

CXCI

TORNATA DEL 29 MAGGIO 1907

Presidenza del Presidente CANONICO.

Sommario. — *Congedo* — *Discussione del disegno di legge: « Proroga delle convenzioni vigenti per i servizi postali e commerciali marittimi » (N. 571)* — *Parlano nella discussione generale i senatori Pisa e Arcoleo, ed il ministro delle poste e dei telegrafi* — *Presentazione di disegni di legge* — *Senza discussione si approvano gli articoli del disegno di legge* — *Votazione a scrutinio segreto* — *Chiusura e risultato di votazione* — *Il Senato si aduna in Comitato segreto.*

La seduta è aperta alle ore 14 30.

Sono presenti il ministro delle poste e telegrafi e della guerra.

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

Congedo.

PRESIDENTE. Il senatore Oliveri domanda un congedo di quindici giorni per ragioni di famiglia.

Se non vi sono osservazioni, il congedo s'intende accordato.

Discussione del disegno di legge: « Proroga delle convenzioni vigenti per i servizi postali e commerciali marittimi » (N. 571).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Proroga delle convenzioni vigenti per i servizi postali e commerciali marittimi ».

Prego il senatore, *segretario*, Arrivabene di dar lettura del disegno di legge.

ARRIVABENE, *segretario*, legge.

(V. Stampato N. 571).

PRESIDENTE. È aperta la discussione generale su questo disegno di legge. L'on. Pisa ha facoltà di parlare.

PISA. L'onorevole amico mio e relatore senatore Roux ha dato nuova prova della solerzia straordinaria sua e della sua pratica nella materia, improvvisando (ed è il verbo giusto) una relazione assai chiara su questo argomento gravissimo della proroga delle convenzioni vigenti per i servizi postali e commerciali marittimi.

Visto che i termini sono imminenti e improrogabili, l'onorevole amico mio senatore Roux merita la gratitudine del Senato per questa sua straordinaria rapidità, e sono ben lieto di farmene interprete.

Questo argomento è di una importanza eccezionale sia perchè si connette ed avrà importanza grande per il commercio internazionale marittimo nostro e specialmente per il commercio internazionale oceanico sia perchè da questa materia delle convenzioni dipende in gran parte, per non breve lasso di tempo, l'avvenire della marina mercantile italiana. Né basta ancora, che questo tema è intimamente collegato con quel fenomeno dell'emigrazione che ha assunto delle proporzioni così straordinarie,

e per certi punti di vista così deplorabili nel nostro paese, proporzioni che possono e devono dare luogo ad ogni studio del legislatore per vedere di meglio regolare questa emigrazione e di incanalarla a maggior vantaggio degli emigranti e del paese.

Da ultimo si connette ancora questo tema con la marina da guerra; perchè come il Senato mi insegna, la marina da guerra dalla marina mercantile ricava un personale esperto, non solo, ma in emergenze gravi può averne l'aiuto di un naviglio sussidiario assai efficace.

Il Governo se ne è occupato a tempo e, purtroppo, ci troviamo di fronte ad un disegno di legge di proroga! La cosa non pare agevolmente spiegabile malgrado che sia stata toccata abbastanza chiaramente dall'onor. relatore. Fatto sta che il Governo cominciò a preoccuparsene con una legge che porta la data del 16 maggio del 1901, vale a dire sette anni prima che si dovesse venire alla scadenza delle convenzioni; ed in questa legge, all'articolo 15, si dispose che il Governo dovesse presentare entro l'anno 1903 il disegno di legge per i nuovi servizi postali commerciali marittimi anche in relazione alle costruzioni da affidarsi ai cantieri nazionali.

Seguì poi un decreto Reale del 13 settembre 1902 col quale decreto Reale, fu istituita una Commissione Reale col mandato di studiare in tutta la sua estensione questo gravissimo problema, e di riferirne precisamente entro il 31 ottobre 1903.

Come vede il Senato si cominciò con un peccato originale. Come era possibile che questa Commissione adempiendo bene al proprio mandato potesse compierlo in un anno, avendo da studiare il vastissimo problema in tutti i suoi riflessi? Ed è per di più un problema gravissimo. Peggio poi, si veniva ad imporre al Governo che, nei tre mesi dopo che la Commissione avesse presentato la propria relazione, doveva presentare alla Camera il disegno di legge. È accaduto quello che doveva accadere. La Commissione Reale di cui ebbi l'onore di far parte non poté assolutamente esplicitare il suo compito entro un anno, e per poter degnamente adempiere al proprio mandato chiese due successive proroghe in modo che si finì col conseguire all'onor. ministro delle poste e telegrafi d'allora la relazione il 31 dicembre

1905. Fatto sta che così il termine, che da principio era di 4 anni e 9 mesi prima della scadenza a norma di legge e di decreto, si ridusse a 2 anni e mezzo, pigliando la data del 31 dicembre 1905, ossia da questo giorno al 31 giugno 1908. Qui il relatore ha già spiegato nella relazione come in gran parte per gli eventi parlamentari che purtroppo accadono anche non voluti (crisi ministeriali, cambiamenti di ministri, difficoltà di ogni genere), si è venuti fino a poco tempo fa senza avere questa convenzione discussa ed approvata dal Parlamento. Bensì pende il disegno di legge avanti al Parlamento ed a questo disegno era connessa la disposizione della proroga. L'onorevole ministro, per compiere il proprio dovere, si è visto costretto, tenuto conto della ristrettezza del tempo, a stralciare da questo disegno di legge le disposizioni transitorie per portarle davanti alla Camera ed ora davanti al Senato con grande urgenza: non restava più che circa un anno, e in questo tempo non era possibile ai cantieri nazionali di provvedere al nuovo materiale, che, in conseguenza di questa nuova convenzione, come fu suggerito dalla Commissione Reale e come in gran parte fu ultimamente studiato dal Governo, bisognerà avere e che è conveniente, a norma di legge, di potere assegnare, se non in tutto, nella massima parte, all'industria nazionale.

Mi duole grandemente che non è più qui, e che abbiamo perduto irreparabilmente il nostro collega, il compianto ed illustre senatore Codronchi, che era presidente della Commissione Reale per questo studio sulla navigazione, e che avrebbe potuto certamente interloquire con maggiore competenza e con maggiore autorità della mia in questa questione: mi corre però l'obbligo, per quanto so e posso, di supplire a questa irreparabile lacuna.

La Commissione Reale ha compiuto un lavoro che veramente è poderoso distaccando persino due Sotto-Commissioni che hanno visitato oltre i nostri principali, anche i maggiori porti del mondo per trarne tutto quell'insegnamento che era necessario a questo nuovo assetto delle convenzioni marittime.

Ma io non posso abusare della pazienza del Senato tracciando anche solo a grandi linee tutto il suo lavoro: mi basterà soltanto di citare poche cifre che danno un'idea dell'impor-

tanza delle sue proposte, in quanto potranno trovare accoglimento dall'onorevole ministro e dal Parlamento.

Attualmente vi sono 98 piroscafi per le linee sovvenzionate con tonnello netto di 67 mila tonnellate circa e colla media di tonnello per piroscavo di 687 tonnellate, col massimo di 2500.

Le proposte portano il numero dei piroscafi a 127, il tonnello netto a 396 mila circa, ossia si proporrebbe di aumentare il tonnello per questo servizio di sei volte in confronto circa a quello ora esistente. Il medio tonnello si porterebbe da 687 a 2000 ed il massimo da 2500 a 6500.

Attualmente la velocità media è di 10 miglia all'ora e la massima di 15 su pochi dei migliori piroscafi, e queste proposte porterebbero questa media a 12 miglia all'ora e la massima a 20 miglia pei migliori piroscafi. Da ultimo la Commissione Reale avrebbe proposto che per le principali linee di navigazione interna il servizio ne passasse allo Stato; e nella relazione è detto che anche a questo riguardo per il servizio che pare lo Stato voglia assumere per le linee interne, sarebbe necessario al Governo una nuova proroga per poter concretar meglio questi studi. Però la Commissione Reale, che si è occupata anche della parte finanziaria, avrebbe fatto un conto approssimativo da cui risulterebbe che oggi questo servizio interno porta un passivo di circa un milione e 800 mila lire e col piano da lei proposto al Governo, si avrebbe un sacrificio dello Stato per circa 2 milioni e 700 mila lire.

La differenza di 900 mila lire non sarebbe grande visti i grandi vantaggi che invece si potrebbero ritrarre per il traffico internazionale e nazionale dall'assumere lo Stato queste linee di navigazione interna. Detto ciò e riservandomi di prendere la parola qualora occorra, io chiudo il mio dire segnalando le due raccomandazioni fatte molto opportunamente dal nostro relatore. La prima di queste raccomandazioni è quella relativa alla necessità che nel più breve termine alla proroga delle convenzioni faccia seguito anche la proroga delle sovvenzioni alla marina mercantile; e di questa raccomandazione io riconosco tutta la gravità. Mi associo poi come meglio so e posso all'altra raccomandazione del relatore che dice: « e la seconda

e più grave raccomandazione è che Governo e Parlamento facciano ogni sforzo perchè le nuove convenzioni si discutano in tempo, ed in tempo si addivenga alle concessioni definitive dei servizi postali e commerciali marittimi, affinchè nessuna proroga o provvisorietà abbia a praticarsi dopo il 1910 ».

È una raccomandazione che io non so abbastanza caldamente raccomandare, perchè è di importanza capitale per il nostro traffico e per l'avvenire prossimo della nostra marina mercantile. Non vorrei che mi capitasse per questo importantissimo servizio pubblico, di ripetere involontariamente la parte di Cassandra inascoltata che ebbi per un altro grande servizio pubblico, quello delle ferrovie. Parecchie volte ripetutamente ed in tempo utile, allora interpellai il Governo perchè si prendessero tutte le misure necessarie a fine di affrontare nelle migliori condizioni l'ordinamento di quella che è una delle massime tra le materie nostre, relative ai trasporti ed all'avvenire finanziario del paese. Disgraziatamente non fui ascoltato e si è affrontato il servizio ferroviario come tutti sanno, in condizioni pessime, dopo un ventennio di errori gravi, aggravandoli poi con una impreparazione che purtroppo le circostanze hanno mostrato massima. Ormai sono due anni che il servizio ferroviario di Stato agisce e se ne preoccupano grandemente Governo e Parlamento per tacere del resto, in special modo per gli effetti già poco soddisfacenti messi in chiaro dall'esame accurato fatto del lato finanziario dalla Giunta di finanze nell'altro ramo del Parlamento.

La grande solerzia e la grande intelligenza del giovane amico mio, l'onorevole ministro delle poste, mi danno sicuro affidamento, ed io spero che non ne avrò disinganno, che con la sua energia egli potrà fare in guisa di utilizzare come più si può questo nuovo lasso di tempo. Con la proroga resa oggi necessaria è dato al Governo di utilizzare questi tre anni in guisa da condurre il paese ad una soluzione del problema dei servizi marittimi quale ha il diritto di aspettarsi. (*Approvazioni*).

ARCOLEO. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

ARCOLEO. Veramente dovrei parlare sull'articolo 2, ma credo che sia meglio sbrigarli ora nella discussione generale, poichè si tratta

di una semplice osservazione, per quanto mi sembri di grave importanza.

Io non avrei chiesto la parola se non mi ci avesse spinto l'amico relatore Roux con alcune parole dette nella sua succinta e succosa relazione in proposito dell'art. 2.

Sono lungi dal fare alcuna osservazione rispetto alla bontà della scelta; l'egregio ministro che soprintende a questo dicastero, sa come il Senato abbia accolto il suo progetto di riordinamento, perchè elaborato con intendimento organico, facendo precedere le cose alle persone. Ha voluto prima avere una larga base di riordinamento necessaria alle attuali esigenze delle comunicazioni postali e telegrafiche, e poi dopo, con appendice, fare eseguire l'organico; e vorrei che questo sistema fosse imitato da altri suoi colleghi. Quindi non si potrà sospettare che le mie osservazioni esprimano sfiducia personale, o dubbio alcuno nel senso che non si faccia buon uso di un articolo 2 che dichiara autorizzato il ministro di provvedere al personale, derogando ai limiti di grado e di classe, prescritti dal decreto del 1900. L'articolo si presenta corretto, anzi metodico con tutte le garanzie di forma, perfino si potrebbe dire che il ministro abbia voluto aggiungere l'inciso « nei limiti dei posti » per parere più scrupoloso e allontanare qualsiasi sospetto che si voglia aumentare questo personale; ma io quando parlo al Governo, parlo all'ente e mi rappresento anche in lontanissima distanza, anche per augurare lunga vita a me da potere interpellare o sindacare qualche lontanissimo successore del ministro che siede ora al banco del Governo. Quindi, ammessa una larga fiducia nel ministro attuale, deve consentirmi che ne possa avere una più scarsa nel ministro che potrebbe succedergli, forse con idee diverse dalle sue, e di partito opposto, e quindi può essere anche lui consenziente nel limite e nel freno che io desidero ad una troppo larga facoltà discrezionale, che non è limitata neanche ad un breve periodo di tempo.

L'art. 2 è troppo largo, il relatore l'ha ristretto in più piccole proporzioni, perchè dice che la Commissione, avendo interpellato il ministro, ha avuto dei chiarimenti sulla necessità di dover provvedere per qualche funzionario che abbia dimostrato speciale valore, e per cui non si potrebbe neanche dubitare di grave dispendio.

Queste parole sono nella relazione, dunque si ammette la possibilità di una spesa oltre la misura segnata nell'organico. Ma ad ogni modo, per provvedere a questo singolo scopo, c'è proprio bisogno di un articolo concepito in senso così largo, che il ministro possa provvedere a tutto il personale dell'Ispettorato? Vi è proprio bisogno di una disposizione così ampia, quando si tratta di provvedere solo a qualche funzionario?

Abbiamo noi mai negato ai ministri il nostro consenso quando anche si tratta di istituire un posto d'ispettore capo o di direttore generale, richiesto da necessità di servizio?

Ma quando noi si vota un art. 2 in quella forma, significa che rispetto al personale si può prescindere dalle norme attuali di grado e di classe, derogando al decreto, ed allora, onorevole ministro, sia più logico, ritiri il decreto. Se le necessità del servizio impongono che si dia piena facoltà a lei, perchè lasciare questo decreto come un potere dormiente, una volta che l'articolo 2 le dà piena facoltà di provvedere?

Non aggiungo altro, riservandomi riprendere la parola dopo i chiarimenti che avrà dati l'onorevole ministro.

Presentazione di disegni di legge.

CARCANO, *ministro del tesoro*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

CARCANO, *ministro del tesoro*. Ho l'onore di presentare al Senato i seguenti disegni di legge, approvati dalla Camera dei deputati: « Maggiori assegnazioni di un milione e 700 mila lire al bilancio del Ministero della marina per l'esercizio finanziario 1907-908 per la spedizione militare in Cina »;

« Maggiori assegnazioni e diminuzione di stanziamento su alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero della marina per l'esercizio finanziario 1906-907 ».

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole ministro del tesoro della presentazione di questi disegni di legge, i quali saranno trasmessi alla Commissione di finanze.

Ripresa della discussione.

PRESIDENTE. Riprenderemo la discussione del progetto di legge N. 571.

LEGISLATURA XXII — 1^a SESSIONE 1904-907 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 29 MAGGIO 1907

SCHANZER, *ministro delle poste e dei telegrafi*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SCHANZER, *ministro delle poste e dei telegrafi*. Chiedo licenza al Senato di fare alcune considerazioni che ritengo più che opportune, necessarie, specialmente dopo quanto è stato autorevolmente detto dagli onor. Pisa ed Arcoleo.

L'onor. Pisa vi ha detto di già che le disposizioni di questo disegno di legge erano conglobate negli emendamenti che a nome del Governo, io ebbi l'onore di presentare alla Commissione della Camera dei deputati, che esamina il disegno di legge sulle nuove convenzioni postali e commerciali marittime; imperocchè era, ed è intendimento e concetto del Governo, che questa proroga (che per ragioni che sono ormai nella convinzione comune si impone) non vada tuttavia disgiunta dalla risoluzione di tutto quanto il grande problema della sistemazione dei servizi commerciali e postali marittimi per il prossimo ventennio. Dimodochè la Commissione della Camera dei deputati avrebbe portato tutto quanto il disegno di legge, con questa proroga sotto forma di articolo aggiuntivo, davanti all'altro ramo del Parlamento; e quindi in questa forma la proroga sarebbe venuta poi davanti al Senato. Se non che la vastità e complessività della materia da esaminare ha fatto subire un breve ritardo alla relazione della Commissione della Camera.

Intanto si avvicinava la scadenza del termine del 31 maggio, entro il quale soltanto la Navigazione generale italiana aveva consentito di sottostare alla proroga. E qui è bene che il Senato sappia, che il Governo, per permettere all'altro ramo del Parlamento di esaminare e portare innanzi alla Camera tutta quanta la questione, si era rivolto alla Navigazione generale italiana perchè consentisse di prostrarre questo termine dalla fine di maggio sino alla fine dei lavori parlamentari; ma la Navigazione generale italiana, avendo risposto negativamente a questa domanda, io sono stato costretto (come ha già accennato l'onor. Pisa) a stralciare rapidamente da tutto il disegno di legge gli articoli che concernono la proroga e di portarli alla risoluzione della Camera e ora alla vostra.

Ma in questa occasione io tengo a dichiarare che il Governo non vuole assolutamente che l'approvazione di questo disegno di legge significhi rinvio di tutto il grande problema, il quale sta molto a cuore al Governo che confida che tutta la questione possa essere risolta dai due rami del Parlamento prima della chiusura dei lavori parlamentari.

Ciò premesso, io voglio brevemente (molto brevemente, perchè so che il Senato si deve riunire in Comitato segreto) giustificare la proroga che vi viene proposta.

Il senatore Pisa ha già ricordato al Senato i precedenti. La legge delle convenzioni marittime del 1893 stabiliva che il nuovo disegno di legge dovesse esser presentato al Parlamento entro l'anno 1905, tre anni cioè prima della scadenza delle convenzioni.

Venne poi la legge sui premi del 1901, nella quale si diceva, nel suo articolo 15, che non nel 1905, ma nel 1903 dovesse esser approvata la nuova legge, per dare un termine di cinque anni all'industria dei cantieri navali per la costruzione del materiale.

L'onor. Pisa ha ricordato come fu, e in quale circostanza, nominata la Commissione Reale, e quali furono le ragioni che ritardarono i lavori della Commissione Reale; ragioni che sono certamente plausibili. Comunque sia, è certo che la risoluzione del problema fu ritardata ed il disegno di legge, invece di essere presentato nel 1905, fu dal mio predecessore presentato all'altro ramo del Parlamento nell'aprile del 1906. Poco di poi cadde il Ministero Sonnino e venne al potere l'attuale Ministero, il quale ritenne di non dover ritirare il disegno di legge, ma bensì di doverlo emendare, e nello stesso tempo la Commissione della Camera che esaminava il disegno di legge domandò che sul medesimo fossero sentite tutte le Camere di commercio del Regno e il Consiglio superiore della marina mercantile; quindi si è che sulla fine dell'agosto dell'anno scorso io ebbi i voti di questi Corpi, e senza perder tempo, nel mese di settembre, sottoposi alla Commissione della Camera dei deputati tutti gli emendamenti del Governo.

E qui, per incidenza mi sia consentito, di rendere piena luce ed ampio omaggio al lavoro così importante e veramente splendido (non è eccessivo l'epiteto) della Commissione Reale,

la quale ha avuto il merito di considerare tutto il grande problema della marina mercantile italiana da un punto di vista organico, ossia non solo per quello che riguarda la navigazione sovvenzionata, ma elevandosi a criteri assai alti, assai complessivi, considerando quindi la questione del credito navale, la questione dell'emigrazione e degli effetti che le sovvenzioni possono avere sui servizi di emigrazione e viceversa, la questione dei premi della marina mercantile e dell'esenzione daziaria, la questione importantissima dell'esercizio di Stato per le principali linee postali interne; lavoro veramente poderoso, il quale è il fondamento di tutto ciò che il Governo potrà fare in questa materia.

Intanto passava il tempo, si avvicinava sempre più la scadenza del termine del 30 giugno 1908, ed allora io credetti necessario, per le ragioni che già sono state accennate dall'onorevole senatore Pisa, credetti necessario, ripeto, e prudente, di iniziare trattative colle Società per vedere se sarebbero state disposte a consentire una proroga.

Infatti è evidente che ormai non mancava più che un anno alla scadenza delle convenzioni e che cosa si poteva fare in queste condizioni? Sarebbe stato assolutamente impossibile di provvedere in un modo razionale alla sistemazione dei servizi. Potevasi, come è stato accennato da qualcuno, organizzare un servizio di stato per le principali linee postali ed abbandonare tutto il resto delle linee commerciali?

A prescindere che il commercio in questo caso avrebbe violentemente protestato restringendosi soltanto anche alle linee postali, è evidente che lo Stato avrebbe dovuto procurarsi nel termine di un solo anno un numero considerevole di piroscafi senza dire che era impossibile di attuare un servizio marittimo di stato, prima ancora che il Parlamento si fosse pronunciato sulla massima dell'esercizio di Stato. E poi, che cosa avrebbe fatto lo Stato al momento del riappalto dei servizi di tutti questi piroscafi che sarebbero stati assai più numerosi di quello che occorreranno per i servizi con le maggiori isole? Dunque è chiaro che la proroga s'imponesse in un modo assoluto.

Ma come e in quali condizioni si poteva ottenere questa proroga? Le trattative con le Società, o meglio colla Società Generale Ita-

liana di navigazione, la quale, come il Senato sa, esercita quasi tutti i servizi, furono molto laboriose; in quanto che la Navigazione Generale Italiana ben comprendeva che, concedendo la proroga, essa veniva a rinunciare a quel monopolio di fatto del quale attualmente essa si trova in possesso.

È chiaro infatti che se la proroga non fosse stata concessa, scadendo il termine di un solo anno che abbiamo davanti a noi, alla scadenza di quel termine la sola Navigazione Generale Italiana si sarebbe trovata in possesso del materiale necessario per continuare i servizi; di modo che sarebbe stata esclusa qualunque possibilità di concorrenza; e anche se noi avessimo avuto in tempo l'approvazione della nuova legge, questa nuova legge si sarebbe risolta in una mera lustra, in una mera apparenza di garanzia; bisognava dunque ottenere la proroga.

Ma si è detto da qualcuno che la proroga si doveva negoziare ed ottenere sulla base del nuovo progetto che sta dinanzi al Parlamento e delle condizioni che furono stabilite dalla Commissione Reale, le quali come il Senato conosce, triplicano la percorrenza, raddoppiano la velocità, riducono del 50 per cento le tariffe.

Ora certamente si può chiedere, ma chiedere non significa ottenere. E chi dice che il Governo non ha chiesto migliori condizioni? È poco meno che assurdo il voler pretendere che il Governo potesse dall'altra parte, la quale naturalmente non ha altri obblighi che di osservare il suo contratto, ottenere dei patti di questo genere. Trattandosi di un rapporto bilaterale, come poteva il Governo ottenere dalla Società Generale Italiana di ridurre del 50 per cento le tariffe, di aumentare le velocità, di triplicare le percorrenze, di costruire una nuova flotta, e tutto questo per il periodo di 2 anni, senza avere nessuna sicurezza di aver poi il servizio per il tratto del successivo ventennio, mentre che le proposte della Commissione Reale, riprodotte nel disegno di legge, sono fondate sul concetto che la riduzione delle tariffe deve trovare un compenso nell'aumento del traffico durante un lungo periodo di tempo.

È quindi chiaro che una tesi di questo genere è una tesi assolutamente insostenibile, ed è per ciò che lo Stato dovette accettare le condizioni della Società generale, cioè la proroga pura e semplice dei servizi, salvo qualche

maggior vantaggio che accennerò or ora brevemente, con la stessa sovvenzione per la Società, perchè la Società non volle accettare nessuna falciatura sulle sovvenzioni. La Navigazione Generale Italiana dunque continuerà i servizi fino al 30 giugno 1910, senza alcun aumento di sovvenzioni; e qui mi preme di dire, perchè la proroga si è proposta per due anni. Una proroga minore di due anni (e io credo che l'onorevole senatore Pisa in questo mi darà completamente ragione), non avrebbe raggiunto lo scopo che il Governo si proponeva. Con una proroga minore di due anni si sarebbe egualmente delusa la concorrenza, mentre con quella di tre anni, quando, come noi speriamo, si approvi a tempo il disegno di legge e si possano fare le aste nell'estate di quest'anno, avremo davanti a noi tre anni di tempo; e quindi allora anche chi oggi non possiede nemmeno una barca potrà adire alle aste, salvo che, restando aggiudicatario dell'uno o dell'altro servizio, potrà allora costruire il naviglio necessario.

Ma è anche da notare che il Governo qualche vantaggio lo ha ottenuto, come gli onorevoli senatori rilevano, da questo disegno di legge. Ci sono, per esempio, due nuovi servizi, un servizio diretto Massaua-Genova, e il servizio della Tripolitania e Cirenaica, prolungato da Alessandria d'Egitto sino a Candia e Canea. In tutto sono 45 mila leghe di più di percorrenza, senza aumento di sovvenzioni, e sono servizi importantissimi, che il commercio ha sempre reclamato, come il servizio diretto tra Genova e Massaua; servizio che oggi procede in questo modo: c'è una linea da Massaua ad Alessandria e poi c'è il trasbordo per Genova. Il servizio della Tripolitania e Cirenaica ha poi un'importanza straordinaria per ragioni commerciali e anche per ragioni di ordine più elevato, ed era sempre stato desiderato che lo si prolungasse fino ad Alessandria, e questo è stato ottenuto.

Il Governo ha dovuto consentire alla Società l'esenzione dalle visite quinquennali, ma è bene notare che questa esenzione non significa esenzione dalle visite stabilite dal Codice della marina mercantile, visite che garantiscono la sicurezza e la navigabilità.

Il Governo ha dovuto anche consentire che la Società per questi due anni potesse provve-

dersi qualche piroscampo, occorrendo, anche all'estero, perchè altrimenti la proroga non sarebbe stata possibile e la Società non si sarebbe trovata in condizioni tali da poter assumersi di continuare il servizio.

Ma è assolutamente inesatto il credere che in questo modo la Società sia stata posta in condizioni migliori di concorrenza per le gare, perchè i piroscampi che si riferiscono al servizio attuale sono differenti per tonnellaggio e per altre caratteristiche dai piroscampi dei nuovi servizi che dovranno essere costruiti nei cantieri italiani.

Io sorvolo su quello che riguarda le altre Società, le quali tutte hanno consentito la proroga, alle stesse condizioni, ma ciascuna con qualche piccola innovazione favorevole al commercio, come per esempio la *Veloce*, che ha consentito una riduzione del 10 per cento sulle tariffe; la *Veneziana* che ha reso obbligatorio l'approdo a Massaua, e via dicendo.

Accenno solo di passaggio a ciò che ha detto il senatore Pisa, sui premi della marina mercantile. Evidentemente la questione tanto discussa dei premi, che in Italia ha dato luogo a tante e non sempre felici esperienze legislative, è intimamente connessa (come ha notato anche il senatore Roux nella sua pregevolissima e così rapidamente estesa relazione) con la questione della Navigazione sovvenzionata. Posso assicurare il Senato che il mio onorevole collega della marina ha già presentato all'altro ramo del Parlamento un disegno di legge, con cui la legge su i premi della marina mercantile si proroga alla stessa scadenza che si propone qui con questo disegno di legge, cioè al 30 giugno del 1910, affinchè poi tutto il problema possa essere risolto organicamente e contemporaneamente.

Devo ancora rispondere a ciò che ha detto l'onor. Arcoleo riguardo all'art. 2. Se io ho ben capito, l'onor. Arcoleo vorrebbe forse darmi più facoltà di quelle che io ho chiesto. Ho chiesto queste facoltà perchè alcune volte bisogna avere il coraggio di affrontare le responsabilità, quando si crede che ciò sia indispensabile per il servizio, e così, nel caso speciale, posso assicurare il Senato che qui non l'interesse di persone si ha in riguardo, ma soltanto quello del servizio. Ed io invoco a questo proposito la testimonianza, certo autorevolissima, della

Commissione Reale. Questo riordinamento dei servizi marittimi al Ministero, il quale, tra parentesi, lo dico subito all'onor. Arcoleo, perchè questo punto è importante, ha carattere puramente provvisorio, è necessario, perchè l'ufficio dei servizi marittimi attualmente non corrisponde in tutto e per tutto alle gravi necessità del servizio. È una responsabilità seria quella di preparare, come ha detto l'onor. Pisa, il passaggio ai nuovi servizi. Ciò richiede competenza e attitudini speciali che non tutti i funzionari possiedono.

Ebbene, la Commissione Reale votava un ordine del giorno, che è riportato nella relazione della Camera dei deputati, con cui si diceva: « La Commissione riaffermando l'assoluta necessità di una continua efficace sorveglianza sui servizi sovvenzionati, perchè possano corrispondere alle loro finalità, e alla convenienza di delegare tale sorveglianza ad uno speciale ufficio, riconosce che frattanto è indispensabile costituire un ufficio provvisorio a cui sia affidato il compito di predisporre gli studi e le ricerche necessarie per la determinazione delle tariffe e via dicendo. Pertanto raccomanda vivamente all'onor. ministro che provveda di urgenza alla costituzione di tale ufficio provvisorio ». Ed io invece di provvedere alla costituzione di un nuovo ufficio, avendo già l'ufficio costituito dal decreto del ministro Di San Giuliano del 1900, non ho creduto di dovere, in via provvisoria, costituire un nuovo ufficio, ma ho creduto tuttavia di dover chiedere al Parlamento la facoltà di poter prescindere nel provvedere ai posti di questo ufficio (che non si aumentano e di cui non si aumenta la spesa, ne faccio espressa dichiarazione in relazione alle espressioni forse dubitative della relazione dell'onor. senatore Roux) dalle norme che stabilisce l'attuale regolamento del Ministero delle poste e dei telegrafi. E dichiaro formalmente al Senato che in una materia così grave, nella quale ho bisogno della collaborazione di funzionari che abbiano veramente attitudine, io sono obbligato, per considerazioni di servizio, di chiedere questa facoltà che spero anche il Senato, come la Camera, mi vorrà consentire.

E dopo ciò, onorevoli senatori, a me pare che, data la difficile situazione in cui il Governo era venuto a trovarsi, situazione che poteva risolversi per lo Stato e per il paese in un vero

pericolo, il Governo abbia ottenuto la migliore delle soluzioni possibili: proroga con nessun maggiore aggravio per il bilancio; attuati due nuovi servizi con una percorrenza maggiore di 45 mila leghe senza aumento di sovvenzioni, ed infine, ultimo ma principalissimo vantaggio, reintegrato il termine di tre anni che il legislatore volle intercedesse tra l'approvazione del disegno di legge per i nuovi servizi e la scadenza dei contratti. Io quindi confido che il Senato voglia dare voto favorevole a questo progetto di legge. (*Approvazioni vivissime*).

ARCOLEO. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

ARCOLEO. Ringrazio l'onor. ministro di essersi occupato della mia breve osservazione. Io non avevo fatto questione della responsabilità ministeriale, ma di metodo. Ella ora nel dichiarare la necessità di servizio, viene a confermare le mie osservazioni. Vuol dire che l'Ispettorato, quale fu istituito dal decreto, non risponde alle esigenze, soprattutto nel passaggio da questo stato transitorio a quello definitivo. Ora come metodo corretto, i Parlamenti non sospendono le disposizioni dei decreti; possono soltanto sospendere le disposizioni di un articolo di legge, perchè il ministro può benissimo revocare quel decreto e sostituirne un altro; così potremo sapere quali siano quelle necessità organiche che impongono nuove cose o persone. Ma questo espediente di sospendere durante tutto il periodo della proroga, alcune norme del decreto sull'Ispettorato, che costituiscono, nei posti segnati, certe garanzie di grado e di classe, è più grave che non nominare una persona quando non esistano tali limiti che formano base di diritti legittimi per quelli che appartengono all'ufficio, mentre invece se si nomina una persona *ex novo*, significa che tale atto è coperto dalla responsabilità ministeriale. Non so se mi sia spiegato bene, ma la mia osservazione riguarda un criterio di massima, appunto perchè secondo l'estensione dell'art. 2, il ministro potrebbe sostituire la scelta sua in tutti i posti dell'Ispettorato, senza distinzione. Molto meglio avrebbe fatto l'onorevole ministro emettendo un nuovo decreto, con cui venga costituito l'Ispettorato secondo quelle esigenze che siano imposte dalla necessità di provvedere, con altri criteri.

Oggi, come ieri, in occasione dell'art. 5, sul

riordinamento consolare e diplomatico, sono contrario alle deroghe ed alle facoltà discrezionali che aggravano la responsabilità del ministro. Non è mancanza di fiducia: è questione di logica e di metodo.

SCHANZER, *ministro delle poste e telegrafi*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

SCHANZER, *ministro delle poste e telegrafi*. Le parole del mio illustre maestro di diritto costituzionale avrebbero per me specialissimo peso se io sentissi di meritare la cortese critica che egli ha voluto farmi. Ma qui assolutamente, onorevole senatore Arcoleo, non si tratta di una riforma organica. Lei dice benissimo che io avrei potuto anche provocare un decreto Reale per sostituire quello dell'onorevole Di San Giuliano. Ma non è questo che mi preme, perchè il decreto dell'onorevole Di San Giuliano, per il termine provvisorio di cui si tratta ora, è sufficiente. Non intendo riordinare obbiettivamente i posti dell'Ispettorato, tanto vero che li lascio intatti. Io conservo un ispettore capo, due ispettori ed altri posti, cioè quelli che sono assegnati da quel decreto, e quindi non ho nessun bisogno per il momento di modificare il decreto. Il bisogno che ho è questo: di poter portare, ad esempio, al posto d'ispettore che corrisponde al posto di capo sezione, un funzionario che non sia investito del grado di capo sezione. Ecco quello che mi occorre, e che potrei fare anche con semplice decreto Reale, ma per deferenza al Parlamento ho voluto chiedere una speciale autorizzazione. In questo caso la necessità di mettere *the right man in the right place* è una vera necessità di servizio, lo dichiaro nel modo più assoluto, e confido che con queste ulteriori spiegazioni il senatore Arcoleo non avrà difficoltà di approvare l'art. 2.

PISA. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

PISA. Parlo semplicemente per ringraziare il ministro delle spiegazioni che ha voluto darmi, e per convenire con lui che, ridotte le cose nelle condizioni attuali, non restava altro partito al Governo, per il vantaggio del paese, che quello di chiedere ed ottenere una proroga,

non con sacrificio, ma con qualche vantaggio, ciò che si è ottenuto.

Entrando poi di straforo nella questione testè sollevata dall'amico Arcoleo, non voglio certo erigermi giudice fra due contendenti del valore e della dottrina costituzionale del senatore Arcoleo e dell'onorevole ministro, ma mi preme di constatare il fatto della necessità di questo riordinamento dell'ufficio preposto a questi servizi, che altrimenti andrebbero anche peggio del passato.

PRESIDENTE. Se nessun altro chiede la parola, dichiaro chiusa la discussione generale; si passerà alla discussione degli articoli che rileggo.

Art. 1.

Sono approvate le qui unite convenzioni stipulate il 20 febbraio 1907 colla Navigazione Generale Italiana, con la Società Veneziana di navigazione e con la Società di navigazione « La Veloce » per la proroga dal 1° luglio 1908 a tutto giugno 1910 dell'esercizio dei servizi postali e commerciali marittimi nelle convenzioni stesse indicati.

Sono pure approvate le annesse dichiarazioni di proroga dal 1° luglio 1908 a tutto giugno del 1910 delle convenzioni per i servizi postali e commerciali marittimi esercitati dalla Società di navigazione « Puglia », dalla Società Siciliana di navigazione, dalla Compagnia « Neederland », e dalla Ditta Francesco La Cava e Figli.

(Approvato).

Art. 2.

Il ministro delle poste e telegrafi è autorizzato a provvedere con Reale decreto al personale dell'ufficio dei servizi postali e commerciali marittimi, istituito con Regio decreto del 12 aprile 1900, n. 138, nei limiti dei posti ivi contemplati, derogando alle norme in vigore per le nomine e le promozioni di classe e di grado.

(Approvato).

Questo progetto di legge sarà ora votato a scrutinio segreto.

ALLEGATO A.

Convenzione per la proroga dei servizi postali e commerciali marittimi esercitati dalla Navigazione Generale Italiana.

Il ministro delle poste e dei telegrafi, quello di agricoltura, industria e commercio, quello delle finanze, quello del tesoro e quello della marina a nome dello Stato; i signori commendatore Ignazio Florio, vice-presidente del Consiglio di amministrazione, e cav. Michele Fileti, condirettore generale della Società a nome della Navigazione Generale Italiana (Società riunite Florio e Rubattino) in virtù di regolare mandato contenuto nella deliberazione del Consiglio di amministrazione in data 30 gennaio 1907, hanno concordato e stipulato quanto segue:

Art. 1.

A tutti i contratti vigenti fra la Navigazione Generale Italiana e lo Stato, relativi ai servizi sovvenzionati contemplati nelle convenzioni e nei quaderni d'oneri approvati con le leggi del 22 aprile 1893, n. 195, e modificati con le leggi 3 agosto 1895, n. 471, del 29 marzo 1900, numero 107, dell'8 luglio 1903, n. 355, del 29 giugno 1905, nn. 298-299, è protratta la scadenza fino al 30 giugno 1910, salvo le modificazioni indicate nei seguenti articoli.

Art. 2.

a) La linea fra Alessandria d'Egitto e Massaua di cui alla lettera d) dell'art. 1 del quaderno d'oneri B annesso alla vigente convenzione approvata con la legge del 22 aprile 1893, n. 195, è sostituita, ferma rimanendo la sovvenzione pel solo percorso Alessandria d'Egitto-Massaua e viceversa e nella misura attualmente corrisposta, da una linea diretta fra Genova e Massaua con approdi a Livorno, Napoli, Catania, Alessandria d'Egitto, Porto Said, Suez da eseguirsi con piroscafi della velocità di 10 miglia all'ora. La Navigazione Generale Italiana è obbligata, a richiesta del Ministero delle poste e dei telegrafi, ad eseguire l'approdo a Porto Sudan ed ha facoltà di spingere la linea eventualmente ad Hodeida ed a Gibuti. A questa linea saranno applicate le altre clausole con-

trattuali che erano applicabili a quella che essa sostituisce, salvo quanto è disposto all'art. 3 della presente convenzione.

b) La linea della Tripolitania e Cirenaica, di cui al paragrafo 3° dell'articolo 1 della convenzione annessa alla legge del 29 marzo 1900, n. 107, modificata con la lettera b) dell'art. 1 della convenzione approvata con la legge del 29 giugno 1905, n. 299, pur mantenendosi a periodo quattordicinale, è prolungata, senza sovvenzione, fino ad Alessandria d'Egitto col seguente itinerario: Siracusa-Malta-Tripoli-Misurata-Bengasi-Derna-Alessandria d'Egitto e ritorno, con obbligo di toccare Candia e Canea a viaggi alternati, una volta in andata e una volta in ritorno. Quando per ragioni quarantarie i piroscafi di questa linea non avessero libera pratica in Alessandria o, di ritorno da Alessandria, non avessero libera pratica a Canea, Candia o Derna, l'itinerario della linea stessa sarà limitato al percorso tra Siracusa e Candia con gli approdi intermedi di Malta, Tripoli, Misurata, Bengasi e Derna. Anche a questa linea saranno applicate le clausole contrattuali che erano applicabili a quella che sostituisce e salvo sempre quanto è detto all'articolo seguente.

Art. 3.

Dal giorno in cui entrerà in vigore la presente convenzione, fermo il disposto dell'articolo 3 della convenzione annessa alla legge 29 giugno 1905, n. 299:

a) Le prove e visite ai piroscafi prescritte dagli attuali quaderni d'oneri non saranno ulteriormente ripetute. S'intende peraltro che continueranno ad eseguirsi tutte le visite prescritte dal Codice marittimo e dal relativo regolamento per quanto concerne la sicurezza, la navigabilità, gli attrezzi, i corredi ecc. dei piroscafi, sia nei riguardi della merce che dei passeggeri.

b) La Società per far fronte ai servizi che s'intendono prorogati ed a quelli che con la presente convenzione vengono modificati, ha la facoltà di acquistare o noleggiare piroscafi anche di costruzione non italiana, purché corrispondano alle condizioni di velocità e tonnellaggio prescritte per le singole linee, ciò che dovrà essere accertato mediante una visita spe-

LEGISLATURA XXII — 1ª SESSIONE 1904-907 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 29 MAGGIO 1907

ciale eseguita dalle autorità marittime, indipendentemente dalle visite prescritte dal Codice e regolamento per la marina mercantile.

Art. 4.

La presente convenzione non sarà obbligatoria per lo Stato se non dopo l'approvazione per legge.

Fatto a Roma, in tre originali, addì 20 febbraio 1907.

Il ministro delle poste e dei telegrafi
CARLO SCHANZER.

Il ministro di agricoltura, industria e commercio
F. COCCO-ORTU.

Il ministro delle finanze
FAUSTO MASSIMINI.

Il ministro del tesoro
ANGELO MAJORANA.

Il ministro della marina
MIRABELLO.

Per la Navigazione Generale Italiana
IGNAZIO FLORIO.
MICHELE FILETI.

ANTONIO MOSCONI, *teste*.
EUGENIO PINZAUTI, *teste*.

ALLEGATO B.

Convenzione per la proroga del servizio di navigazione fra Venezia e Calcutta esercitato dalla Società Veneziana di navigazione a vapore.

Il ministro delle poste e telegrafi, quello di agricoltura, industria e commercio, quello delle finanze, quello del tesoro e quello della marina, a nome dello Stato;

Il signor Gualtiero Fries, consigliere delegato della Società Veneziana di navigazione, a nome della Società stessa, debitamente autorizzato in virtù di regolare mandato contenuto nella deliberazione del Consiglio d'amministrazione in data 12 luglio 1906;

Hanno concordato e stipulato quanto segue:

La convenzione vigente fra la Società Veneziana di navigazione e lo Stato, relativa al servizio di navigazione sovvenzionato fra Venezia e Calcutta, approvata con la legge del 24 dicembre 1903, n. 519, è prorogata per due anni,

e cioè dal 1° luglio 1908 al 30 giugno 1910, fermi restando i patti in essa contenuti e la sovvenzione annua di lire un milione e centomila (L. 1,100,000) e restandosi obbligatorio l'attuale approdo facoltativo a Massaua.

Fatta a Roma in tre originali addì 20 febbraio 1907.

Il ministro delle poste e dei telegrafi
CARLO SCHANZER.

Il ministro di agricoltura, industria e commercio
F. COCCO-ORTU.

Il ministro delle finanze
FAUSTO MASSIMINI.

Il ministro del tesoro
ANGELO MAJORANA.

Il ministro della marina
C. MIRABELLO.

Per la Società Veneziana di navigazione a vapore
G. FRIES anzi GUALTIERO FRIES.

ANTONIO MOSCONI, *teste*.
EUGENIO PINZAUTI, *teste*.

ALLEGATO C.

Convenzione per la proroga del servizio di navigazione fra Genova ed il Centro America esercitato dalla Società di navigazione italiana « La Veloce ».

Il ministro delle poste e dei telegrafi, quello di agricoltura, industria e commercio, quello delle finanze, quello del tesoro e quello della marina, a nome dello Stato;

Il sig. cav. prof. Domenico Brunelli, direttore generale della Società di navigazione « La Veloce », a nome della Società stessa in virtù di regolare mandato contenuto nelle deliberazioni del Consiglio di amministrazione in data 27 luglio 1906 e 18 gennaio 1907;

Hanno concordato e stipulato quanto segue:

La convenzione fra la Società di navigazione italiana « La Veloce » e lo Stato relativa al servizio di navigazione sovvenzionato fra Genova e l'America Centrale, approvata con la legge del 29 giugno 1903, n. 301, è prorogata per due anni e cioè dal 1° luglio 1908 al 30 giugno 1910, fermi restando i patti in essa contenuti e la sovvenzione annua di lire cinque-

centocinquantamila (lire 550,000), purchè l'approvazione della presente convenzione per parte del Parlamento avvenga entro il 30 aprile 1907.

Fatto a Roma, in tre originali, addì 20 febbraio 1907.

Il ministro delle poste e dei telegrafi
CARLO SCHANZER.

Il ministro di agricoltura, industria e commercio
F. COCCO-ORTU.

Il ministro delle finanze
F. MASSIMINI.

Il ministro del tesoro
ANGELO MAJORANA.

Il ministro della marina
C. MIRABELLO.

Per la Società di navigazione italiana « La Veloce »
DOMENICO BRUNELLI.

ANTONIO MOSCONI, teste.
EUGENIO PINZAUTI, teste.

ALLEGATO C¹.

Dichiarazione.

Il sottoscritto cav. prof. Domenico Brunelli, direttore generale della Società di navigazione italiana *La Veloce* aderendo alla richiesta fattagli da S. E. il ministro delle poste e dei telegrafi in occasione della stipulazione della convenzione per la proroga fino al 30 giugno 1910 del contratto pel servizio fra Genova ed il Centro America, dichiara che la Società stessa nelle trattative colle Ferrovie italiane di Stato per la determinazione dei prezzi di tariffa pel servizio cumulativo ferroviario marittimo fra l'Italia e l'America centrale e viceversa, ridurrà del 10 per cento almeno i prezzi di tariffa normale per il trasporto delle merci.

Fatto a Roma, in tre originali, addì 20 febbraio 1907.

Per la Società di navigazione italiana La Veloce
DOMENICO BRUNELLI.

Visto: *Il ministro delle poste e dei telegrafi*
CARLO SCHANZER.

ALLEGATO C².

Dichiarazione allegata alla convenzione
20 febbraio 1907.

Vista la convenzione stipulata in Roma il 20 febbraio 1907 per la proroga a tutto giugno 1910 della convenzione relativa al servizio di navigazione sovvenzionato fra Genova e l'America Centrale, la Società sottoscritta, a parziale modificazione di quanto in essa stabilito, dichiara che il termine del 30 aprile 1907, fissato per l'approvazione della convenzione stessa per parte del Parlamento, resta prorogato fino all'inizio delle prossime vacanze parlamentari.

Genova, li 19 maggio 1907.

« La Veloce » - *Navigazione italiana a vapore*

Il Direttore generale
BRUNELLI.

Visto: *Il ministro delle poste e dei telegrafi*
SCHANZER.

ALLEGATO D.

Dichiarazione.

I sottoscritti cavalier Vito Manzari fu Mauro, presidente, e cav. uff. Carmine Gallo direttore della Società di navigazione « Puglia », debitamente autorizzati con deliberazione del Consiglio di amministrazione in data 8 febbraio 1907 dichiarano a nome della Società stessa, di accettare la proroga fino a tutto giugno 1910 della convenzione approvata con legge del 22 aprile 1893, n. 195 e modificata con le convenzioni addizionali approvate con la legge del 17 dicembre 1899, n. 359; coi Regi decreti del 3 febbraio 1901, nn. 85 e 86, con la legge dell'8 luglio 1903, n. 355, colla legge del 29 giugno 1905, n. 300, e col Regio decreto del 6 luglio 1905, n. 549, fermi restando l'attuale sovvenzione annua complessiva di lire seicentocinquantaquattromila (L. 654,000) ed i patti contenuti nella convenzione principale ed in quelle addizionali precitate.

La Società si obbliga di eseguire l'attuale prolungamento facoltativo della linea C dell'Epiro, prolungamento che ha il seguente itinerario: Brindisi-Bari-Venezia-Trieste-Bari-Brin-

disi con facoltà di approdi intermedi, salvi i casi di forza maggiore, di riparazioni e di ordinaria manutenzione dei piroscafi; ed ove il traffico fra l'Epiro e Brindisi richiedesse qualche viaggio straordinario, la Società si obbliga di effettuarlo, e tutto ciò senza aumento di sovvenzione.

Fatta a Roma in tre originali, addì 20 febbraio 1907.

Per la Società di navigazione a vapore « Puglia »

VITO MANZARI fu MAURO
CARMINE GALLO.

Visto: *Il ministro delle poste e dei telegrafi*
CARLO SCHANZER.

ALLEGATO E.

Dichiarazione.

Il sottoscritto Carlo Orlandi consigliere della Società Siciliana di navigazione, debitamente autorizzato con deliberazione del Consiglio di amministrazione in data 9 febbraio 1907, dichiara, a nome della Società stessa, di accettare la proroga fino a tutto giugno 1910 della convenzione approvata con legge del 22 aprile 1893, n. 195, e modificata, in forza dell'art. 6 della legge del 29 marzo 1900, n. 107, col Regio decreto del 12 gennaio 1902, n. 45, con la convenzione addizionale approvata con la legge dell'8 luglio 1903, n. 355 e col Regio decreto 26 ottobre 1903, n. 554, fermi restando l'attuale sovvenzione annua complessiva di lire centotrentottomila settanta (L. 138,070) ed i patti contenuti nella convenzione principale e negli atti precitati, obbligandosi ad eseguire dal 1° luglio 1907 l'approdo a Panarea nel viaggio di ritorno della linea B, bisettimanale, Messina-Stromboli, senza aumento di sovvenzione e purchè non sia applicata la ritenuta per la minore percorrenza nel caso in cui l'approdo stesso non fosse eseguito per circostanze di forza maggiore.

Fatta a Roma in tre originali, addì 20 febbraio 1907.

Per la Società Siciliana di navigazione
CARLO ORLANDI.

Visto: *Il ministro delle poste e dei telegrafi*
CARLO SCHANZER.

ALLEGATO F.

Dichiarazione.

Il sottoscritto cav. Nicola Jacopo Tiedeman, rappresentante della Compagnia di navigazione « Neederland », debitamente autorizzato con atto del 27 febbraio 1907, dichiara a nome della Compagnia stessa di accettare la proroga fino a tutto giugno 1910 della convenzione approvata con la legge del 22 aprile 1893, n. 195, e modificata con Regio decreto del 22 febbraio 1903, n. 154, per l'esecuzione del servizio fra Genova e Batavia, fermi restando l'attuale sovvenzione di lire settantamila (lire 70,000) all'anno ed i patti contenuti nella convenzione stessa.

Fatta a Roma in tre originali addì 6 marzo 1907.

Per la Compagnia di navigazione « Neederland »
NICOLA JACOPO TIEDEMAN.

Visto: *Il ministro delle poste e dei telegrafi*
CARLO SCHANZER.

ALLEGATO G.

Il sottoscritto La Cava Francesco fu Giuseppe, rappresentante la ditta Francesco La Cava e figli di Lipari, dichiara di accettare la proroga fino a tutto giugno 1910 della convenzione pel servizio postale fra le isole Lipari, Filicudi ed Alicudi e tra Lipari e Vulcano approvata col Regio decreto del 26 ottobre 1903, n. 554 in applicazione dell'art. 6 della legge del 29 marzo 1900, n. 107, fermi restando i patti in essa convenzione contenuti e l'annua sovvenzione di lire 9700.

Fatta a Lipari in tre originali addì 10 maggio 1907.

FRANCESCO LA CAVA.

Visto: *Il ministro delle poste e dei telegrafi*
CARLO SCHANZER.

Votazione a scrutinio segreto.

PRESIDENTE. Procederemo ora all'appello nominale per la votazione a scrutinio segreto di questo disegno di legge e degli altri già approvati ieri e che sono elencati nell'ordine del giorno.

Prego il senatore segretario Taverna di far l'appello nominale.

TAVERNA, segretario, fa l'appello nominale.

Chiusura di votazione.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la votazione; prego i signori segretari di procedere allo spoglio dei voti.

(I senatori, segretari, procedono alla numerazione dei voti).

Risultato di votazione.

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

Riordinamento delle carriere del Ministero degli affari esteri:

Senatori votanti	85
Favorevoli	74
Contrari	11

Il Senato approva.

Maggiori assegnazioni su vari capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero degli affari esteri per l'esercizio finanziario 1906-1907:

Senatori votanti	85
Favorevoli	74
Contrari	11

Il Senato approva.

Stanziamiento di L. 152,000 in uno speciale capitolo nella parte straordinaria del bilancio del Ministero degli affari esteri per l'esercizio finanziario 1907-908, con la denominazione « Spese per la Macedonia »:

Senatori votanti	84
Favorevoli	72
Contrari	12

Il Senato approva.

Trasferimenti dei professori universitari:

Senatori votanti	85
Favorevoli	72
Contrari	13

Il Senato approva.

Rimborso delle spese sostenute dall'ospedale di S. Matteo in Pavia per il mantenimento delle cliniche universitarie:

Senatori votanti	85
Favorevoli	75
Contrari	10

Il Senato approva.

Variazioni al piano d'ammortamento del prestito concesso dalla Cassa depositi e prestiti al comune di Pisa in base alla legge 14 luglio 1887, n. 4760 (serie 3^a):

Senatori votanti	83
Favorevoli	75
Contrari	8

Il Senato approva.

Proroga delle Convenzioni vigenti pei servizi postali e commerciali marittimi:

Senatori votanti	83
Favorevoli	75
Contrari	8

Il Senato approva.

Leggo l'ordine del giorno per la seduta di venerdì alle ore 15.

ALLE ORE 14.

Riunione degli Uffici.

ALLE ORE 15 — SEDUTA PUBBLICA

Discussione dei seguenti disegni di legge:

Riposo settimanale (N. 390);

Modificazioni alla legge 19 giugno 1902, n. 242, sul lavoro delle donne e dei fanciulli (N. 327);

Concessione di mutui di favore alle Regie scuole speciali e pratiche di agricoltura (N. 498);
Stazione di granicoltura in Rieti (N. 454);
Costituzione in Comune autonomo della frazione Vallefredda (da S. Andrea) in provincia di Terra di Lavoro (N. 511);

Costituzione in Comune autonomo della frazione Collepasso (N. 513);

Provvedimenti relativi alle tombole e lotterie (N. 463);

Approvazione di maggiori assegnazioni nello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio finanziario 1906-1907 (N. 550);

Rendiconto generale consuntivo dell'Amministrazione dello Stato per l'esercizio finanziario 1901-902 (N. 223);

Rendiconto generale consuntivo dell'Amministrazione dello Stato per l'esercizio finanziario 1902-903 (N. 224);

Concorso dello Stato nelle spese per la settima Esposizione internazionale d'arte nella città di Venezia (N. 532);

Sessione di esami di abilitazione all'insegnamento delle lingue straniere (N. 523);

Aggregazione del comune di Canneto sull'Oglio alla pretura di Piadena (N. 563);

Approvazione di eccedenze d'impegni su alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero delle poste e dei telegrafi per gli esercizi finanziari 1899-900, 1900-1901, 1901-1902, 1903-1904, 1904-1905 e 1905-1906 (N. 549);

Maggiori assegnazioni e diminuzioni di stanziamento su alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero delle poste e dei telegrafi per l'esercizio finanziario 1906-1907 (N. 553);

Maggiori assegnazioni e diminuzioni di stanziamento su alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero dell'interno per l'esercizio finanziario 1906-1907 (N. 552);

Maggiori assegnazioni e diminuzioni di stanziamento su vari capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero delle finanze per l'esercizio finanziario 1906-1907 (N. 555);

Autorizzazione di spese per opere pubbliche, ripartizione di stanziamenti e trasporti di fondi negli stati di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per gli esercizi finanziari 1906-1907 e 1907-1908 (N. 540);

Distacco della frazione di Palagianello dal comune di Palagiano e costituzione in comune autonomo (N. 546);

Spese per le truppe distaccate in Oriente (Candia) durante l'esercizio 1906-1907 (N. 542);

Provvedimenti sul rimborso del residuo credito della provincia di Pavia per la ritardata applicazione del nuovo catasto (N. 559);

Nomina di una Commissione con l'incarico di indagare sui servizi dipendenti dal Ministero della guerra (N. 566 - *urgenza*);

Maggiori assegnazioni in alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero della pubblica istruzione per l'esercizio finanziario 1906-907 (N. 551);

Maggiori assegnazioni e diminuzioni di stanziamento su alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero della pubblica istruzione per l'esercizio finanziario 1906-1907 (N. 556);

Approvazione di una convenzione col municipio di Torino aggiunta a quella del 14 novembre 1904 relativa a permuta di immobili (N. 541).

PRESIDENTE. Ordino che le tribune sieno sgombrate, dovendo il Senato adunarsi in Comitato segreto.

La seduta è sciolta (ore 16).

(Il Senato si aduna in Comitato segreto).

Licenziato per la stampa il 3 giugno 1907 (ore 21).

F. DE LUIGI

Direttore dell'Ufficio dei Resoconti delle sedute pubbliche.

DISEGNI DI LEGGE

APPROVATI NELLA TORNATA DEL 29 MAGGIO 1907

Riordinamento delle carriere del Ministero degli affari esteri

Art. 1.

Il personale di prima categoria dipendente dal Ministero degli affari esteri è ripartito in due ruoli organici, corrispondenti alle due carriere: diplomatica e consolare.

Detti ruoli, coi relativi gradi, classi e stipendi, sono fissati come nella tabella A, annessa alla presente legge, di cui fa parte integrante.

Art. 2.

Alle carriere diplomatica e consolare si accede, salvo l'eccezione di cui all'art. 5 della presente legge, previo concorsi per esami aperti separatamente per gli addetti di legazione e gli addetti consolari.

Le condizioni per l'ammissione al concorso sono le seguenti:

- a) la cittadinanza italiana;
- b) l'età non minore di anni 20, nè maggiore dei 30;
- c) l'aver soddisfatto agli obblighi del servizio militare;
- d) l'essere di sana e robusta costituzione che permetta di affrontare qualunque clima, provata con certificati di medici militari designati dal Ministero degli affari esteri ad eseguire la visita.
- e) l'aver sempre tenuto lodevole condotta ed essere di civile condizione;
- f) l'aver ottenuto la laurea in legge in una Università del Regno, oppure l'attestato di licenza degli istituti contemplati dalla legge 21 agosto 1870, n. 5830;

g) il possesso di una rendita, sia in proprio, sia per assegno fatto dai parenti o da altri. Questa rendita non potrà essere inferiore ad annue lire 8,000 per gli aspiranti alla carriera diplomatica, e ad annue lire 3,000 per gli aspiranti alla carriera consolare.

L'adempimento di tali condizioni non vincola il Ministero ad accogliere la domanda di ammissione.

Non si possono indire concorsi per l'ammissione alle due carriere se non per il numero dei posti vacanti in ciascun ruolo.

Non si potrà rimanere addetti quando si sia sorpassata l'età di 35 anni.

Art. 3.

Le promozioni di grado hanno luogo esclusivamente a scelta e, salvo che per gli addetti, non possono esser fatte se non dopo almeno cinque anni di permanenza nel grado che il funzionario occupa.

Per ogni passaggio di grado è necessario il parere favorevole di una Commissione di cinque membri, distintamente nominata per ciascuna delle due carriere con decreto ministeriale, e rinnovabile ogni biennio. Le Commissioni saranno presiedute dal sottosegretario di Stato; ne farà parte di diritto il segretario generale; gli altri tre membri di ciascuna dovranno essere funzionari superiori delle rispettive carriere in attività di servizio.

Potranno esser chiamati a far parte delle Commissioni anche i capi servizio del Ministero quando si tratti di funzionari che siano o siano stati alla loro dipendenza.

Il funzionario che non abbia ottenuto il sopradetto parere favorevole, potrà, dopo almeno uno e non più di tre anni, provocare un secondo giudizio, il quale sarà definitivo.

La promozione per meriti singolari al grado superiore, prima che siano trascorsi i cinque anni di cui al primo comma del presente articolo, non sarà concessa se non col voto unanime della rispettiva Commissione.

Le norme per l'alternarsi dal servizio all'interno e all'estero saranno stabilite per regolamento da promulgarsi entro tre mesi dalla pubblicazione della presente legge.

Art. 4.

Il servizio prestato all'estero sarà, nei soli riguardi della pensione di riposo, aumentato, per talune residenze, di quattro o sei dodicesimi a seconda della distanza dalla patria e dei disagi nelle condizioni del clima e della vita che le residenze stesse presentano.

Detto aumento non si calcola se non dopo almeno un anno di permanenza non interrotta nella medesima residenza, o in altra di condizioni analoghe. Non si considera interruzione il tempo del viaggio necessario per recarsi direttamente dall'una all'altra residenza.

La determinazione delle residenze anzidette, secondo le due categorie ora accennate, sarà fatta per decreto ministeriale.

A parità di classificazione saranno preferiti nelle promozioni i funzionari che avranno prestato servizio nelle anzidette residenze, giusta le precedenti disposizioni.

Art. 5.

Il Governo potrà nominare a ministri plenipotenziari ed a consoli generali di 1^a classe anche persone estranee ai ruoli diplomatico e consolare.

Art. 6.

Fra i gradi e le classi dei due ruoli predetti è stabilita la parificazione secondo la tabella B annessa a questa stessa legge e di cui fa parte integrante.

Art. 7.

Il ministro degli affari esteri avrà facoltà di effettuare con decreto Reale sentito il Consiglio

dei ministri, per il migliore andamento del servizio, passaggi di funzionari dall'uno all'altro ruolo, nei limiti e colle guarentigie di cui agli articoli seguenti.

I funzionari non avranno diritto di opporsi a siffatto provvedimento, che sarà preso con decreto Reale.

Art. 8.

Per esercitare la facoltà di cui all'articolo precedente dovrà essere sentita una Commissione permanente speciale, la quale valuterà le condizioni del servizio, le qualità personali dei funzionari da trasferirsi, e il possesso da parte dei medesimi di tutti i requisiti necessari al grado e al posto al quale verrebbero assegnati.

Art. 9.

La Commissione è composta di sei membri, oltre il presidente, nominati per decreto Reale, e scelti nelle seguenti categorie:

Antichi ministri degli affari esteri;

Antichi sottosegretari di Stato, segretari generali del Ministero;

Direttori o ispettori generali o ex direttori o ex ispettori generali, direttori o ex direttori capi di divisione dell'Ufficio *personale* dello stesso Ministero;

Ministri plenipotenziari e consoli generali o ex ministri plenipotenziari e ex consoli generali;

Ne farà parte anche un consigliere di Stato;

La Commissione si rinnova per un terzo ogni biennio;

Alla nomina del presidente si provvederà con speciale decreto Reale, ed il nome del medesimo non sarà sorteggiato nei primi due bienni.

Per la validità delle decisioni della Commissione, che sono sempre prese a scrutinio segreto, è necessaria almeno la presenza di quattro dei suoi membri. In caso di parità, avrà la prevalenza il voto del presidente.

La Commissione è convocata di volta in volta a richiesta del ministro.

Art. 10.

In qualunque caso non potrà assolutamente proporsi e decretarsi il passaggio da una carriera all'altra se non quando il funzionario da

trasferirsi: 1° abbia trascorso non meno di due anni nella classe attuale della propria carriera qualora non vi sia stato promosso per ordine di anzianità; 2° sia di grado non inferiore a quelli di segretario di legazione di seconda classe e di vice-consolle di prima classe rispettivamente.

I passaggi non potranno aver luogo per ogni quadriennio in misura superiore a due in ciascuna delle due carriere e per effetto di essi non potrà essere occupato più di un ottavo del ruolo di ogni grado di ciascuna carriera.

Le nomine a ministri e consoli generali di 1^a classe di funzionari appartenenti all'una o all'altra delle due carriere non saranno considerati come passaggi.

Art. 11.

Ogni funzionario trasferito occuperà nel nuovo ruolo il posto corrispondente alla propria anzianità di grado e di classe.

Art. 12.

Gli ufficiali diplomatici e gli ufficiali consolari di prima categoria possono essere, con decreto Reale o con decreto ministeriale, a seconda che si tratti di funzionari nominati dal Re o dal ministro, collocati a disposizione del Ministero, quando per motivi di guerra, per altre cause indipendenti dalla loro volontà, o per decisione del ministro estranea al merito dei loro servizi, devono cessare temporaneamente dalle proprie funzioni all'estero.

Nessuno degli ufficiali anzidetti può rimanere a disposizione del Ministero quando siano venute meno le cause che hanno provocato tale provvedimento. Il periodo di tempo, nel quale i medesimi potranno rimanere in tale posizione, non dovrà eccedere il biennio.

Il biennio della disposizione può essere, in via eccezionale, prorogato per un altro solo anno con decreto, accompagnato da relazione motivata. Qualora trascorso questo periodo non sia altrimenti disposto, il funzionario sarà collocato in aspettativa per motivi di servizio e poi in disponibilità.

Art. 13.

I servizi di concetto degli uffici centrali del dicastero saranno disimpegnati da funzionari

delle due carriere, diplomatica e consolare, secondo le norme indicate negli articoli seguenti.

Nulla è innovato per ciò che concerne il personale di concetto estraneo ai ruoli diplomatico e consolare.

Ai posti speciali, e naturalmente fissi, di direttore degli archivi, di bibliotecario e di direttore della tipografia, si accede con norme stabilite da apposito regolamento.

Art. 14.

Un funzionario dello Stato, di grado non inferiore a quello di inviato straordinario e ministro plenipotenziario, è preposto, sotto l'alta direzione del ministro e del sottosegretario di Stato, col titolo di segretario generale, alla trattazione degli affari del dicastero.

Al medesimo, cui potrà essere contemporaneamente affidata una direzione generale, verrà conservata, oltre al proprio stipendio, una parte dell'ultimo assegno da esso goduto in misura non superiore ai due terzi dello stipendio stesso.

Art. 15.

Il ministro degli affari esteri avrà facoltà di destinare a ciascun ufficio o posto funzionario di sua scelta senza che questi abbiano diritto di opporsi.

Art. 16.

I funzionari destinati a prestar servizio presso gli uffici centrali del Ministero hanno diritto, oltre il proprio stipendio, all'indennità di residenza in Roma, giusta le leggi in vigore.

Ai ministri plenipotenziari e ai consoli generali di prima classe, mentre hanno nell'amministrazione centrale la direzione del segretariato generale, o degli affari diplomatici, o degli affari commerciali, privati e contenziosi, sarà conservata, oltre allo stipendio, una parte dell'ultimo assegno da essi goduto, in misura non superiore alla metà del proprio stipendio.

Art. 17.

I ruoli organici degli interpreti di prima categoria, del personale di ragioneria, di quello d'ordine e del personale di servizio del Ministero degli affari esteri, nonché gli stipendi dei posti speciali di direttore dell'archivio storico, di bibliotecario e di direttore della tipografia,

sono, a decorrere dal 1° luglio 1907, fissati come nella tabella C, che fa parte integrante della presente legge.

Art. 18.

A decorrere dal 1° luglio 1908 gli assegni degli ambasciatori e ministri plenipotenziari saranno aumentati di un settimo quando abbiano moglie o figli residenti con essi non meno di sette mesi dell'anno, e saranno aumentati di un sesto quando abbiano e moglie e figli residenti con essi non meno di sette mesi dell'anno.

Disposizioni transitorie.

Art. 19.

I funzionari attualmente appartenenti al ruolo della carriera centrale saranno ripartiti in ragione di due quinti nel ruolo diplomatico e di tre quinti nel ruolo consolare, in base ai seguenti criteri:

1° Le attitudini dimostrate;

2° La domanda di ammissione in carriera, nei casi in cui il candidato poteva indicare in tale domanda se aspirava alla carriera diplomatica o a quella consolare;

3° I servizi prestati all'estero;

4° L'ufficio del Ministero al quale ciascuno degl'impiegati è rimasto addetto più a lungo;

5° Le condizioni economiche dei funzionari.

Prima che si effettuino le promozioni di cui all'art. 24, ciascuno dei funzionari del ruolo centrale di 1^a categoria sarà iscritto nel ruolo al quale è stato assegnato in base alla propria anzianità iniziale di carriera, fino al punto per altro che il suo stipendio attuale non venga eventualmente ad essere aumentato di più di mille lire e che la sua anzianità non risulti maggiore di quella del funzionario che immediatamente lo precede nel ruolo della carriera centrale.

Art. 20.

Il riparto di cui sopra sarà fatto da una speciale Commissione così composta:

il sottosegretario di Stato del Ministero degli affari esteri (presidente);

il segretario generale del Ministero;

un consigliere di Stato;

due inviati straordinari e ministri plenipotenziari, di cui uno in servizio attivo;

due consoli generali di cui uno in servizio attivo.

La Commissione delibera per votazione segreta.

Art. 21.

Detta Commissione dovrà compiere il suo lavoro non oltre il 30 giugno 1907.

Art. 22.

Gli attuali funzionari della carriera interna che abbiano, al momento in cui entrerà in vigore la presente legge, oltrepassato il ventesimo anno di servizio, non potranno essere destinati in una residenza all'estero senza il loro consenso.

Ad essi, qualora rimangano al Ministero, non è applicabile la disposizione contenuta nel secondo comma dell'art. 16.

Art. 23.

I funzionari delle carriere diplomatica e consolare che si trovano nei rispettivi ruoli al 1° luglio 1907 non potranno essere trasferiti da un ruolo all'altro secondo le norme degli articoli 7 a 11 della presente legge senza il parere conforme della Commissione di cui all'art. 8 della legge stessa.

Art. 24.

Le promozioni per la formazione dei nuovi ruoli diplomatico e consolare annessi alla presente legge saranno fatte esclusivamente a scelta, senza tener conto delle condizioni di cui all'art. 3.

Il primo comma dell'art. 3 non è applicabile in occasione della prima promozione dei singoli funzionari dopo la formazione dei nuovi ruoli.

Art. 25.

A coloro che godono al momento in cui entra in vigore la presente legge di uno stipendio superiore a quello del grado e della classe cui vengono assegnati nella carriera diplomatica o consolare, sarà conservata *ad personam* la differenza fra i detti due stipendi fino a quando

conseguiranno un aumento di stipendio per lo meno equivalente alla differenza stessa, o cesseranno per qualunque ragione di appartenere alla carriera.

Art. 26.

Nel bilancio del Ministero degli affari esteri per l'esercizio 1907-908, saranno introdotte tutte

le variazioni in dipendenza della completa esecuzione della presente legge.

Art. 27.

È abrogata ogni disposizione contraria alla presente legge, la quale andrà in vigore col 1^o luglio 1907.

TABELLA A.

Ruolo del personale diplomatico.

10 Ministri di 1 ^a classe a	L. 15,000	L. 150,000
19 Ministri di 2 ^a classe a	» 9,000	» 171,000
11 Consiglieri di legazione di 1 ^a classe a	» 6,000	» 66,000
10 Consiglieri di legazione di 2 ^a classe a	» 5,000	» 50,000
22 Segretari di legazione di 1 ^a classe a	» 4,000	» 88,000
16 Segretari di legazione di 2 ^a classe a	» 3,000	» 48,000
19 Segretari di legazione di 3 ^a classe a	» 2,500	» 47,500
12 Addetti di legazione	»	
	Totale	L. <u>620,500</u>

Ruolo del personale consolare.

16 Consoli generali di 1 ^a classe a	L. 9,000	L. 141,000
30 Consoli generali di 2 ^a classe a	» 6,000	» 180,000
35 Consoli di 1 ^a classe a	» 5,000	» 175,000
28 Consoli di 2 ^a classe a	» 4,000	» 112,000
28 Vice consoli di 1 ^a classe a	» 3,000	» 84,000
36 Vice consoli di 2 ^a classe a	» 2,500	» 90,000
12 Addetti consolari	»	
2 Consoli giudici { L. 5,000 }		» 8,000
	{ » 3,000 }	
	Totale	L. <u>793,000</u>

TABELLA B.

Carriera diplomatica.		Carriera consolare.
Inviati straordinari e ministri plenipotenziari di 1 ^a classe L.	15,000	
Inviati straordinari e ministri plenipotenziari di 2 ^a classe »	9,000	Consoli generali di 1 ^a classe L.
Consiglieri di legazione di 1 ^a classe »	6,000	Consoli generali di 2 ^a classe »
Consiglieri di legazione di 2 ^a classe »	5,000	Consoli di 1 ^a classe . . . »
Segretari di legazione di 1 ^a classe »	4,000	Consoli di 2 ^a classe . . . »
Segretari di legazione di 2 ^a classe »	3,000	Vice consoli di 1 ^a classe . »
Segretari di legazione di 3 ^a classe »	2,500	Vice consoli di 2 ^a classe . »
Addetti di legazione		Addetti consolari

TABELLA C.

Ruolo organico degli interpreti di 1^a categoria.

6 Interpreti di 1 ^a classe a	L. 6,000	L. 36,000
5 id. di 2 ^a id. a	» 4,000	» 20,000
7 id. di 3 ^a id. a	» 3,000	» 21,000
4 Volontari interpreti
<u>22</u>		L. 77,000

Ruolo organico del personale di ragioneria (2^a categoria).

1 Direttore Capo di divisione	L. 7,000	L. 7,000
1 Capo Sezione di 1 ^a classe	» 5,000	» 5,000
2 Capi Sezione di 2 ^a classe	» 4,500	» 9,000
4 Segretari di 1 ^a classe	» 4,000	» 16,000
5 Segretari di 2 ^a classe	» 3,500	» 17,500
5 Segretari di 3 ^a classe	» 3,000	» 15,000
3 Vice segretari di 1 ^a classe	» 2,500	» 7,500
2 Vice segretari di 3 ^a classe	» 2,000	» 4,000
<u>23</u>		L. 81,000

Ruolo organico del personale d'ordine (3^a categoria).

3 Archivisti capi	L. 4,000	L. 12,000
11 Archivisti di 1 ^a classe	» 3,500	» 38,500
8 Archivisti di 2 ^a classe	» 3,000	» 24,000
16 Applicati di 1 ^a classe	» 2,500	» 40,000
11 Applicati di 2 ^a classe	» 2,000	» 22,000
4 Applicati di 3 ^a classe	» 1,500	» 6,000
<u>53</u>		L. 142,500

Ruolo organico del personale di servizio.

3 Commessi	L. 2,000	L. 6,000
5 Capi uscieri	» 1,800	» 9,000
9 Uscieri di 1 ^a classe	» 1,650	» 14,850
9 Uscieri di 2 ^a classe	» 1,500	» 13,500
4 Uscieri di 3 ^a classe	» 1,350	» 5,400
4 Uscieri di 4 ^a classe	» 1,100	» 4,400
4 Inservienti	» 900	» 3,600
3 Portalettere	» 700	» 2,100
<u>41</u>		L. 58,850

Posti speciali.

Direttore archivio storico	L. 7,000
Bibliotecario	» 6,000
Direttore tipografia	» 4,000

Trasferimento dei professori universitari

Art. 1.

I professori ordinari e straordinari delle Regie Università e degli Istituti superiori di grado universitario, nominati o confermati secondo le norme previste dalla legge 12 giugno 1904, n. 253, possono, col loro consenso, essere trasferiti ad una cattedra della stessa materia di altra Università o Istituto.

I professori ordinari, nominati secondo la detta legge, la cui cattedra non sia di carattere complementare, possono altresì essere trasferiti col loro consenso, anche nella stessa Università o Istituto, ad un'altra cattedra, ma in questo caso:

a) deve trattarsi di cattedre appartenenti ad un gruppo di scienze sostanzialmente tra loro connesse a seconda di quanto verrà stabilito nei regolamenti speciali delle Facoltà o Scuole; oppure

b) il professore, di cui si propone il trasferimento deve avere effettivamente, in qualità di professore ordinario o straordinario, occupata

la cattedra, a cui occorre di provvedere, o essere riescito primo in un concorso bandito per essa.

Art. 2.

Ogni trasferimento deve essere proposto dalla Facoltà o Scuola, in cui è vacante la cattedra da conferirsi, col voto favorevole della maggioranza assoluta dei professori ordinari appartenenti alla Facoltà o Scuola medesima e di due terzi dei presenti alla relativa adunanza con motivazione da pubblicarsi nel *Bollettino ufficiale* della pubblica istruzione.

Nessun trasferimento può essere proposto prima che sia trascorso un mese dalla vacanza della cattedra, a cui si deve provvedere.

Nel caso in cui la vacanza abbia luogo per trasferimento del titolare, essa si intenderà avvenuta nel giorno in cui fu registrato il relativo decreto.

Il trasferimento, quando non sia decretato entro dicembre, avrà effetto soltanto col principio dell'anno accademico successivo.
