzolo, Villachiera, Alfanello, Bassano Bresciano, Cadignano, Cigole, Cignano, Faverzano, Fiesse, Gambara, Gottolengo, Leno, Manerbio, Milzanello, Milzano, Offlaga, Pavone del Mella, Ponte Vico, Pralboino, Quinzano d'Oglio, S. Gervasio Bresciano, Seniga, Verolanuova, Verolavecchia.

Provincia di Bergamo.

Comuni di Fara, Gera d'Adda, Treviglio, Casirate d'Adda, Arsago, Calvenzano, Misano di Gera d'Adda, Caravaggio, Mozzanica, Fornovo di S. Giovanni, Fontanella, Isso, Barbata.

Provincia di Pavia.

Comuni di Abbruzzano, Badia, Bascapè, Baselica, Bologna, Bornasco, Carpignano, Ceranova, Chignolo Po, Copiano, Cortcolona, Costa dei Nobili, Cura, Carpignano, Filighera, Genzone, Gerenzago, Giussago, Inverno, Landriano, Lardirago, Marghero, Marzano, Miradolo, Monticelli Pavese, Pieve Porto Morone, Roncaro, S. Cristina e Bissone, S. Alessio con Vialone, Sizziano, Torre d'Arese, Torrevecchia Pia, Tarago, Bordonone, Vidigulfo, Villanterio, Vistarino, Zeccone.

Provincia di Como.

Comuni di Turate, Rovello, Rovellasca, Breghano, Cabiato, Mariano Comense, Lomazzo.

Provincia di Milano.

Comuni di Abbazia Cerreto, Bertonico, Bofalora d'Adda, Borghetto Lodigiano, Brembio, Camairago, Cantonale, Casaletto Lodigiano, Casal Maiocco, Casalpusterlengo, Caselle Landi,

Caselle Lurani, Castelnuovo Bocca d'Adda, Castiglione d'Adda, Castiraga Vidardo, Cavacurta, Cavenago d'Adda, Cazzimani, Cervignano, Codogno, Comazzo, Corneliano Laudense, Corno Giovine, Corno Vecchio, Corte Palasio, Crespiatica, Dresano, Fombio, Galgagnano, Graffignana, Guardamiglio, Livraga, Lodi, Lodi Vecchio, Maccastorna, Mairago, Maleo, Marudo, Massalengo, Meleti, Merlino, Montanaso Lombardo, Mulazzano, Orio Litta, Ospedaletto Lodigiano, Ossago, Paulo, Pieve Fissiraga, Salevano sul Lambro, San Colombaio al Lambro, San Fiorano, San Martino in Strada, San Rocco al Porto, Sant'Angelo Lodigiano, Santo Stefano del Corno, San Zenone al Lambro, Secugnago, Senna Lodigiana, Somaglia, Sordio, Terranuova dei Passerini, Tribiano, Turano, Valera Fratta, Villanova del Sillaro, Villavesco, Vittadone, Zelo, Buon Persico, Zorlesco, Affori, Arese, Asago, Baggio, Basiano, Basiglio, Bellinzago Lombardo, Bollate, Bresso, Buccinasco, Bussero, Cambiago, Carpiano, Cassano d'Adda, Cassina de' Pecchi, Cerchiate, Cernusco sul Naviglio, Cerro al Lambro, Cesano Boscone, Cesate, Chiaravalle Milanese, Corturano, Cormano, Corsico, Crescenzago, Cusago, Garbagnate Milanese, Gesate, Gorgonzola, Gorla Primo, Greco Milanese, Grezzago, Inzago, Lambrate, Liscate, Locate di Triulzi, Masate, Mazzo Milanese, Mediglia, Molegnano, Melzo, Mezzate, Milano, Musocco, Niguarda, Novate Milanese, Opera, Pantigliate, Pero, Peschiera Borromeo, Pessano, Pieve Emanuele, Pieltello, Pozzo d'Adda, Pozzuolo Martesana, Precotto, Rodano, Roncello, Rozzano, San Donato Milanese, San Giuliano Milanese, Segrate, Senago, Settala, Settimo Milanese, Terrazzano, Trenno, Trezzano. Rosa, Trezzano sul Naviglio, Truccazzano, Turro Milanese, Vaprio d'Adda, Vigentino, Vignate, Vizzolo Predabissi, Agrate Brianza, Albiate, Arcore, Balsamo, Barlassina, Bellusco, Biassono, Bovisio, Brugherio, Burago di Molgora, Caponago, Carate Brianza, Carugate, Cavenago di Brianza, Ceriano Laghetto, Cesano Maderno, Cinisello, Cologno Monzese, Concorezzo, Cusano sul Seveso, Desio, Giussano, Lazzate, Lentate sul Seveso, Lesmo, Limbiate, Lissona, Macherio, Masciago Milanese, Meda, Misinto, Monza, Muggiò, Nova, Oreno, Ornago, Paderno Dugnano, Ruginello, Seregno, Sesto San Giovanni, Seveso, Sovigo, Triuggio, Varedo, Vedano al Lambro, Velate

Milanese, Verano, Villa San Fiorano, Vimerate, Vimodrone, Arluno, Canegrate, Caronno Milanese, Cerro Maggiore, Cislago, Cornaredo, Gerenzano, Lainate, Legnano, Lucernate, Nerviano, Origgio, Parabiago, Pogliano, Pregnana Milanese, Rescaldina, Rho, San Vittore Olona, Saronno, Uboldo, Vanzago, Albairate, Bareggio, Binasco, Busto Garolfo, Casarile, Cooarezzo, Cislano, Corbetta, Gaggiano, Gudo Visconti, Lacchiarella, Noviglio, Rosate, Santo Stefano Ticino, Sedriano, Vermezzo, Vernate, Vittuone, Zelo, Surrigione, Zibido, San Giacomo.

BENEVENTANO. Domando di parlare per una dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BENEVENTANO. Voto con entusiasmo la legge, però non intendo per nulla venire in contraddizione con tutto quello, che dovetti dire quando ebbi l'onore di far parte dell'Ufficio centrale per la legge relativa alla navigazione interna.

PRESIDENTE. Questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

Risultato di votazione.

PRESIDENTE. Proclamo il risultato delle votazioni a scrutinio segreto dei seguenti disegni di legge:

Conversione in legge del decreto luogotenenziale 27 luglio 1916, n. 1033, che dispone siano raccolti e stampati a spese dello Stato, gli scritti di Cesare Battisti:

| | |
|----------------------------|-----|
| Senatori votanti | 110 |
| Favorevoli | 105 |
| Contrari | 5 |

Il Senato approva.

Conversione in legge di nove decreti Reali e luogotenenziali riguardanti l'istruzione pubblica:

| | |
|----------------------------|-----|
| Senatori votanti | 110 |
| Favorevoli | 105 |
| Contrari | 5 |

Il Senato approva.

Conversione in legge del decreto luogotenenziale 17 giugno 1915, n. 915, che autorizza un prelievamento di lire 26,833.70 dal fondo di

cassa dell'Amministrazione del demanio forestale esistente presso la Cassa depositi e prestiti per provvedere al saldo di spese residue concernenti l'Amministrazione medesima:

| | |
|----------------------------|-----|
| Senatori votanti | 110 |
| Favorevoli | 105 |
| Contrari | 5 |

Il Senato approva.

Trattamento del personale del Regio Istituto Orientale di Napoli:

| | |
|----------------------------|-----|
| Senatori votanti | 110 |
| Favorevoli | 105 |
| Contrari | 5 |

Il Senato approva.

Saluto al Presidente.

CANEVARO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CANEVARO. Onorevoli colleghi, siccome oggi il Senato prenderà le sue vacanze pasquali, io credo d'interpretare il sentimento di tutti i colleghi nel mandare un saluto affettuoso al nostro illustre e venerando Presidente, il cui nome è simbolo del più puro patriottismo, avendo egli spesa la miglior parte della sua vita a pro del risorgimento nazionale. Io mi auguro che, allorchè ci riuniremo per inneggiare alla vittoria, avremo ancora a capo il nostro amato Presidente: a quella vittoria, per cui giustamente l'Italia ed i suoi alleati combattono gloriosamente in difesa della libertà e della civiltà contro la prepotente barbarie. (*Vive approvazioni*).

BOSELLI, *presidente del Consiglio*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BOSELLI, *presidente del Consiglio*. (*Segni di viva attenzione*). Il Governo si associa vivamente e fervidamente alle nobili parole del senatore Canevaro rivolte all'illustre Presidente di questo Consesso. Il Governo ringrazia il Senato per le alte discussioni che esso in questo periodo dei lavori parlamentari dedicò a leggi di segnalata importanza patriottica. Già nel corso della discussione il mio collega ministro dell'interno, con l'eloquenza sua, ha dimostrato quanto il pensiero del Governo fosse congiunto alle leggi cui io accenno e come la collabora-

zione del Senato fosse pregevole per queste leggi e graditissima al Governo ed al paese. Una di queste leggi, quella relativa agli invalidi di guerra, già ottenne la sovrana sanzione poichè il Re, poche ore dopo che ambedue le Camere l'avevano approvata, volle col sanzionarla immediatamente dimostrare quanto in ogni guisa tutto il suo cuore sia insieme coi prodi che soffrirono e soffrono per la patria. (*Applausi*).

Si, senatore Canevaro, tutti i nostri voti, tutti i nostri palpiti, tutte le nostre sicure speranze sono per la vittoria, alla quale ella ha auspicato, quella vittoria che il paese deve attendere con fiducia, perchè le difese nostre sono apprestate, lo spirito ed il cuore del nostro esercito è altissimo, si direbbe che il nostro esercito cresce in ogni giorno di vigoria e di coraggio (*applausi vivissimi*) e perchè il paese nostro mirabilmente persiste e resiste in quest'ora di cimento: ond'è che tutto ci promette quella vittoria alla quale abbiamo diritto per le ragioni di nazionalità che noi sosteniamo. (*Benissimo*).

Si, senatore Canevaro, la vittoria deve essere nostra e dei nostri alleati; nostra e dei nostri alleati coi quali insieme combattiamo per il trionfo della civiltà.

Noi ammiriamo gli alleati nostri della Francia, che con tanto eroismo combatterono e combattono e speriamo giungano a liberare presto tutto il loro territorio profanato dall'armi straniere e crudelmente devastato. (*Vivissime approvazioni*).

Ammiriamo i nostri alleati inglesi, alla cui vittoria di Badgad tanto abbiamo applaudito, rammentando come un giorno in quella città risiedessero gli insigni califfi, che di là mossero per Costantinopoli; la storia ha i suoi destini e il pensiero può correre vaticinando altre prossime vittorie, che compiranno le rivendicazioni della civiltà. (*Benissimo*).

Rivolgendoci ai nostri valorosi alleati russi, abbiamo fede che gli avvenimenti compiuti in Russia rinvigorranno sempre più l'azione della guerra comune.

E, mentre così le armi ci condurranno alla vittoria, confidi il Senato che il Governo veglierà per ogni guisa a tutto ciò che in questo momento forma i bisogni essenziali e la vita stessa del nostro paese, relativamente a quanto riguarda il grano, il carbone, e l'aumento delle

munizioni belliche, al quale rapido e potente aumento uno dei vostri colleghi, il senatore generale Dallolio, con tanta opera di energia e di patriottismo tanto efficacemente provvede.

E poichè tutte le questioni che più concernono la vita del paese si assommano nella questione dei trasporti e poichè oggi non solo si combattono le battaglie al fronte, ma una grande battaglia si combatte nel mare contro un'incredibile forma di barbarie, io ho fede che i nostri naviganti sfideranno sempre ardentissimi i pericoli del mare e contribuiranno a dare al paese nostro coi necessari trasporti tutto ciò che occorre per la sua gagliarda difesa e per l'andamento della sua vita operosa e sicura.

Per quella vita italiana la quale dimostra di essere così salda, così rigogliosa, così ardente. Diciamolo con giusto orgoglio, onorevoli senatori, il Paese nostro ha moltiplicato meravigliosamente il suo esercito, lo ha organizzato e formato in un modo che desta l'ammirazione di tutti gli altri eserciti, (*vivissime approvazioni*). Mentre i militari dedicati per la loro nobile professione alla carriera delle armi, così eroicamente combattono si può dire che insieme con essi tutta la nazione italiana diviene nazione armata e strenuamente combatte.

I nostri ufficiali di complemento danno prove intrepide di valore da emulare qualsiasi valore militare: tutti i figli del nostro popolo di ogni condizione, di ogni grado, nell'esercito e nell'armata, accrescono continuamente le prove delle loro eroiche gesta, dei loro mirabili sacrifici. (*Approvazioni vivissime. Applausi*).

Al campo, o in mezzo alle armi e fra tutti i combattenti è sempre il Re d'Italia. (*Bene*). Il Re d'Italia, rimanendo in mezzo alle armi, rimanendo dove si combatte, non solo partecipa all'opera della civiltà, non solo incuria col suo esempio i soldati italiani; ma il Re d'Italia, rimanendo al campo in mezzo a quelle falangi che domani torneranno in Patria e saranno la forza del nostro paese, e decideranno dei destini della futura Italia, il Re d'Italia, vivendo oggi in mezzo a tanta parte del popolo suo di ogni terra della penisola, d'ogni ceto, d'ogni partito, in mezzo alle generazioni che sono il nerbo dell'Italia presente, e alla balda e generosa gioventù, nella quale s'impersona l'avve-

nire, egli dimostra come nell'alto animo suo vibra la fede nella vocazione della nuova Italia e come l'alta sua mente sia aperta alla visione e alla missione della civiltà. Onde egli, il Re, prepara i nuovi tempi alla Patria nostra e sempre più ne stringe la fede e le opere alla Monarchia storicamente fatidica, popolarmente nazionale, presidio e propiziazione perenne per la libertà, la gloria e la felicità delle genti italiane. (*Approvazioni vivissime. Applausi prolungati.*)

PRESIDENTE. (*Si alza e con lui si alzano tutti i senatori ed i ministri. Segni di vivissima attenzione.*)

Ringrazio innanzi tutto per il Senato l'onorevole Presidente del Consiglio delle sue elevate parole in questo momento solenne e lo ringrazio anche per me; e come pure ringrazio il collega Canevaro per le gentili espressioni rivoltemi. Io non ho più parole bastanti per corrispondere alle frequenti manifestazioni di affetto che ricevo da ogni parte, sia dai colleghi, sia dal Governo; a tutti ripeto grazie.

Separandoci in quest'ora, possiamo andare soddisfatti di avere, nel compimento del nostro dovere, adempito un obbligo della Patria, con il suffragio alla protezione e all'assistenza degli orfani di guerra, dei mutilati ed invalidi. Lode al Governo delle proposte; fede nella sua sollecitudine per l'esecuzione.

Ma ci separiamo anche questa volta con il cuore alle fronti, ove i nostri combattono, e con i voti al Cielo, che ponga fine al cataclisma, che sconvolge i due mondi, dando forza al diritto e ragione all'umanità. Si lotta sulla terra e dalle gole alle vette dei monti, vola per l'aria e corre sotto le onde marine, la distruzione e la strage; il nemico tende anche trame ed insidie interne agli Stati.

Festeggiando la visita fattaci dai delegati russi della Duma e del Consiglio dell'Impero, applaudiamo a reggitori e ad imperante; che oggi sono condannati dalla rivoluzione! Il Senato italiano saluta il raggio della libertà, che ha illuminato la Duma, e si è diffuso nel popolo moscovita; augurando che gli eventi si risolvano al bene maggiore della Russia, al maggiore utile della nostra alleanza, che aspetta dalle armi russe il più prossimo concorso a debellare il nemico. Onore intanto agli anglofranchi, che il nemico incalzano.

Non ci separiamo senza il saluto ai nostri valorosi soldati di terra e di mare, senza l'omaggio al Re. (*Vivissimi, prolungati applausi, grida di: Viva il Re! Viva l'Italia!*)

Votazione a scrutinio segreto.

PRESIDENTE. Procederemo ora alla votazione a scrutinio segreto dei disegni di legge oggi discussi. Prego il senatore, segretario, Torrigiani Filippo, di far l'appello nominale.

TORRIGIANI FILIPPO, segretario, fa l'appello nominale.

Chiusura di votazione.

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

(I senatori segretari numerano i voti).

Hanno preso parte alla votazione i senatori:

Amero D'Aste, Annaratone, Arnaboldi, Barzellotti, Beneventano, Bergamasco, Bettoni, Bollati, Bonasi, Botterini.

Caneva, Canevaro, Capotorto, Casalini, Cassis, Cavasola, Cefaly, Chimirri, Colonna Fabrizio, Corsi, Cruciani-Alibrandi.

De Cesare, De Cupis, Del Giudice, Della Somaglia, Della Torre, De Novellis, De Riseis, De Sonnaz, Di Brazzà, Diena.

Fano, Figoli, Filomusi Guelfi, Francica-Nava, Frola.

Garofalo, Giusti Del Giardino, Gorio, Greppi Emanuele, Guala, Gualterio, Guidi.

Levi-Ulderico, Luciani.

Majnoni D'Intignano, Malvano, Marchiafava, Mariotti, Mazza, Mazziotti, Mazzoni, Melodia, Morrone.

Niccolini Eugenio.

Palumbo, Pasolini, Pedotti, Pellerano, Perla, Petrella, Pigorini, Pincherle, Podestà, Ponza, Presbitero.

Reynaudi, Ridola, Riolo, Rolandi-Ricci, Rossi Giovanni.

Scialoja, Sili, Soulier, Spingardi.

Taglietti, Tami, Tommasini, Torlonia, Torrigiani Filippo, Torrigiani Luigi.

Valli, Veronese, Viale Villa, Visconti Modrone.

Wollemborg.

LEGISLATURA XXIV — 1ª SESSIONE 1913-17 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 28 MARZO 1917

Risultato di votazione.

PRESIDENTE. Proclamo il risultato della votazione a scrutinio segreto dei seguenti disegni di legge:

Conversione in legge del decreto luogotenenziale 21 febbraio 1917, n. 421, contenente le norme per le promozioni, durante la guerra, al grado di archivista ed ai gradi corrispondenti delle amministrazioni dello Stato:

| | |
|----------------------------|----|
| Senatori votanti | 87 |
| Favorevoli | 80 |
| Contrari | 7 |

Il Senato approva.

Affrancazione della servitù della tassa di pedaggio concessa dal Governo granducale alle Società anonime dei ponti sul fiume Arno in provincia di Pisa:

| | |
|----------------------------|----|
| Senatori votanti | 87 |
| Favorevoli | 83 |
| Contrari | 4 |

Il Senato approva.

Autorizzazione di spese e nuove disposizioni per l'esecuzione di opere pubbliche in Basilicata ed in Calabria:

| | |
|----------------------------|----|
| Senatori votanti | 87 |
| Favorevoli | 84 |
| Contrari | 3 |

Il Senato approva.

Provvedimenti per la linea navigabile di seconda classe Milano-Venezia e per la navigazione interna:

| | |
|----------------------------|----|
| Senatori votanti | 87 |
| Favorevoli | 82 |
| Contrari | 5 |

Il Senato approva.

PRESIDENTE. Il Senato sarà convocato a domicilio.

La seduta è sciolta (ore 17).

Licenziato per la stampa il 3 aprile 1917 (ore 18)

AVV. EDOARDO GALLINA

Direttore dell'Ufficio dei Resoconti delle sedute pubbliche.