

CLIXª TORNATA

GIOVEDÌ 15 NOVEMBRE 1923

Presidenza del Presidente TITTONI TOMMASO

INDICE

Comunicazioni del Presidente	pag. 5426
Congedi	5426
Disegni di legge (Approvazione di):	
« Conversione in legge del Regio decreto 27 novembre 1918, n. 2349, relativo al passaggio delle Capitanerie di porto dal Ministero della marina a quello dei trasporti marittimi e ferroviari »	5427
« Conversione in legge del Regio decreto 21 dicembre 1922, n. 1801, che autorizza la Cassa depositi e prestiti ad anticipare allo Stato la somma occorrente per la costruzione e l'arredamento del Regio istituto di biologia marina per il Tirreno in san Bartolomeo di Cagliari, e degli altri istituti gestiti dal Regio Comitato talassografico italiano »	5429
« Conversione in legge del Regio decreto 4 gennaio 1922, n. 56, col quale viene indetta una sessione straordinaria di esami di licenza nei Regi Istituti nautici per ex militari »	5430
« Conversione in legge del decreto-legge 2 maggio 1920, n. 659, che autorizza la spesa straordinaria di lire 20,000,000 per l'esecuzione di opere idrauliche »	5431
« Conversione in legge del Regio decreto 16 giugno 1921, n. 931, relativo alle facilitazioni di viaggi per mutilati e invalidi di guerra e per le famiglie di militari morti in guerra »	5432
« Conversione in legge del Regio decreto 11 giugno 1921, n. 1021, relativo alle facilitazioni di viaggio per le compagnie teatrali, suonatori ambulanti e simili »	5433
(Discussione di):	
« Conversione in legge del Regio decreto 6 febbraio 1923, n. 523, contenente disposizioni per il servizio di navigazione sul Lago di Garda »	5434

Oratori:

CARNAZZA, ministro dei lavori pubblici	5438, 5440
LUCCHINI	5435, 5439

MALVEZZI	pag. 5437, 5439
ZUPELLI	5438

Sul processo verbale:

Oratore:

PATERNÒ	5425
-------------------	------

Votazione a scrutinio segreto (Risultato di)	5411
--	------

La seduta è aperta alle ore 15.

Sono presenti i ministri della giustizia ed affari di culto, della guerra, della marina, dell'istruzione pubblica, dei lavori pubblici, dell'economia nazionale e i sottosegretari di Stato per i lavori pubblici, per le colonie e per la marina mercantile.

BISCARETTI, *segretario*, dà lettura del processo verbale dell'ultima seduta.

PATERNÒ. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PATERNÒ. In principio della seduta di ieri fu annunciata la dimissione di alcuni membri della Commissione permanente di accusa, fra le quali era compresa la mia. Io sento il bisogno di dichiarare che le mie dimissioni datano da un anno o per essere più preciso da 355 giorni. Il Senato rammenta che nella tornata del 25 novembre dello scorso anno fu esaminato un progetto di legge d'iniziativa parlamentare « sui provvedimenti penali contro i Senatori ». Tale progetto era un semplice stralcio di un articolo, di quello più ampio « sulla riforma del Senato », compilato tempo prima da una autorevole e numerosa Commissione, e che il Senato aveva preso in benigna considerazione. Spettò a me l'onore di svolgerlo,

ma il Senato, senza che nessuna voce si fosse elevata per combatterlo, quasi alla unanimità, ne negò la presa in considerazione. Dopo questo fatto sembrò a me, che per coerenza, non poteva più far parte di una magistratura, che, come avevo sostenuto dentro e fuori il Senato, avrebbe dovuto essere modificata, onde dichiarai subito al nostro illustre Presidente che mi dimettevo da componente della Commissione di accusa e la stessa comunicazione feci al compianto senatore Fabrizio Colonna, che presiede la Commissione, ed anche al Cancelliere dell'Alta Corte.

Ma, rispettoso della deliberazione del Senato e ad evitare che al mio atto fosse data interpretazione diversa, non corrispondente al sentimento che mi aveva ispirato, dissi al nostro Presidente che lascio a lui di scegliere il momento opportuno per sostituirmi, pur dichiarando che da quel momento non sarei più intervenuto alle riunioni della Commissione. Tutto ciò ho voluto rammentare perchè il Senato sappia che la mia dimissione data già da un anno ed ha soltanto origine e fondamento nella mia profonda convinzione che il privilegio di un foro speciale per i reati comuni dei senatori, non è conforme ai tempi nostri.

PRESIDENTE. Do atto al senatore Paternò di questa dichiarazione. Se non vi sono altre osservazioni, il processo verbale si intende approvato.

Congedo.

PRESIDENTE. L'onorevole senatore Beronini ha chiesto un congedo di giorni 5.

Se non si fanno osservazioni, questo congedo s'intende accordato.

Per le dimissioni del senatore segretario onorevole Frascara.

PRESIDENTE. Comunico al Senato che l'onorevole senatore Frascara, al quale non manca di trasmettere la deliberazione del Senato nei riguardi delle dimissioni da lui presentate dalla carica di segretario, mi ha risposto manifestandomi la sua riconoscenza verso gli onorevoli colleghi, ed esprimendo per altro il grande rammarico che le condizioni di sua salute l'obbligano a persistere nelle dimissioni.

Sarà perciò necessario di procedere all'elezione di un senatore segretario.

Se non si fanno osservazioni, la relativa votazione rimane fissata per la seduta di martedì prossimo.

Votazione a scrutinio segreto.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la votazione per la nomina:

a) di un membro della Commissione per la verifica dei titoli dei nuovi senatori;

b) di un membro della Commissione di finanze;

c) di un membro della Commissione per le petizioni;

d) di un Commissario di vigilanza al fondo per l'emigrazione.

Prego l'onorevole senatore, segretario, De Novellis di fare l'appello nominale.

DE NOVELLIS, *segretario*, fa l'appello nominale.

Nomina di scrutatori.

PRESIDENTE. Estraggo a sorte i nomi degli onorevoli senatori che procederanno allo scrutinio delle schede di votazione.

Risultano sorteggiati quali scrutatori della votazione:

per la nomina di un Commissario di vigilanza al fondo per l'emigrazione, i signori senatori: Figoli, Tommasi, Mayer, Tivaroni, Bonazzi;

per la nomina di un membro della Commissione per le petizioni, i signori senatori: Imperiali, Chersich, Nuvoloni, Grossich, Cagnetta;

per la nomina di un membro della Commissione di finanze, i signori senatori: Fracassi, Taddei, Gatti, Bonin, Civelli;

per la nomina di un membro della Commissione per la verifica dei titoli dei nuovi senatori, i signori senatori: Cusani, Raina, Poggi, Gioppi, Ferri.

Chiusura di votazione.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la votazione, e prego i signori senatori scrutatori testè sorteggiati di procedere allo spoglio delle schede.

Hanno preso parte alla votazione i senatori:

Abbate, Agnetti, Albertini, Albricci, Amero D'Aste, Ancona, Arlotta.

Bacelli, Badoglio, Barbieri, Battaglieri, Beccaria-Incisa, Bellini, Bennati, Beria D'Argentina, Berio, Bertetti, Bianchi Riccardo, Biscaretti, Bollati, Bombig, Bonazzi, Bonicelli, Bonin, Borea d'Olmo, Borsarelli, Boselli, Bouvier, Brusati Robertó, Brusati Ugo.

Cagnetta, Cagni, Calabria, Calleri, Campello, Campostrini, Carissimo, Cassis, Castiglioni, Cattaldi, Catellani, Cefalo, Cefaly, Chersich, Chimentì, Cippico, Cirmeni, Cito Filomarino, Civelli, Cocchia, Coffari, Corbino, Credaro, Crispolti, Cusani-Visconti.

Da Como, D'Alife, Dallolio Alberto, Dallolio Alfredo, D'Andrea, De Amicis Mansueto, De Blasio, De Cupis, Del Bono, Del Giudice, Della Nocc, Del Pezzo, De Marinis, De Novellis, De Riseis, Di Brazzà, Diena, Di Frasso, Di Robilant, Di Rovasenda, Di Sant'Onofrio, Di Stefano, Di Vico, Dorigo, D'Ovidio Enrico, D'Ovidio Francesco, Durante.

Faelli, Fano, Ferraris Carlo, Ferrero Di Cambiano, Ferri, Figoli, Fill Astolfone, Fracassi, Fradeletto, Francica-Nava, Fratellini.

Gallina, Gallini, Garavetti, Garofalo, Gatti, Gioppi, Giordani, Giordano Apostoli, Giunti, Giusti Del Giardino, Gonzaga, Grandi, Grassi, Greppi, Grossich, Guala, Gualterio, Guidi.

Imperiali, Indri, Inghilleri.

Lagasi, Lanciani, Libertini, Loria, Lucchini, Luzzatti.

Malagodi, Malaspina, Malvezzi, Mangiagalli, Mango, Manna, Marchiafava, Mariotti, Martinez, Martino, Mattioli, Mayer, Mazzoni, Melodia, Milano Franco D'Aragona, Montresor, Morello, Murrupuro, Morrone, Mosca, Mosconi.

Nava, Niccolini Pietro, Nuvoloni.

Orlando.

Pagliano, Pais, Palummo, Pansa, Pantaleoni, Pavia, Peano, Pecori Giraldi, Pellerano, Perla, Petitti di Roreto, Pincherle, Pirelli, Pironti, Pistoia, Pitacco, Placido, Podestà, Poggi, Polacco, Porro, Pozzo, Pullè, Puntoni.

Quartieri.

Rajna, Rattone, Rava, Reggio, Resta Pallavicino, Reynaudi, Ricci Corrado, Ridola, Rolandi Ricci, Romanin Jacur, Ronco, Rossi Giovanni.

Salata, Salmoiraghi, Sanarelli, Scaduto, Scalori, Scherillo, Schiralli, Scialoja, Sechi, Setti, Sforza, Sili, Sinibaldi, Soderini, Sormani, Spirito, Squitti, Stoppato, Supino.

Tacconi, Taddei, Tamassia, Tanari, Tecchio, Thaon di Revel, Tittoni Romolo, Tivaroni, Tolomei, Tomasi Della Torretta, Tommasi, Torlonia, Torraca, Torrigiani Filippo, Torrigiani Luigi, Triangi.

Valenzani, Valerio, Valli, Valvassori-Peroni, Venosta, Venzi, Viganò, Vigliani, Vigoni, Vitelli.

Wollemborg.

Zippel, Zupelli.

Rinvio allo scrutinio segreto del disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto 27 novembre 1919, n. 2349, relativo al passaggio delle Capitanerie di porto dal Ministero della Marina a quello dei trasporti marittimi e ferroviari » (N. 601).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione sul disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto 27 novembre 1919, n. 2349, relativo al passaggio delle Capitanerie di porto dal Ministero della Marina a quello dei Trasporti marittimi e ferroviari ».

Prego il senatore segretario Sili di darne lettura:

SILI, *segretario*, legge:

Articolo unico.

È convertito in legge il Regio decreto 27 novembre 1919, n. 2349, relativo al passaggio delle Capitanerie di porto dal Ministero della marina a quello dei Trasporti marittimi e ferroviari restando abrogato l'ultimo comma dell'art. 5 del decreto stesso.

ALLEGATO.

Regio decreto legge 27 novembre 1919, n. 2349.

(*Omissis*).

Art. 1.

L'Ispettorato delle capitanerie di porto è trasferito dal Ministero della marina al Ministero per i trasporti marittimi e ferroviari.

Il maggior generale ispettore delle capitanerie di porto, capo dell'Ispettorato suddetto, è posto alla dipendenza immediata del ministro e del sottosegretario di Stato per i trasporti, salvo per quanto concerne i servizi attinenti alla marina militare, in rapporto ai quali continua a dipendere dal ministro della marina.

I rapporti di servizio fra il maggior generale ispettore delle capitanerie di porto e il direttore generale della marina mercantile, quando le due cariche non siano unite, saranno determinati con decreto del ministro per i trasporti marittimi e ferroviari.

Art. 2.

Le capitanerie, gli uffici e le delegazioni di porto, col relativo personale, passano alla diretta dipendenza del Ministero per i trasporti marittimi e ferroviari, ma continueranno a dipendere dal Ministero della marina per la esecuzione dei servizi riguardanti il reclutamento e la mobilitazione del Corpo Reali equipaggi, la requisizione del naviglio, il segnalamento delle coste e in genere per i servizi attinenti all'armata ed alla difesa costiera e per i servizi logistici della Regia marina.

Art. 3.

L'ordinamento degli ufficiali del Corpo delle capitanerie di porto stabilito dai decreti luogotenenziali 3 febbraio 1918, n. 161; 16 maggio 1918, n. 640, e dal decreto-legge 2 novembre 1919, n. 2142, è reso definitivo, ma le funzioni affidate al ministro della marina saranno esercitate dal ministro per i trasporti marittimi e ferroviari, il quale procederà di concerto col ministro della marina per tutte le disposizioni di carattere generale riguardanti l'ordinamento militare del corpo delle capitanerie di porto.

Con decreto Reale, su proposta del ministro dei trasporti, di concerto col ministro della marina, sarà provveduto alla costituzione della Commissione di avanzamento e di disciplina del personale delle capitanerie di porto.

Il servizio prestato nel corpo delle capitanerie di porto, anche se anteriore all'ordinamento stabilito dai decreti luogotenenziali

3 febbraio 1918, n. 161, e 16 maggio 1918, n. 640, è valutato per tutti gli effetti come servizio militare.

Art. 4.

Dalla data della pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno del decreto-legge 2 novembre 1919, n. 2142, restano abrogate, per effetto dell'articolo 8 del decreto-legge medesimo, le disposizioni del decreto luogotenenziale 16 maggio 1918, n. 640, che riguardano le promozioni di classe nello stesso grado, e di conseguenza si intendono ad ogni effetto annullati i quadri di avanzamento già compilati per le promozioni di classe nello stesso grado in quanto non abbiamo ancora avuto applicazione alla data predetta.

Gli ufficiali che a tale data avevano conseguito promozioni di classe nello stesso grado, conservano la posizione di anzianità relativa acquistata per effetto della promozione. Le dichiarazioni di inidoneità per le promozioni di classe nello stesso grado, già pronunciate in base alle disposizioni abrogate, avranno, in rapporto ai successivi scrutini e nei riguardi della esclusione definitiva dall'avanzamento, gli stessi effetti delle dichiarazioni di inidoneità in promozioni di grado.

In deroga a quanto è stabilito dall'articolo 2 del decreto luogotenenziale 16 maggio 1918, n. 640, sono estese agli ufficiali del corpo delle capitanerie di porto le disposizioni contenute nell'articolo 3 della legge 27 marzo 1904, n. 114.

Per il periodo di tre anni dalla data in entrata in vigore del presente decreto si potranno effettuare avanzamenti indipendentemente dai periodi minimi di permanenza nel grado.

Art. 5.

Gli ufficiali del corpo delle capitanerie di porto, in relazione al grado ed all'anzianità rispettiva, avranno diritto agli stipendi stabiliti dal decreto-legge 2 novembre 1919, n. 2142, ed agli emolumenti ed indennità spettanti agli ufficiali del corpo di Commissariato militare marittimo, esclusa l'indennità professionale. Essi conservano la indennità di carica, di alloggio e di residenza, di cui attualmente fruiscono.

Gli ufficiali del corpo delle capitanerie di porto destinati nei territori occupati e nelle Colonie continueranno ad essere collocati fuori ruolo, conformemente alle disposizioni vigenti.

Art. 6.

Con decreti Reali su proposta del ministro per i trasporti, di concerto col ministro della marina, sarà provveduto:

a) al riordinamento organico del personale d'ordine delle capitanerie di porto secondo le effettive esigenze dei servizi portuali;

b) a costituire un personale di sottufficiali di porto e ad organizzarlo analogamente a quanto è stabilito per gli altri corpi armati dello Stato: il reclutamento di questi sottufficiali sarà fatto transitoriamente fra gli attuali sottufficiali e marinai di porto finchè ve ne saranno in servizio e per l'avvenire esclusivamente fra sottufficiali e sottocapi anziani della Regia marina, con modalità da determinarsi per decreto Reale;

c) a disciplinare lo stato giuridico ed il trattamento economico dei marinai di porto che rimarranno transitoriamente in servizio, in eccedenza alle tabelle organiche dei sottufficiali di porto.

Con tali decreti sarà pure determinato il numero dei militari del corpo Reale equipaggi che il Ministero della marina metterà a disposizione del Ministero per i trasporti marittimi e ferroviari per concorrere ai servizi di porto ed ai lavori di scritturazione delle Capitanerie, concernenti i servizi della marina militare. La paga di questi militari continuerà ad essere a carico del bilancio della marina; l'assegno vitto, i soprassoldi, ecc. saranno a carico del Ministero per i trasporti.

I militari del corpo Reali equipaggi destinati ai servizi di vigilanza e polizia portuale avranno, per tutti gli effetti, nell'esercizio delle funzioni loro affidate, la qualità di agenti della forza pubblica.

Il personale di bassa forza portuaria continua intanto ad essere sottoposto alla giurisdizione e disciplina militare ed a tutte le altre norme vigenti, salvo in quanto concerne la sua dipendenza e disciplina dal Ministero dei trasporti marittimi e ferroviari, come è stabilito dal precedente articolo 2.

Art. 7.

I locali, il mobilio, le imbarcazioni, gli attrezzi ed i materiali in uso e dotazione delle Capitanerie, uffici e Delegazioni di porto passano dall'Amministrazione della marina, a quella per i trasporti marittimi e ferroviari. Come pure, su richiesta del Ministero per i trasporti marittimi e ferroviari, saranno forniti dal Ministero della marina quegli altri galleggianti ed attrezzi che fossero riconosciuti necessari per il regolare svolgimento dei servizi portuali, verso il reintegro al bilancio della marina delle relative spese.

Art. 8.

In dipendenza delle precedenti disposizioni il Ministero del tesoro, di concerto coi ministri della marina e dei trasporti provvederà, con suo decreto, al passaggio dallo stato di previsione della spesa del Ministero della marina a quello per i trasporti marittimi e ferroviari dei capitoli e parte di essi relativi al personale ed ai servizi delle Capitanerie di porto, con effetto dal 1° gennaio 1920.

Art. 9.

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

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

Nessuno chiedendo di parlare la dichiaro chiusa.

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

Rinvio allo scrutinio segreto del disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto 21 dicembre 1922, n. 1801, che autorizza la Cassa Depositi e prestiti ad anticipare allo Stato la somma occorrente per la costruzione e l'arredamento del Regio istituto di biologia marina per il Tirreno in San Bartolomeo di Cagliari, e degli altri istituti gestiti dal Regio comitato talassografico italiano » (N. 576).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione sul disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto 21 dicembre 1922,

n. 1801, che autorizza la Cassa Depositi e Prestiti ad anticipare allo Stato la somma occorrente per la costruzione e l'arredamento del Regio istituto di biologia marina per il Tirreno in San Bartolomeo di Cagliari, e degli altri istituti gestiti dal Regio comitato talassografico italiano ».

Prego il senatore, segretario, Sili di darne lettura.

SILI, *segretario*, legge:

Articolo unico.

È convertito in legge il Regio decreto 21 dicembre 1922, n. 1801, che autorizza la Cassa Depositi e Prestiti ad anticipare allo Stato la somma occorrente per la costruzione e l'arredamento del Regio Istituto di biologia marina per il Tirreno in San Bartolomeo di Cagliari, e degli altri Istituti gestiti dal Regio Comitato Talassografico Italiano.

ALLEGATO.

Regio decreto 21 dicembre 1922, n. 1801.

(*Omissis*).

Art. 1.

La Cassa Depositi e Prestiti è autorizzata a mutuare al Ministero della marina, per il completamento della costruzione e dell'arredamento del Regio Istituto di biologia marina per il Tirreno in San Bartolomeo di Cagliari e degli altri Istituti gestiti dal Regio Comitato talassografico italiano, la somma di lire 480,000 al tasso di interesse del 4 per cento con ammortamento in venti anni a decorrere dal 1922.

Art. 2.

La somministrazione del mutuo sarà fatta alla Cassa del Ministero della marina su richiesta di quest'ultimo con mandati computabili in quietanza di entrata con imputazione ad apposito capitolo da istituirsi in bilancio.

Art. 3.

L'annualità di ammortamento del mutuo, ivi compresi i relativi interessi sarà pagata, alla Cassa, dal Ministero della marina entro il 25 giugno di ogni anno.

Art. 4.

Con decreto del Ministero del tesoro sarà provveduto a quanto occorre per l'esecuzione del presente decreto.

Art. 5.

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

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

Nessuno chiedendo di parlare, la dichiaro chiusa.

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

Rinvio allo scrutinio segreto del disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto 4 gennaio 1923, n. 56, col quale viene indetta una sessione straordinaria di esami di licenza nei Regi istituti nautici per ex militari » (N. 577).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione sul disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto 4 gennaio 1923, n. 56, col quale viene indetta una sessione straordinaria di esami di licenza nei Regi istituti nautici per ex militari ».

Prego il senatore, segretario, Sili di darne lettura.

SILI, *segretario*, legge:

Articolo unico.

È convertito in legge il Regio decreto 4 gennaio 1923, n. 36, col quale viene indetta una sessione straordinaria di esami di licenza nei Regi Istituti Nautici per ex militari.

ALLEGATO.

Regio decreto-legge 4 gennaio 1923, n. 56.

(*Omissis*).

Art. 1.

Nel mese di aprile 1923 sarà tenuta, nei Regi Istituti nautici, una sessione straordinaria di esami di licenza, alla quale saranno ammessi esclusivamente coloro che abbiano dovuto spendere gli studi per la chiamata alle armi du-

rante il periodo bellico, ed a tutto il 31 ottobre 1920, e che, pur avendovi diritto, non beneficiarono di alcuna o di tutte le sessioni straordinarie concesse con Regi decreti-legge 22 febbraio 1920, n. 619, e 20 febbraio 1921, n. 224.

I candidati ammessi alla suddetta sessione straordinaria avranno facoltà di riparare le prove per le sole materie nelle quali caddero in precedenti sessioni.

Art. 2.

Gli esami si svolgeranno secondo le norme comuni.

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

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

Nessuno chiedendo di parlare, la dichiaro chiusa.

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

Rinvio allo scrutinio segreto del disegno di legge:

« Conversione in legge del decreto-legge 2 maggio 1920, n. 659, che autorizza la spesa straordinaria di lire 20.000.000 per l'esecuzione di opere idrauliche » (N. 434).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione sul disegno di legge: « Conversione in legge del decreto-legge 2 maggio 1923, numero 659, che autorizza la spesa straordinaria di lire 20.000.000 per l'esecuzione di opere idrauliche ».

Prego il senatore, segretario, Sili di darne lettura.

Sili, segretario, legge:

Articolo unico.

È convertito in legge il decreto-legge 2 maggio 1920, n. 659, che autorizza la spesa straordinaria di lire 20 milioni per l'esecuzione di opere idrauliche.

ALLEGATO.

Regio decreto-legge 2 maggio 1920, n. 659.

(Omissis).

È autorizzata la spesa straordinaria di L. 20.000.000, da assegnarsi al bilancio del Ministero dei lavori pubblici, per la esecuzione di opere idrauliche, ripartita come segue:

L. 5.000.000 pei lavori di riparazione e sistemazione delle opere idrauliche di 1ª e 2ª categoria dipendenti dalle leggi 30 giugno 1904, n. 293 (art. 1, lett. *h*); 21 giugno 1906, n. 238 (art. 2, lett. *a*); 29 dicembre 1907, n. 810 (art. 1, lett. *a*); 22 dicembre 1910, n. 919 (art. 6, comma *b* e *d*, e tabella *C*, lett. *b*, nn. 4 (parte) e 5, lett. *d*, n. 9); 20 marzo 1913, n. 215 (art. 3, lett. *c* e *d*); dal R. decreto 30 dicembre 1913, n. 1435 (art. 3); dalla legge 19 luglio 1914, n. 769 (art. 2, lett. *c*); dai RR. decreti 22 settembre 1914, n. 1026 (art. 3, lett. *c*) e 1º aprile 1915, n. 426, e dal decreto luogotenenziale 11 novembre 1915, n. 1635;

L. 10.000.000 per le opere idrauliche di 3ª, 4ª e 5ª categoria. Concorsi e sussidi a termini degli articoli 8, 9 e 11 del testo unico 25 luglio 1904, n. 523, e dell'art. 22 della legge 13 luglio 1911, n. 774; provvedimenti relativi al buon regime dei fiumi e torrenti e sussidi ad opere idrauliche in virtù dell'art. 321 della legge 20 marzo 1865, n. 2248, allegato *F* (art. 6, comma *c* e tabella *C*, lett. *c* n. 7, della legge 22 dicembre 1910, n. 919; art. 1 della legge 13 aprile 1911, n. 311; R. decreto 1º aprile 1915, n. 426 e decreto luogotenenziale 11 novembre 1915, numero 1635);

L. 5.000.000 pei lavori di riparazione e sistemazione delle opere idrauliche di prima e seconda categoria nelle Province venete e di Mantova in dipendenza delle leggi 30 giugno 1904, n. 293 (art. 1, lett. *k*); 21 giugno 1906, n. 238 (art. 2, lett. *a*); 5 maggio 1907, n. 257 (art. 15); 29 dicembre 1907, n. 810 (art. 1, lett. *a*) e 22 dicembre 1910, n. 919 (art. 6, comma *b* e *d* e tabella *C*, lettera *b*, nn. 3 e 4 (in parte) e lett. *d*, n. 8); del R. decreto 30 dicembre 1913, n. 1435 (art. 3); della legge 19 luglio 1914, n. 769 (articolo 2, lettera *c*) e dei Regi decreti 22 settembre

1914, n. 1026 (art. 3, lett. g) e 1° aprile 1915, n. 426, e del decreto luogotenenziale 11 novembre 1915, n. 1635.

Il presente decreto sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge ed andrà in vigore dal giorno della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno.

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

Nessuno chiedendo di parlare, la dichiaro chiusa.

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

Rinvio allo scrutinio segreto del disegno di legge:

« Conversione in legge del Regio decreto 16 giugno 1921, n. 931, relativo alle facilitazioni di viaggi per mutilati e invalidi di guerra e per le famiglie di militari morti in guerra » (Numero 589-A').

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto 16 giugno 1921, n. 931, relativo alle facilitazioni di viaggi per mutilati e invalidi di guerra e per le famiglie di militari morti in guerra ».

Debbo avvertire il Senato che il disegno di legge, presentato dal Ministero, era costituito di due articoli, col primo dei quali si convertiva in legge il Regio decreto 16 giugno 1921, numero 1021, che apporta modificazioni alla concessione speciale accordata agli artisti teatrali e simili per i viaggi che essi compiono sulle ferrovie, e col secondo si convertiva in legge il Regio decreto, pari data, n. 931 che accorda facilitazioni di viaggio ai mutilati ed invalidi di guerra, nonché alle famiglie dei militari morti per causa di guerra.

Il nostro Ufficio centrale ha ritenuto opportuno di scindere questo disegno di legge e di formare di ciascuno dei due articoli che lo componevano un articolo unico di un disegno di legge speciale. Il primo viene in discussione ora; l'altro lo seguirà subito dopo.

Domando all'onorevole ministro dei lavori pubblici se accetta la modificazione proposta dall'Ufficio centrale.

CARNAZZA, *ministro dei lavori pubblici*. L'accetto.

PRESIDENTE. Prego allora il senatore, segretario, onor. Sili di dar lettura di questo disegno di legge.

SILI, *segretario*, legge:

Articolo unico.

È convertito in legge il Regio decreto 16 giugno 1921, n. 931, che accorda facilitazioni di viaggio ai mutilati ed invalidi di guerra, nonché alle famiglie dei militari morti per cause di guerra.

ALLEGATO I.

Regio decreto-legge 16 giugno 1921, n. 931.

(*Omissis*).

Art. 1.

L'Amministrazione delle ferrovie dello Stato è autorizzata a concedere, sulle linee ferroviarie da essa esercitate, le seguenti facilitazioni di viaggio a favore dei mutilati o invalidi della guerra, o di altri eventi di servizio in guerra, ed a favore di ciascuno dei membri appresso specificati delle famiglie dei militari morti per ferite o per malattie contratte in guerra, o per causa della guerra che si recano a visitare le tombe dei loro congiunti:

a) applicazione della tariffa militare (con bollo), limitatamente a quattro viaggi annuali di corsa semplice, a favore dei mutilati o invalidi per infermità ascritte alla categoria prima della tabella A allegata al decreto Luogotenenziale 20 maggio 1917, n. 876.

Ove il mutilato od invalido non sia in grado di viaggiare da solo, è ammessa l'applicazione della tariffa militare (con bollo) anche per la persona di accompagnamento;

b) applicazione della tariffa differenziale C limitatamente a quattro viaggi annuali di corsa semplice a favore dei mutilati o invalidi per infermità ascritte alla categoria seconda della tabella A allegata al decreto Luogotenenziale sopra citato;

c) applicazione della tariffa differenziale C limitatamente a due viaggi annuali di corsa

semplice a favore dei mutilati o invalidi per infermità ascritte alle categorie terza e quarta della tabella A allegata al decreto Luogotenenziale sopra citato;

d) applicazione della tariffa militare (con bollo) limitatamente ad un viaggio annuale di andata e ritorno dal luogo di residenza a quello ove è sepolta la salma del militare, a favore dei genitori, vedove, figli, fratelli e sorelle di militari caduti in guerra.

Art. 2.

I mutilati invalidi, i quali abbiano liquidata la pensione in base alle categorie previste dal regolamento per l'esecuzione del testo unico delle leggi sulle pensioni civili e militari, approvato con Regio decreto 5 settembre 1895, numero 608, verranno ammessi:

1° al trattamento specificato alla lettera a) del precedente art. 1 qualora abbiano liquidato la prima categoria di pensione;

2° ai trattamenti rispettivamente specificati nelle lettere b) e c) del precedente art. 1, qualora abbiano liquidata altra categoria di pensione per forme corrispondenti a quelle comprese nella seconda, terza e quarta categoria del decreto Luogotenenziale 20 maggio 1917, n. 876.

Art. 3.

Sulle linee di navigazione esercitate dallo Stato è ammessa l'applicazione dei prezzi a tariffa militare per i viaggi delle persone indicate al comma a) e d) dell'art. 1 e al comma 1° dell'art. 2; e l'applicazione dei prezzi a tariffa delle concessioni speciali (eccettuata quella per gli elettori politici) per i viaggi delle altre persone indicate nei suddetti articoli del presente decreto.

Art. 4.

La Direzione generale delle ferrovie dello Stato concreterà, d'accordo coi Ministeri della guerra, della marina, dell'industria e commercio, le norme e modalità per l'applicazione delle concessioni sopradette e stabilirà la data della loro attivazione.

Art. 5.

Con la pubblicazione del presente decreto sono abrogati i decreti 4 ottobre 1917, n. 1734, e 15 ottobre 1920, n. 1494.

Trascorso un anno di esperimento il presente decreto sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

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

Nessuno chiedendo di parlare, la discussione è chiusa.

L'articolo unico del disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

Rinvio allo scrutinio segreto del disegno di legge:

« Conversione in legge del Regio decreto 16 giugno 1921, n. 1021, relativo alle facilitazioni di viaggio per le compagnie teatrali, suonatori ambulanti e simili » (N. 589-A^o).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca ora la discussione del disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto 16 giugno 1921, n. 1021, relativo alle facilitazioni di viaggio per le compagnie teatrali, suonatori ambulanti e simili ».

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

SILI, segretario, legge:

Articolo unico.

È convertito in legge il Regio decreto 16 giugno 1921, n. 1021, che apporta modificazioni alla Concessione speciale IX accordata agli artisti teatrali e di genere vario per i viaggi che essi compiono sulle ferrovie.

ALLEGATO II.

Regio decreto 16 giugno 1921, n. 1021.

(Omissis).

Art. 1.

L'Amministrazione delle ferrovie dello Stato è autorizzata ad abrogare, a partire dal 10 luglio 1921, le limitazioni di cui al decreto Luogotenenziale 11 gennaio 1917, n. 53, art. 1, punto II, comma 1°, relative ai viaggi delle Compagnie teatrali ed assimilate.

Art. 2.

Il comma c) della concessione IX (Trasporti delle Compagnie teatrali ed assimilate) di cui al punto 12° dell'appendice annessa alla legge 29 dicembre 1901, n. 562, è sostituito dai seguenti:

c) gli artisti da caffè-concerto, i giuocatori di pallone, i prestigiatori, gli areonauti, gli aviatori, gli acrobati e simili; le Compagnie esercenti serragli di bestie feroci, teatri di marionette, cinematografi, giostre, bersagli, gabinetti ottici, fotografici ambulanti, meccanici di fisica e storia naturale; nonchè i saltimbanchi, ciarlatani, suonatori e cantanti girovaghi, purchè in numero non inferiore a due persone adulte o paganti per tal numero;

d) gli artisti e le altre persone delle compagnie indicate al comma a), e per un solo viaggio, quando si sciolgono da una medesima Compagnia, purchè in numero non inferiore a due persone adulte o paganti per tal numero.

Art. 3.

Trascorso un anno di esperimento il presente decreto sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

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

Nessuno chiedendo di parlare, la discussione è chiusa.

L'articolo unico del disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

Discussione del disegno di legge: « Conversione in legge del Regio-decreto 6 febbraio 1923, n. 523, contenente disposizioni per il servizio di navigazione sul Lago di Garda » (N. 594).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca ora la discussione del disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto 6 febbraio 1923, n. 523, contenente disposizioni per il servizio di navigazione sul Lago di Garda ».

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

SILI, segretario, legge:

Articolo unico.

È convertito in legge il decreto 6 febbraio 1923, n. 523, contenente disposizioni per il servizio di navigazione sul lago di Garda.

ALLEGATO.

Regio decreto 6 febbraio 1923, n. 523.

A decorrere dal 1° maggio 1921 il servizio di navigazione, effettuato sul Garda dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, s'intende eseguito per conto del Ministero dei lavori pubblici, sul bilancio del quale saranno fatti gli stanziamenti necessari per rimborsare l'Amministrazione esercente della perdita di esercizio. Entro un mese dalla pubblicazione del presente decreto e fino a quando sia stata perfezionata la concessione del servizio alla industria privata, l'esercizio sul lago di Garda sarà temporaneamente assunto dal Ministero dei lavori pubblici (Ispettorato Generale ferrovie).

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

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

Debbo informare il Senato che, a proposito di questo disegno di legge, gli onorevoli senatori Lucchini, Molmenti e Montresor hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« Il Senato invita il Governo a provvedere perchè, nell'affidare prontamente all'industria privata il servizio di navigazione sul lago di Garda, si tenga conto particolarmente:

« 1° dell'urgenza di accrescere e ammodernare la flottiglia dei piroscafi, tutti foggianti in modo assolutamente non rispondente alle più elementari esigenze di sicurezza, d'agilità, di comodità del servizio;

« 2° della necessità di coordinare la più rapida comunicazione tra gli scali estremi (Desenzano e Peschiera da un lato e Riva di Trento dall'altro) del maggiore lago d'Italia con le comunicazioni assai più frequenti e coincidenti fra tutti gli scali, maggiori e minori ripartiti in due o tre zone ».

Do facoltà di parlare all'onorevole senatore Lucchini per lo svolgimento di questo ordine del giorno.

LUCCHINI. Dopo la magnifica ed esauriente relazione del collega Tassoni, sembrerebbe superflua ogni parola a fare intendere che, pur approvando, senza eccezioni, la conversione in legge del provvedimento in esame, deve tuttavia ritenere la necessità di rialzare alquanto le sorti del servizio di navigazione sul lago di Garda, e cioè in modo da garantirci che, affidandolo, com'è voto comune, all'industria privata, esso abbia realmente a soddisfare i bisogni più elementari e urgenti delle popolazioni, che è quanto dire del movimento e del traffico, assicurando al tempo stesso a chi lo deve assumere le maggiori soddisfazioni remunerative.

Io e due nostri colleghi, che abbiano larga conoscenza di quella regione, ci siamo allarmati alquanto del modo come funziona quel servizio, massime dopo esser caduto nella mani del Commissariato ferroviario, alle dipendenze dirette del Ministero dei lavori pubblici. Pare che unico intento sia quello di ridurre al minimo il *deficit* che ne risulta, per poi poter ridurre al minimo il sussidio da accordarsi all'ente privato che vorrà assumerlo. E quindi riduzione di naviglio attivo, diminuzione di personale e di corse, soppressione di approdi e tutta un'ira di Dio, che ha reso quel servizio, da un lato, una vera superfetazione, e, dall'altro lato, un incaglio, anziché uno stimolo, un coefficiente all'incremento della vita e dello sviluppo commerciale, industriale e turistico su quella deliziosa plaga.

Poiché, dice benissimo il senatore Tassoni, « che economia è quella dello Stato, che presume fondare la floridezza del pubblico erario sulla agonia o sulla morte dei commerci e delle industrie locali? ». Proposito santo e missione nobilissima è provvida è quella dell'attuale Governo di falciare nelle pubbliche spese tutto quanto rappresenti l'eccesso, il superfluo, il voluttuario e ridurle a quello che sia assolutamente indispensabile o veramente utile alle funzioni e finalità dello Stato. Ma, come non si è esitato ad abolire delle tasse odiose e vessatorie, per quanto redditizie, che opprimevano e conculcavano ogni principio di moralità e di giustizia, prima fonte di serenità

e tranquillità sociale, e quindi di efficace e sistematica attività produttiva, così non si è mai pensato e non si penserà mai a indebolire o compromettere, con improvide e insane economiche, quelle funzioni o quei servizi pubblici che costituiscono un imprescindibile dovere della Stato, quali la difesa della patria, l'amministrazione della giustizia e la pubblica istruzione, o sono una condizione fondamentale ed elementare della prosperità e della ricchezza nazionale, come la viabilità, e i mezzi di trasporto e di corrispondenza, e per ciò stesso di floridezza del pubblico erario.

Perciò io penso che l'onorevole Mussolini completerebbe la geniale e fattiva opera sua inaugurata con l'istituzione del Ministero della economia nazionale, rifondendovi pur anco quelli dei lavori pubblici e delle comunicazioni ferroviarie, postali ed elettriche, debitamente e opportunamente sfrondate di tutto ciò che già nella sua mente poderosa e organica è destinato a passare, sia pur gradualmente, all'industria privata. Onde il Ministero dell'economia, che non fa e non deve fare il banchiere, né il vetturale, né il procaccia, è però chiamato a promuovere, ad assistere, a incoraggiare, a vigilare e, ove occorra, a integrare e coordinare tutti questi servizi, perché sempre più si sviluppi e fiorisca l'economia pubblica, prima condizione di vita e di prosperità degli Stati e dell'umano consorzio.

Nell'empirica e gretta sistemazione del servizio non si è proceduto neppure con un criterio organico e obiettivo. Per esempio, nella soppressione degli approdi, tanto giustamente lamentata dalla Relazione dell'Ufficio centrale, nel mantenimento di altri e nell'assegnazione delle fermate hanno prevalso apprezzamenti affatto arbitrari e soggettivi: prova ne sia che si mantennero gli approdi di Bogliaco, di Castelletto, di Torri, di Fasano, dove rarissimamente si presentano passeggeri, e si sono soppressi quelli di S. Felice e di Tremosine, massimamente quest'ultimo, in cui affluiscono quattro corse automobilistiche da Pieve e da Vesio.

Così le 20 corse dell'anteguerra son ridotte a 10, senza che i sacrifici imposti alle popolazioni dei centri minori abbiano fruttato un miglior assetto nelle comunicazioni dei più importanti e lontani, specialmente fra le estre-

mità del lago, Desenzano e Peschiera da un lato, Riva dall'altro. Con le famose corse « dirette » s'impiegano sempre quattro e più ore per la traversata, che è meno di 60 chilometri; e naturalmente i forestieri rinunziano alle attrattive dell'incantevole lago, che li costringerebbe a un sì lungo e, aggiungiamo pure, assai disagiata viaggio. Poichè, giova dirlo, i piroscafi e il servizio che si fa non sono diversi da quelli di cinquanta e sessant'anni or sono. Son cresciuti di numero, di mole e di arredamento; ma nella loro struttura, distribuzione, organismo e disciplina son rimasti i medesimi, se non peggiorati.

La prima classe non è fornita che di una saletta, al riparo dalle intemperie, più o meno spaziosa e illuminata, dove si fa tutto quel che si può in un viaggio di tre o quatt'ore: leggere, scrivere, conversare, giocare, e poi mangiare e bere, o poi passeggiare e, se vi son bambini, rincorrersi e strillare e far dell'altro, e abusivamente anche fumare.

La saletta è a poppa, ma l'ingresso sempre rivolto a prua, ossia al vento e alle correnti atmosferiche, e tenuto costantemente aperto dal trattore, che è il *dominus* del luogo. Conseguentemente, quando il piroscifo è in moto, vi giocano dentro il vento e le intemperie, tanto più se qualche originale o qualche ragazzo ha l'estro di aprire una o più delle numerose e sgangherate finestrelle che stanno in giro. Invece, i migliori posti del battello, ben chiusi e riparati dall'esterno, son riservati alla biglietteria (che, al pari dei *trams*, non dovrebbe aver bisogno di un ufficio) e al contabile, alla cucina e allo sciacquatoio, all'equipaggio e alla posta, e persino alle ritirate. Tanto poi all'interno quanto all'esterno non c'è un sito dove collocare i piccoli bagagli, che si mettono dove capita, spesso, da passeggeri ineducati e indiscreti, ingombrando e rendendo inservibili i pochi posti a sedere, peggio che nei compartimenti delle nostre ferrovie. Aggiungete a questo che si lascia facilmente passare, massime nelle cose festive (istituite e mantenute a eccessivo buon mercato, per i pochi baiocchi che fruttano, non badando ai gravi danni prodotti dalla folla più varia che vi si agglomera), dalla seconda alla prima classe, senza che mai si sia dato il caso, nelle varie volte che si accerta l'abuso, di far pagare la differenza di

prezzo, giusta la comminatoria che pure è segnata in chiari caratteri sul limite fra le due classi.

In conclusione, io stesso che sono oriundo del lago, che rivedo ogni volta con vivo desiderio, preferisco recarmi al mio paesello, nella parte più settentrionale del lago, prendendo la via del Brennero e scendendo a Riva da Mori.

Ecco il bel frutto che si ricava curandosi soltanto di ridurre al minimo le spese di esercizio e trascurando le condizioni fondamentali e la buona organizzazione e disciplina del servizio.

In questo modo, o non si troverà alcuno che vorrà assumersi degnamente l'azienda, o si farà una concessione che finirà con l'essere un inganno per tutti: per il pubblico dei passeggeri e delle popolazioni, che continueranno a vedere in codesto servizio una superfetazione ed un incaglio, anzichè un coefficiente di movimento e di traffico: per la ditta concessionaria, che non vi troverà se non un mondo di brighe e di lamentanze, senza alcun proprio profitto, ma con un *deficit* crescente; per lo Stato, che vi avrà sprecato inutilmente quella qualunque somma cui sarà ridotto il sussidio, senza aver soddisfatto menomamente al suo compito tutelare e propulsore dell'attività industriale e commerciale della regione e d'incremento quindi al pubblico erario.

Perchè realmente e seriamente il servizio di navigazione risponda allo sue finalità, soddisfi le esigenze più elementari e imprescindibili delle popolazioni e del traffico e renda un profitto valutabile a chi lo esercita, è indispensabile:

1° accrescere notevolmente la flottiglia, trasformando e ammodernando tutti i piroscafi esistenti, per eliminare gli inconvenienti da me accennati - e non parlo del macchinario e della velocità occorrenti, che mi trasporterebbero in un campo tecnico, in cui sono affatto incompetente;

2° combinare un organismo di corse che, da un lato, renda veramente celere e diretto il servizio fra i maggiori centri e porti estremi del lago, Desenzano e Riva, collegati con le arterie ferroviarie del Lombardo-Veneto e del Brennero, e, dall'altro, vi coordini un servizio, direm così, di piccolo cabotaggio degli altri centri e porti, divisi e raggruppati in tre o

quattro zone, mediante corse in coincidenza con le dirette e mediante battelli di minore portata e velocità.

Superfluo soggiungere che nella formazione delle zone e nella distribuzione delle corse, oltre all'importanza dei centri, si debba tener conto anche e particolarmente dell'affluenza dei forestieri e dei villeggianti, nonché della mancanza di altre comunicazioni ferroviarie o tranviarie e delle stesse strade carrozzabili, di cui purtroppo è ancora sprovvisto qualche Comune, in quella pur così importante e splendida plaga.

Con questo programma di più largo impulso e sviluppo del servizio (che ora si trascina così miseramente e tisticamente), noi non intendiamo di accrescere gli oneri dello Stato e le difficoltà di trovare una ditta cui affidarlo. Tutt'altro! Noi crediamo, al contrario, che i mezzi e spedienti da noi additati sian quelli che, soddisfacendo ai più elementari e urgenti bisogni del movimento e dei traffici, debbano fare l'interesse, tutto l'interesse degli assuntori e dell'erario.

Noi vorremmo che, pur non lesinando nell'incoraggiare l'industria privata, si trovasse un sistema di cointeressenza dello Stato, perchè una parte del profitto, immancabile dell'esercizio, gli fosse assicurata.

Quindi, se noi non andiamo errati, ne dovrebbe venire vantaggio per tutti: per le popolazioni, che vedrebbero finalmente soddisfatti i loro legittimi bisogni; per lo Stato, che, adempiendo al suo imprescindibile dovere di soddisfarli, si libererebbe di un'azienda esorbitante dalle sue naturali attribuzioni e passiva; gli assuntori dell'esercizio, che, incanalandolo nel suo giusto alveo e indirizzo, ne otterrebbero il dovuto guiderdone; l'economia nazionale, che deve attendersi un coefficiente non lieve dall'incremento del commercio, dell'industria e del turismo in una plaga, che sino a ieri era sfruttata dallo straniero e che offre tanti cospicui elementi e fattori di vita, di attività e di ricchezza.

Se tale sia la portata del nostro ordine del giorno, io confido ch'esso sarà di buon grado accettato dall'onorevole ministro e dall'Ufficio centrale, e quindi dal Senato, che mi ha fatto l'onore di ascoltarmi con tanta benignità.

D'altronde, ancor più che provvedere a interessi materiali, economici e finanziari, tutto

ciò contribuirà ad agevolare e accrescere i rapporti e gli scambi fra quelle popolazioni, che prima della guerra erano tenute divise e lontane dalle barriere di una infausta ragione politica, e che ancora oggidì e per qualche tempo ancora sono separate da aspre e inaccessibili rocce dolomitiche, non attraversato neppure da vie mulattiere, gioverà a rinsaldare i vincoli di solidarietà fraterna e di compattezza patriottica, che la gloria delle nostre armi e l'eroismo dei nostri combattenti hanno rifiuto per sempre in seno alla madrepatria.

MALVEZZI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MALVEZZI. Onorevoli colleghi, le chiare considerazioni fatte nella bella relazione dell'onorevole senatore Tassoni intorno alla navigazione del lago di Garda, si possono punto per punto estendere al servizio di navigazione sul lago di Como, servizio importantissimo quanto altro mai; giacchè a quel bel lago affluiscono forestieri in numero sempre crescente. Pur troppo colà il servizio di navigazione è in disaccordo con quello ferroviario, anzi, spesso in contrasto. Io non ripeto la enumerazione che ha fatto il senatore Lucchini degli inconvenienti nel servizio della navigazione. Sono troppo manifesti e non giovano al buon nome d'Italia, di fronte ai forestieri che convengono ai laghi in numero sempre crescente, portando il loro denaro, ravvivando e aumentando il commercio, che aveva sofferto molta depressione al tempo della guerra. Non entrerò in particolarità, perchè esse sono state svolte esaurientemente, per quanto concerne il lago di Garda, dal senatore Tassoni nella sua bella relazione e molto diffusamente dal senatore Lucchini nel suo discorso.

Io faccio raccomandazione vivissima al Governo, onde provveda a vigilare al coordinamento degli orari e al buon servizio dei piroscafi, onde il sussidio dato alla Società Lariana abbia adeguato corrispettivo, e affinché tutti gli inconvenienti, che chiunque sia stato sul luogo ha potuto verificare e lamentare, si vadano eliminando.

Non ho altro a dire per non entrare in dettagli. Ho preso questa occasione, un po' improvvisamente, lo confesso, per levare la voce in nome di quelle buone e civili popolazioni, sperando di essere ascoltato e secondato dal Governo.

ZUPELLI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ZUPELLI. Onorevoli colleghi, parlerò bre vissimamente per una raccomandazione.

La navigazione sul Garda, prima della grande guerra, aveva un'importanza militare d'indole tattico; noi avevamo predisposto tutto per l'armamento dei piroscafi del Garda, perchè temevamo che una flottiglia avversaria, dall'altra riva potesse uscire sul Garda.

Questa esigenza militare fortunatamente oggi non esiste più, ma l'importanza militare della navigazione del Garda non è scemata affatto, a mio avviso, perchè questa navigazione riveste oggi un carattere logistico interessantissimo.

Abbiamo allungato fortunatamente la linea dell'Adige fino alla cresta alpina. Noi abbiamo quindi necessità dei rifornimenti alle nostre truppe di difesa molto più ingenti di quelle che erano prima della guerra.

Ora le linee ferroviarie sono quelle dell'anteguerra, la piccola e modesta linea della Val Sugana e la linea del Brennero, ragguardevole ed interessante. Quindi la navigazione sul Garda dovrebbe essere considerata anche sotto il punto di vista della sua importanza militare per i trasporti dei quali essa deve essere suscettibile in caso di guerra.

Io credo che questo sia da pensare per poter provvedere a tutti i rifornimenti che potranno occorrere nelle convalle dell'Adige ai quali bisogna pur provvedere con dei mezzi e non bisogna occupare la linea principale per questo scopo. Per questo raccomando al Governo di tener conto anche di tale esigenza d'indole militare.

CARNAZZA, *ministro dei lavori pubblici*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CARNAZZA, *ministro dei lavori pubblici*. Non avrei pensato veramente che un decreto così modesto, come quello di cui si chiedeva al Senato la conversione in legge, avesse determinata tanta messe di raccomandazioni e di osservazioni al Governo.

Si tratta in sostanza solamente di questo:

La navigazione sul lago di Garda, che era esercitata da una compagnia concessionaria, per lo spirare della concessione, era passata alle Ferrovie dello Stato. Siccome le Ferrovie

dello Stato non avevano organismi adatti per l'esercizio di questa navigazione, così si emanò un decreto, perchè questo esercizio fosse affidato ad un Commissario dell'Ispettorato ferroviario, in attesa che si trattasse il passaggio della concessione all'industria privata. Questo è il decreto di cui si chiede la conversione, però se, per l'essenza del decreto non occorre rispondere, nè alla relazione senatoriale nè alle osservazioni dell'onor. senatore Lucchini, consentirà il Senato che io dica una parola in relazione all'ordine del giorno del senatore Lucchini.

Devo premettere che è veramente doloroso, che mentre tutti invociamo le economie più assolute e le più forti, quando si tratta della, non dirò lesione, ma appena dell'avvicinamento ad un interesse che ci riguarda personalmente, allora il concetto dell'economia viene ad essere completamente abbandonato.

Dirò, per esempio, che la relazione dell'Ufficio centrale si lagna, perchè le Ferrovie dello Stato hanno soppresso una coppia di treni viaggiatori fra la stazione di Dezenzano e Desenzano Lago, quando è provato che durante circa due anni questa coppia di treni non trasportò mai più di tre o quattro viaggiatori al giorno. Di fronte a questo fatto è censurabile l'Amministrazione che ha soppresso questa coppia di treni? Non saprei allora dove si possano fare delle economie! (*Approvazioni*).

Per quanto riguarda gli approdi, di cui si lagna il senatore Lucchini, e per quanto riguarda lo stato dei piroscafi a cui ha accennato lo stesso senatore Lucchini, vorrei domandare a lui stesso, se egli pensava che questo Commissario, che ha per pochi mesi solamente avuto la cura di gestire la navigazione sul Garda, avesse dovuto costruire i nuovi piroscafi poichè il senatore Lucchini ha riconosciuto che questi piroscafi sono di cinquanta o sessant'anni fa! Durante questa gestione provvisoria, alla quale si riferisce il decreto che discutiamo, non era concepibile che si facessero adattamenti di lusso o nuovi piroscafi, ma bisognava aver pazienza e sopportare che si continuasse il servizio con quelli che esistevano.

D'altra parte il senatore Lucchini riconoscerà, che per quanto gli interessi di quelle popolazioni siano certamente da rispettare e tutelare,

per quanto il Governo riconosca che per alcuni di quei paesi l'unico mezzo di comunicazione con le grandi arterie ferroviarie è la navigazione sul lago, e per quanto il Governo riconosca gl'interessi politici e militari che si collegano alla navigazione sul lago di Garda, il Governo aveva ed ha il dovere di fare tutto il possibile, anche imponendo durante la gestione provvisoria dei sacrifici, per arrivare a stipulare un contratto buono; e fare un contratto buono vuol dire che da una parte esso tuteli gli interessi e i diritti a cui ha accennato il senatore Lucchini, ma che dall'altra parte tuteli gli interessi dell'erario e consenta all'industria privata di funzionare col minor sacrificio possibile da parte dello Stato.

Per conciliare questi due interessi si vorrà riconoscere che il Commissario doveva, durante questo breve periodo, imporre anche a quelle popolazioni dei sacrifici, ed il senatore Lucchini vorrà riconoscere con me che io non posso accettare il suo ordine del giorno. Il senatore Lucchini sa che in questo momento si svolgono delle trattative le quali, mi auguro, arriveranno fra giorni alla loro conclusione; e nel momento in cui il Governo tratta e nel momento in cui il Governo deve ridurre al minimo possibile l'onere dell'erario, il senatore Lucchini consentirà che io non possa accettare il suo ordine del giorno il quale darebbe agli assuntori un argomento per aumentare le loro pretese.

Io non posso accettare il suo ordine del giorno che come raccomandazione; ho già dichiarato che il Governo intende quelle necessità e quelle esigenze a cui ha accennato il senatore Lucchini, ma al di là di un certo limite non si può andare; anche per dar modo al Governo di liberamente procedere nelle sue trattative, il senatore Lucchini vorrà ritirare il suo ordine del giorno che dichiaro di non potere accettare.

LUCCHINI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LUCCHINI. Ringrazio l'onorevole ministro dei chiarimenti che mi ha favorito, pur osservando che secondo il mio pensiero non si trattava tanto di apprezzare l'operato del Commissario, quanto di rilevare lo stato attuale delle cose e di avvisare ai rimedi occorrenti per porvi riparo; ed ho spiegato, nel mio breve

discorso, che non intendevo menomamente contrastare la finalità del Governo di realizzare tutte le economie possibili. Il Governo stesso ha fatto più volte intendere di voler conciliare queste economie con la soddisfazione dei bisogni più elementari e urgenti delle popolazioni, nello stesso tempo provvedendo all'interesse suo medesimo: perchè laddove i servizi procedano con certa regolarità, soddisfacendo le giuste esigenze dei traffici ivi pure l'Erario ne risente un risultato utile.

Tuttavia siccome il ministro ha dichiarato di voler accettare come raccomandazione il mio ordine del giorno, finisco col ringraziarlo della sua dichiarazione e faccio affidamento che anche questa raccomandazione avrà il suo peso non già nel valutare l'opera del Commissariato, ma nell'orientare le trattative con l'ente assuntore di questo servizio, che, torno a ripetere, mi auguro si risolvano presto e con generale soddisfazione.

MALVEZZI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MALVEZZI. L'onorevole ministro dei lavori pubblici non ha creduto di tener conto della mia raccomandazione, giacchè non ho avuto da lui un cenno di risposta. Siccome, peraltro, nel rispondere al senatore Lucchini, egli aveva dichiarato che è penoso di vedere che mentre da tutti s'invocano le economie, si propongano poi delle spese, tengo bene a dichiarare che non avevo chiesto neppure un centesimo al Governo rispetto alla navigazione sul lago di Como. Io avevo semplicemente osservato: Il Governo sussidia la Società Lariana; questa Società apparisce deficiente nei servizi. Lo Stato anzi ci rimette, in quanto non vi è ben regolato coordinamento fra il servizio di navigazione e quello delle ferrovie; onde molti preferiscono andare in automobile ad evitare i piroscafi. Questo mi pare un danno che deriva allo Stato. Io non avevo domandato spese maggiori. Io appartengo alla scuola della più rigida economia nei bilanci, quando le necessità premono. È la scuola di Marco Minghetti, che lottò così strenuamente per la conquista del pareggio da lui ottenuto gloriosamente.

Questo tenevo a dire, se mai l'onorevole ministro dei lavori pubblici avesse voluto alludere col suo monito anche alle mie modeste raccomandazioni.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CARNAZZA, *ministro dei lavori pubblici*.
Mi duole che il senatore Malvezzi abbia pensato che io sia stato meno che deferente nel non rispondere alla sua osservazione; ma io mi trovavo in questo bivio, tra l'espormi a un rimprovero dell'illustre Presidente, il quale avrebbe ragionevolmente potuto dirmi che mi attenessi all'argomento che era in discussione, e non rispondere alle osservazioni del senatore Malvezzi.

Noi discutiamo di un argomento che riguarda il lago di Garda, e il senatore Malvezzi mi ha fatto una raccomandazione riguardante il lago di Como, alla quale non ho risposto perchè non volevo ricevere rimproveri dal Presidente.

Ma non dubiti il senatore Malvezzi che vigilerò sul modo come il concessionario del servizio sul lago di Como esercita il suo ufficio; è mio dovere di vigilare e vigilerò.

MALVEZZI. Ringrazio vivamente.

PRESIDENTE. Poichè il senatore Lucchini ha convertito in raccomandazione il suo ordine del giorno, non occorre metterlo ai voti. Nessun altro chiedendo di parlare dichiaro chiusa la discussione, e trattandosi di disegno di legge di un solo articolo, sarà poi votato a scrutinio segreto.

Votazione a scrutinio segreto.

PRESIDENTE. Procediamo ora alla votazione a scrutinio segreto dei disegni di legge oggi approvati per alzata e seduta.

Prego il senatore, segretario, De Novellis di procedere all'appello nominale.

DE NOVELLIS, *segretario*, fa l'appello nominale.

Chiusura di votazione.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la votazione e prego gli onorevoli senatori segretari di procedere allo spoglio delle urne.

(I senatori segretari procedono alla numerazione dei voti).

Hanno preso parte alla votazione i senatori:

Abbate, Agnetti, Albertini, Amero D'Asto, Ancona, Arlotta, Artom.

Baccelli, Barbieri, Barzilai, Battaglieri, Bellini, Bennati, Beria D'Argentina, Berio, Bertetti, Bianchi Riccardo, Biscaretti, Bocconi, Bolati, Bombig, Bonazzi, Bonicelli, Bonin, Borea D'Olmo, Borsarelli, Boselli, Brusati Roberto.

Cagnetta, Cagni, Calabria, Calisse, Calleri, Campello, Campostrini, Canevari, Capotorto, Carissimo, Cataldi, Catellani, Cefalo, Cencelli, Chersich, Chimienti, Cippico, Cito Filomarino, Civelli, Cocchia, Corbino, Corradini, Credaro, Crispolti.

Da Como, D'Alife, Dallolio Alberto, Dallolio Alfredo, D'Andrea, De Blasio, De Bono, De Cupis, Del Bono, Del Giudice, Della Noce, Della Torre, Del Pezzo, De Marinis, De Novellis, De Riseis, Di Bagno, Di Brazzà, Diena, Di Robilant, Di Sant'Onofrio, Di Stefano, Di Vico, Dorigo, D'Ovidio Enrico, D'Ovidio Francesco, Durante.

Fano, Ferraris Carlo, Ferraris Maggiorino, Ferrero di Cambiano, Figoli, Filii Astolfone, Fradeletto, Fratellini.

Gallina, Gallini, Garavetti, Garofalo, Gatti, Gentile, Giordani, Giordano Apostoli, Giunti, Giusti Del Giardino, Grandi, Greppi, Grossich, Guala, Gualtieri, Guidi.

Imperiali, Indri.

Lagasi, Lanciani, Libertini, Luzzatti.

Malaspina, Malvezzi, Mango, Marchiafava, Mariotti, Martinez, Martino, Mayer, Mazziotti, Mazzoni, Melodia, Milano Franco d'Aragona, Montresor, Morpurgo, Morrone, Mosca, Mosconi.

Nuvoloni.

Orlando.

Pagliano, Pais, Palummo, Pansa, Pantaleoni, Pantano, Pellerano, Perla, Persico, Pestalozza, Pianigiani, Pincherle, Pironti, Pistoia, Pitacco, Placido, Poggi, Polacco, Porro, Pozzo, Pullè, Quartieri.

Rajna, Rattone, Reggio, Resta Pallavicino, Reynaudi, Ricci Corrado, Ridola, Romanin Jacur, Ronco, Rossi Giovanni.

Salata, Sanarelli, Sanjust di Teulada, San Martino, Santucci, Scaduto, Scalori, Schanzer, Schiralli, Sechi, Setti, Sforza, Sili, Soderini, Sormani, Spirito, Squitti, Stoppato, Supino.

Tacconi, Taddei, Tanari, Tivaroni, Tolomei, Tommasi, Torlonia, Torraca, Torrigiani Filippo, Torrigiani Luigi, Triangi.

Valenzani, Valerio, Valli, Venosta, Venzi, Viganò, Vigliani, Vigoni, Vitelli, Volterra.

Wollenborg.

Zippel, Zupelli.

Risultato di votazione.

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

Conversione in legge del Regio decreto 27 novembre 1919, n. 2349, relativo al passaggio delle Capitanerie di porto dal Ministero della marina a quello dei Trasporti marittimi e ferroviari (N. 601):

Senatori votanti	206
Favorevoli	189
Contrari	17

Il Senato approva.

Conversione in legge del Regio decreto 21 dicembre 1922, n. 1801, che autorizza la Cassa Depositi e Prestiti ad anticipare allo Stato la somma occorrente per la costruzione e l'arredamento del Regio Istituto di biologia marina per il Tirreno in San Bartolomeo di Cagliari, e degli altri istituti gestiti dal Regio comitato talassografico italiano (N. 576):

Senatori votanti	206
Favorevoli	191
Contrari	15

Il Senato approva.

Conversione in legge del Regio decreto 4 gennaio 1923, n. 56, col quale viene indetta una sessione straordinaria di esami di licenza nei Regi istituti nautici per ex militari (N. 577):

Senatori votanti	206
Favorevoli	190
Contrari	16

Il Senato approva.

Conversione in legge del decreto-legge 2 maggio 1920, n. 659, che autorizza la spesa straordinaria di lire 20,000,000 per l'esecuzione di opere idrauliche (N. 434):

Senatori votanti	206
Favorevoli	182
Contrari	24

Il Senato approva.

Conversione in legge del Regio decreto 16 giugno 1921, n. 931, relativo alle facilitazioni di viaggi per mutilati e invalidi di guerra e per le famiglie di militari morti in guerra (N. 589-A¹):

Senatori votanti	206
Favorevoli	186
Contrari	20

Il Senato approva.

Conversione in legge del Regio decreto 16 giugno 1921, n. 1021, relativo alle facilitazioni di viaggio per le compagnie teatrali, suonatori ambulanti e simili (N. 589-A²):

Senatori votanti	206
Favorevoli	182
Contrari	24

Il Senato approva.

Conversione in legge del Regio decreto 6 febbraio 1923, n. 523, contenente disposizioni per il servizio di navigazione sul lago di Garda (N. 594):

Senatori votanti	206
Favorevoli	190
Contrari	16

Il Senato approva.

Proclamo ora il risultato della votazione:

Per la nomina di un Commissario di vigilanza al Fondo per l'emigrazione:

Senatori votanti	226
Maggioranza	114

Ebbero voti:

Il senatore Morpurgo	146
» Abbiate	5
» De Marinis	1
Voti nulli o dispersi	15
Schede bianche	59

Eletto il senatore Morpurgo.

Per la nomina di un Commissario per la verifica dei titoli dei nuovi senatori:

Senatori votanti.	229
Maggioranza.	115

Ebbero voti:

Il senatore Imperiali.	142
Voti nulli o dispersi	21
Schede bianche.	66

Eletto il senatore Imperiali.

Per la nomina di un Commissario nella Commissione di finanze:

Senatori votanti	229
Maggioranza.	115

Ebbero voti:

Il senatore Dallolio Alberto	151
Voti nulli o dispersi	10
Schede bianche	68

Eletto il senatore Dallolio Alberto.

Per la nomina di un Commissario nella Commissione per le petizioni:

Senatori votanti	229
Maggioranza.	115

Ebbero voti:

Il senatore Cito Filomarino	150
Voti nulli o dispersi	7
Schede bianche.	72

Eletto il senatore Cito Filomarino.

Per l'interpellanza del senatore Vitelli.

VITELLI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

VITELLI. Voleva pregare l'illustre Presidente d'informarsi presso il Governo se e quando si intenda rispondere all'interpellanza che ho presentato sui programmi scolastici.

PRESIDENTE. Prego gli onorevoli ministri presenti di far conoscere all'onorevole ministro della pubblica istruzione il desiderio espresso dall'onorevole Vitelli.

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

I. Svolgimento delle interpellanze dei senatori Artom e Mazziotti al Presidente del Consiglio, ministro dell'interno e degli affari esteri, e del senatore Borsarelli al ministro dell'economia nazionale.

II. Discussione dei seguenti disegni di legge:

Conversione in legge del Regio decreto 18 marzo 1923, n. 693, che autorizza l'esonero del personale esuberante nei servizi pubblici di trasporto esercitati dall'industria privata, da Provincie e da Comuni (N. 587);

Conversione in legge del Regio decreto 18 marzo 1923, n. 745, col quale il Comune di Roma, è stato autorizzato ad eseguire alcune opere in luogo di altre prestabilite per l'attuazione del piano regolatore della città (N. 588).

Conversione in legge del decreto Reale 6 febbraio 1923, n. 431, che reca provvedimenti e proroghe di termini per le ferrovie concesse all'industria privata (N. 591);

Conversione in legge dei decreti luogotenenziali 8 agosto 1918, n. 1256 e 23 marzo 1919, n. 461, recanti provvedimenti per la concessione di opere di bonifica a società o singoli imprenditori (N. 590);

Repressione della falsa attribuzione di lavori altrui da parte di aspiranti al conferimento di lauree, diplomi, uffici, titoli e dignità pubbliche (N. 571);

Nomina a sottotenente medico di complemento di aspiranti medici laureati in medicina e chirurgia (N. 622);

Conversione in legge del Regio decreto 25 settembre 1921, n. 1396, che stabilisce i casi di equipollenza dei diplomi per l'esercizio delle professioni sanitarie conseguiti presso istituti della cessata Monarchia Austro-Ungarica (Numero 559);

Conversione in legge del Regio decreto 11 marzo 1923, n. 624, che istituisce presso l'Educandato femminile di S. Demetrio di Zara quaranta posti gratuiti destinati a giovinette orfane di guerra (N. 610);

Conversione in legge del Regio decreto 28 luglio 1921, n. 1097, concernente proroga della durata delle Commissioni arbitrali provin-

ciali e della Commissione centrale per l'impiego privato, istituite col decreto luogotenenziale 1º maggio 1916, n. 490 (N. 546);

Conversione in legge del Regio decreto 22 marzo 1923, n. 555, concernente l'esercizio dei poteri delle Commissioni provinciali e della Commissione centrale per l'impiego privato (N. 574);

Conversione in legge del decreto Reale 19 aprile 1923, n. 1000, recante modificazioni al testo unico delle leggi sulla Cassa di previdenza per le pensioni dei sanitari, approvato con Regio decreto 2 gennaio 1913, n. 453, libro III, parte III, (N. 603);

Tombola nazionale a favore dell'erigendo Orfanotrofo pro-orfani di guerra in Ascoli Piceno, dell'erigendo Ospedale di Sassoferrato e Tronto (N. 616);

Tombola a beneficio degli Ospedali di Pistoia, Tizzana e San Marcello Pistoiese (Numero 617);

Per la concessione di una lotteria nazionale a favore degli Ospedali riuniti di Salerno (N. 619).

III. Relazioni della Commissione per l'esame dei decreti registrati con riserva (N: XIX-P, XIX-Q, XIX-R *Documenti*).

La seduta è tolta (ore 17,15).

Licenziato per la stampa il 26 novembre 1923 (ore 15).

AVV. EDOARDO GALLINA

Direttore dell'Ufficio dei Resoconti delle sedute pubbliche