

## CCXXXIV.

## TORNATA DEL 30 DICEMBRE 1907

## Presidenza del Presidente CANONICO.

**Sommario.** — Risultato di votazione — Il Presidente del Consiglio, ministro dell'interno, comunica il decreto Reale, col quale sono accettate le dimissioni del ministro della guerra, senatore Viganò, e la nomina in sua vece del senatore Severino Casana — Presentazione di una relazione — Proposta del senatore Visconti-Venosta — Nella discussione generale del disegno di legge: « Approvazione della Convenzione 1° giugno 1907 per la liquidazione della gestione della Rete Sicula al 30 giugno 1905 » (N. 730), parlano il relatore, senatore Rattazzi, ed il ministro del tesoro — Senza osservazioni si approvano i due articoli del disegno di legge — Votazione a scrutinio segreto — Sul disegno di legge: « Provvedimenti per gli Istituti di emissione e la circolazione dei biglietti di Banca e di Stato, e riduzione di tasse sugli affari » (N. 735), non ha luogo discussione generale — Si approvano i primi 12 articoli senza osservazioni, ed il 13°, ultimo del disegno di legge, dopo dichiarazioni del senatore Arcoleo e del Presidente del Consiglio, ministro dell'interno — Chiusura di votazione — Dichiarazione del ministro dei lavori pubblici — Approvazione del disegno di legge: « Tassa commerciale sulla pietra pomice nell'isola di Lipari » (N. 782) — Nella discussione generale del disegno di legge: « Modificazioni alla legge 31 maggio 1903, n. 254, sulle case popolari » (N. 749), parlano il ministro di agricoltura, industria e commercio, ed il relatore, senatore Mariotti G. — Senza osservazioni si approvano gli articoli del disegno di legge — Rinvio della discussione del disegno di legge: « Abolizione del lavoro notturno nell'industria della panificazione e delle pasticcerie » (N. 731) — Il senatore Melodia svolge un'interpellanza al ministro dei lavori pubblici sui grandissimi ritardi che subiscono in Puglia tutti i treni, e specialmente i diretti — Interviene nella discussione il senatore Vischi — Risposta del ministro dei lavori pubblici e repliche dell'interpellante e del senatore Vischi — Votazione a scrutinio segreto — Chiusura e risultato di votazione — Il senatore Scialoja e il Presidente del Consiglio, ministro dell'interno, mandano un saluto al Presidente per il nuovo anno — Risposta del Presidente — Il Senato è convocato a domicilio.

La seduta è aperta alle ore 15.

Sono presenti il Presidente del Consiglio, ministro dell'interno, ed i ministri del tesoro, delle finanze, di agricoltura, industria e commercio, delle poste e dei telegrafi, degli affari esteri e dei lavori pubblici.

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

**Risultato di votazione.**

PRESIDENTE. Proclamo il risultato della votazione a scrutinio segreto, fattasi nell'ultima

seduta, per la nomina di un commissario di vigilanza all'Amministrazione del Fondo per il culto.

Senatori votanti . . . . .	66
Maggioranza . . . . .	34
Il senatore Cotti . . . . . ebbe voti	41
» Baccelli . . . . . »	13
» Sormani-Moretti . . . . . »	3
» Tommasini . . . . . »	1
» De Cesare . . . . . »	1
» Mazzolani . . . . . »	1
Voti nulli o dispersi . . . . .	2
Schede bianche . . . . .	4

Eletto il senatore Cotti.

#### Comunicazioni del Governo.

GIOLITTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

GIOLITTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Ho l'onore di annunziare al Senato che S. M. il Re, con decreto in data di ieri, ha accettato le dimissioni da ministro della guerra, rassegnate dall'onorevole tenente generale Ettore Viganò, senatore del Regno, ed ha nominato alla stessa carica l'onorevole ingegnere Severino Casana, senatore del Regno.

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole Presidente del Consiglio della fatta comunicazione.

#### Presentazione di una relazione.

PRESIDENTE. Il senatore Mariotti Giovanni ha facoltà di parlare.

MARIOTTI G., *relatore*. Ho l'onore di presentare al Senato la relazione sul disegno di legge: « Modificazioni alla legge 31 maggio 1903, n. 254, sulle case popolari ».

PRESIDENTE. Do atto al senatore Mariotti Giovanni della presentazione di questa relazione, che sarà stampata e distribuita.

VISCONTI-VENOSTA. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

VISCONTI-VENOSTA. Desidero chiedere all'illustre nostro Presidente se crede di poter metter in discussione, alla fine di questa seduta, il progetto di legge di cui l'onorevole senatore Mariotti ha testè presentato la relazione.

Si tratta di un progetto di legge che l'Uffi-

cio centrale raccomanda unanime all'approvazione del Senato. Essa è destinata a recare un beneficio alle classi operaie e, per conseguenza, fa parte di quell'ordine di provvedimenti che, per un pensiero di miglioramento e di previdenza sociale, il Senato ha sempre considerato con simpatia ed ha sempre fatto oggetto delle sue sollecitudini. Un rinvio, e, probabilmente, un lungo rinvio, potrebbe avere per l'applicazione di questa legge degli inconvenienti.

Queste considerazioni mi fanno credere che sia consigliabile l'aderire al desiderio dell'Ufficio centrale, e il procedere oggi stesso alla deliberazione ed al voto su questo disegno di legge.

PRESIDENTE. Terrò conto della raccomandazione dell'onorevole senatore Visconti Venosta, ed appena esaurito l'ordine del giorno, vedrò se sarà possibile porre in discussione anche questo disegno di legge.

#### Inversione dell'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Se il Senato consente, prima di procedere alle votazioni a scrutinio segreto all'ordine del giorno, si potrebbe discutere il disegno di legge ultimo iscritto all'ordine del giorno, che credo non porterà discussione, e che ha per titolo: « Approvazione della Convenzione 1° giugno 1907 per la liquidazione della gestione della Rete Sicula al 30 giugno 1905 ».

Se non vi sono opposizioni, così si intende stabilito.

**Discussione del disegno di legge: « Approvazione della Convenzione 1° giugno 1907 per la liquidazione della gestione della Rete Sicula al 30 giugno 1905 » (N. 739).**

PRESIDENTE. Prego allora il senatore, segretario, Arrivabene di dar lettura del disegno di legge n. 739.

ARRIVABENE, *segretario*, legge:  
(V. Stampato N. 739).

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

RATTAZZI, *relatore*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

RATTAZZI, *relatore*. La convenzione di cui si propone l'approvazione con questa legge, consta di due parti principali. La prima ha carattere puramente amministrativo, inquantochè si

tratta di riconoscere i crediti della Società per la riconsegna delle linee, del materiale e degli approvvigionamenti delle linee stesse. Questi accertamenti di crediti sono stati compiuti da Commissioni in base ai capitolati dell'esercizio delle ferrovie, intervenuti tra lo Stato e la Società. Anzi il Governo ne ha migliorato il risultato finale, inquantochè, oltre le somme che erano già state liquidate dalla Commissione, il Governo ha chiesto ed ottenuto dalla Società che si riconoscesse il dovere nella Società Sicula di compensare il Governo del minor valore del materiale che il Governo prendeva in consegna.

In seguito a queste osservazioni, che furono accettate dalla Società, fu il Governo accreditato di altre 83,829 lire, e l'accrescimento di questa somma a favore dell'erario, è oggetto dell'art. 2 del disegno di legge.

Le altre disposizioni della Convenzione si riferiscono alle molte contestazioni che erano vertite tra Governo e Società per domande di crediti e di cointeressenze, che il Governo riteneva aver diritto di pretendere negli utili della Società Sicula. Io non credo opportuno di esporre ora tutte queste questioni; anzitutto perchè sono assai complesse e richiederebbero un lungo studio, nè su di esse il Senato potrebbe con coscienza pronunciarsi, senza compiere l'esame di atti e fare una discussione che rimanderebbe la decisione su questa legge a tempo indefinito. In secondo luogo poi perchè, quando anche noi credessimo di poter modificare questi accordi, noi non avremmo di fronte la parte contraria, e faremmo un voto che avrebbe carattere piuttosto platonico che efficace.

Io ho la convinzione che queste transazioni siano state fatte nell'interesse dell'Erario, e quindi propongo e raccomando a nome dell'Ufficio centrale di approvarle, per due speciali considerazioni. La prima si è che le liti, salvo casi eccezionali, non sono consigliabili al Governo, e che una transazione, purchè conveniente ed onesta, sia sempre preferibile ad una lite, anche vittoriosa, attraverso ad un lungo e dispendioso e sempre incerto giudizio. La seconda considerazione si è che queste transazioni sono state il frutto dell'opera oculata, attenta e lunga del Governo, attraverso parecchi Ministeri, e che alla convenzione oggi presentata alla nostra approvazione, che fu oggetto di

discussioni vivacissime nell'altro ramo del Parlamento e soprattutto nella Giunta del bilancio, ha apposto la firma anche l'attuale ministro dei lavori pubblici, il quale, per rettitudine, ingegno e sapere, ci dà piena sicurezza di avere provveduto nel miglior modo possibile all'interesse dello Stato.

Per queste considerazioni io raccomando, a nome dall'Ufficio centrale, l'approvazione della legge con la quale si ratifica la convenzione dal 1° giugno 1907 fra lo Stato e la Società per la strade ferrate della Sicilia.

Debbo poi chiarire l'ultima parte della mia relazione. Io ho accennato in questa relazione che, in seguito al riscatto delle grandi linee ferroviarie, l'opera di Commissioni istituite per aiutare di consiglio il Governo nella risoluzione del grave problema ferroviario, sarebbero ora divenute veramente superflue; e nell'affrettata relazione ho accennato solamente a due Commissioni, ma, effettivamente, se l'onorevole ministro me lo consente, dirò che queste Commissioni sono quattro e cioè: la Commissione sull'ordinamento ferroviario da attuarsi il 1° luglio 1905 (mi pare che questo sia attuato da un pezzo); la Commissione per lo studio del riscatto delle ferrovie concesse all'industria privata, creata dal ministro del tesoro; la Commissione per la compilazione degli statuti delle Casse pensioni e di mutuo soccorso fra il personale ferroviario, e per determinare le entrate necessarie per l'equilibrio tecnico dei bilanci relativi; e, in fine, la Commissione per l'accertamento dei disavanzi delle Casse di previdenza ferroviarie e per stabilire la norma nel riparto.

Ora io non credo di essere autorizzato ad esprimere giudizi sull'opera compiuta da queste Commissioni, feconde soprattutto in pubblicazioni di volumi, che hanno formato oggetto di meditazione, specialmente per i protti che li hanno composti.

Se dovessi tener conto dei risultati ottenuti, anche recentemente, dietro i consigli che il Governo ha dovuto accettare da queste Commissioni, e perciò ha dovuto deferire ad arbitri la soluzione delle questioni, che il Governo avrebbe risolto molto diversamente e molto meglio, per cui avremmo giudizi contrari, dovrei ritenere che l'opera di queste Commissioni non sia sempre stata e non sia pure ora

molto proficua. Ma, comunque sia, è certo che queste Commissioni hanno finito il compito loro e non hanno più ragione di essere. E siccome ritengo che lasciare accanto alle pubbliche Amministrazioni organi che non abbiano uno scopo determinato, questi riescono non solamente inutili ma dannosi per la spesa, ed inoltre, perchè, per dar ragione della loro esistenza, creano lavori artificiali e cagionano soventi imbarazzi, così io esprimo il voto e la preghiera al ministro di voler considerare se non sia il caso di promuovere lo scioglimento di queste Commissioni.

Basterà che io ricordi, per dire dei lavori inutili, che questa Commissione ha dato recentemente il suo voto sopra il riscatto di una ferrovia (la Lecce-Francavilla) la quale era già stata riscattata dal Governo con la legge del 1906. E, detto questo, io rinnovo, anche a nome dell'Ufficio centrale, la preghiera che voglia il Senato dare la sua approvazione alla legge proposta.

CARCANO, *ministro del tesoro*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CARCANO, *ministro del tesoro*. Il relatore dell'Ufficio centrale, onor. Rattazzi, nella sua relazione stampata e nel suo discorso di oggi, ha riassunto così bene le ragioni del presente progetto di legge, che dispensa me dal soggiungere qualsiasi altra dimostrazione per sollecitare gli ambiti suffragi del Senato. Trattasi di approvare una convenzione, anzi una transazione, come ben disse il senatore Rattazzi, la quale è il frutto di un lungo, paziente lavoro, di trattative faticose fra l'Amministrazione dello Stato e l'Amministrazione delle ferrovie Sicule. Essa reca vantaggi notevoli in confronto di una convenzione precedente; e il relatore dell'Ufficio centrale ha già ben dimostrato come essa si presenti accettabile, sia per il suo contenuto, sia per la massima generale, nella quale io consento pienamente, che è sempre preferibile un'equa transazione ad un lungo litigio, ad un giudizio incerto, che può sempre presentare qualche pericolo.

Io non aggiungerò altro, dirò soltanto che a questa transazione ha cooperato con l'altrezza della sua mente e del suo sapere il compianto carissimo nostro Emanuele Gianturco, che il merito ne è dovuto specialmente a lui

che se ne occupò col massimo impegno, come uomo di Stato e come giurista. Credo sia questa una ragione di più per tranquillare il Senato, e per giustificare anche l'opera mia che, ritornato al Ministero del tesoro, detti il mio assenso alla transazione, riconoscendo la giustezza delle ragioni e delle spiegazioni che intorno ad essa dottamente mi forniva il collega Gianturco.

Mi rimane a dire una parola sull'ultima osservazione fatta dal relatore dell'Ufficio centrale, riguardo alle quattro Commissioni speciali consultive, incaricate di fare degli studi intorno alle questioni attinenti al problema ferroviario. Io spero che il senatore Rattazzi mi terrà dispensato dal pronunciare ora un giudizio definitivo, dirò anzi, dall'addentrarmi nel merito. Ben volentieri mi occuperò della questione, di concerto col mio collega ministro dei lavori pubblici. Riconosco che delle quattro Commissioni, tre hanno compiuto i loro lavori; la quarta, quella che esamina la convenienza e le condizioni dei riscatti, può avere ancora davanti a sé degli argomenti interessanti, per quanto riguarda nuove ferrovie concesse all'industria privata di recente o da qualche anno. Ad ogni modo, io prendo impegno di esaminare con la massima considerazione la questione trattata dal senatore Rattazzi, per venire presto ad una decisione, tenendo conto delle ragioni, certamente molto valide, che furono espresse dal relatore dell'Ufficio centrale.

RATTAZZI, *relatore*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

RATTAZZI, *relatore*. Anzitutto ringrazio l'onorevole ministro delle cortesi parole che ha avuto la bontà di rivolgermi, e poichè ho la parola non voglio lasciarmi sfuggire l'occasione di rendere anch'io omaggio ad una delle più care e venerate memorie, a quella del compianto ministro Gianturco, il quale, in tutti gli atti della sua vita, sia pubblica che privata, si ispirò sempre a quanto vi fu di più eletto e di più elevato. Il ricordo dell'opera di lui, nella convenzione che stiamo esaminando, dà la maggiore garanzia e la maggiore tranquillità per noi nell'approvare quest'atto, tanto più se poi in esso concorse pure l'egregio ministro del tesoro, onor. Carcano.

Debbo però ancora rettificare quanto ha avuto la bontà di rispondermi l'onor. Carcano, ri-

guardo alla Commissione dei riscatti. S'inganna l'onor. ministro. La Commissione dei riscatti non ha proprio più nulla da fare. Le linee che sono da riscattare sono appunto quelle le quali danno il maggiore interesse al concessionario, e attualmente il Governo, lasciandole vivere come fa, non fa che aumentare il proprio debito per il giorno in cui le vorrà riscattare. Frattanto, questa Commissione non ha proprio nulla da fare, salvo che, ripeto, creare qualche imbarazzo.

Vi sono delle altre linee, osservava testè il ministro del tesoro, quelle di nuova concessione, e qui appunto si arriva allo straordinario. Il modo di riscattare le nuove linee è già determinato dalla legge, poichè il riscatto si deve fare in base ai prodotti. Ora, per le linee in costruzione, affinchè il Governo possa fare opera vantaggiosa per lo Stato, dovrebbe osservare il modo con cui queste si compiono, e controllare le spese a cui danno luogo, per essere sicuro che non vengano poi esagerate; ma la Commissione in tutto questo non può far nulla. Di fatti si sa che sta studiando sopra una linea di cui sono appena cominciati i primi lavori, e che saranno finiti tra quattro o cinque anni. Se questa è la ragione d'essere della Commissione, mi pare che non risponda allo scopo per cui fu creata.

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

Passeremo alla discussione degli articoli che rileggo :

Art. 1.

È approvata, con la modificazione di cui al seguente articolo 2, l'annessa Convenzione stipulata, in data 1° giugno 1907, fra i ministri dei lavori pubblici e del tesoro da una parte, e la Società italiana per le strade ferrate della Sicilia dall'altra, per la liquidazione della gestione della Rete sicula al 30 giugno 1905.

(Approvato).

Art. 2.

Al credito dello Stato verso la Società per il deprezzamento del materiale rotabile sarà aggiunta la somma di L. 86,829.33 (ottantaseimila ottocentoventinove e trentatre).

(Approvato).

**Convenzione per la liquidazione della gestione della Rete Sicula.**

*Fra le Loro Eccellenze i ministri dei lavori pubblici e del tesoro, nelle persone dei signori: avv. prof. comm. Emanuele Gianturco, e avv. comm. Paolo Carcano in rappresentanza del Governo; e il signor comm. Luigi Maureri, vice-direttore generale della Società Italiana per le strade ferrate della Sicilia (Società anonima, sede in Roma, capitale versato L. 20,000,000 in corso di ammortamento), in rappresentanza della Società medesima, come da delegazione risultante da deliberazione del Consiglio d'amministrazione in data 16 maggio 1907, che si allega alla presente, si è convenuto quanto appresso:*

Art. 1.

Gli accordi in data 20 aprile 1905 allegati al disegno di legge n. 252, presentato alla Camera dei deputati nella seduta del 28 giugno 1905, per la liquidazione, fra lo Stato e la Società per le strade ferrate della Sicilia, in rapporto alla gestione dal 1° luglio 1885 al 30 giugno 1905, si intendono confermati, salvo le modificazioni di cui in appresso.

Art. 2.

La liquidazione delle somme a debito od a credito dello Stato, in conseguenza della cessazione del contratto di esercizio della Rete Sicula approvato con la legge 27 aprile 1885, n. 3048 (serie 3<sup>a</sup>), verrà continuata ed ultimata in base ai criteri di determinazione specificati nell'allegato A della presente convenzione, il quale annulla e sostituisce l'allegato n. 1 al punto I degli stessi accordi 20 aprile 1905.

Art. 3.

Riguardo alla cessione degli studi e progetti delle ferrovie complementari e di altre linee della Sicilia, concordata al n. 1 del punto II dei ripetuti accordi, le cui condizioni rimangono invariate, la Società rinuncia alla riscossione della somma di L. 282,434.48 convenuta col Ministero dei lavori pubblici per detta cessione, come dall'apposito atto 9 febbraio 1907, ed autorizza inoltre lo Stato a riscuotere in

proprio la somma di L. 40,000 dovuta dal signor visconte Combes de Lestrade, in virtù dell'atto 19 marzo 1907, per l'acquisto condizionato del progetto della ferrovia Siracusa-Ragusa-Vizzini, nel quale atto lo Stato viene a surrogarsi alla Società.

#### Art. 4.

La compartecipazione dello Stato agli utili sociali eccedenti il 7.50 per cento lordo, a tutto l'esercizio 1904-905, rimane stabilita, in applicazione dei punti II e VI dei precedenti accordi ed in seguito alla verifica contabile dei relativi bilanci, nella somma di L. 186,290.63.

#### Art. 5.

Essendo state effettuate, nelle forme prescritte dal contratto di esercizio sopraindicato, le operazioni di riconsegna della Rete, il punto III degli accordi 20 aprile 1905 rimane annullato.

Riguardo alla somma di lire 1,128,903.26, di cui al punto stesso, somma che, per effetto di nuovi e migliori accertamenti (allegati B e C) e di altre domande presentate dalla Società dopo il 20 aprile 1905 (allegato D), ascende ora in totale a lire 1,485,581.64, resta stabilito che col pagamento delle complessive lire 405,000, di cui ai nn. 21 e 22 dell'allegato A alla presente convenzione, la Società si intende tacitata di ogni suo avere per gli anzidetti titoli, rinunciando così alla richiesta maggior somma di lire 1,080,581.64

#### Art. 6.

La Società acconsente inoltre ad elevare a lire 1,413,709.37 la somma di lire 1,000,000, che, secondo il punto V dei precedenti accordi, si era obbligata di corrispondere allo Stato sulla propria riserva straordinaria.

#### Art. 7.

Al pagamento delle somme liquidate o da liquidarsi a carico dello Stato in base al presente atto, operata la compensazione con quelle a carico della Società, e dedotti i diversi accenti già pagati, ascendenti complessivamente

a lire 19,000,000, in conto capitale, all'infuori della somma pagata a parte per il riscatto del materiale di navigazione dello Stretto di Messina, sarà provveduto entro il 20 settembre e 20 dicembre 1907 ed entro il 20 giugno 1908, rispettivamente per il montare dei crediti ulteriormente resi certi e liquidi alle date medesime, salvo il pagamento a saldo.

L'interesse da conteggiarsi, nei rapporti tra Stato e Società per effetto della liquidazione e per le anticipazioni fatte dalla Società stessa a favore dei Fondi speciali, della Cassa aumenti patrimoniali per lavori eseguiti in conto fondi stanziati nel bilancio dello Stato, è fissato per il periodo posteriore al 30 giugno 1905, nella ragione semplice del 3.65 per cento, al netto della imposta di ricchezza mobile, anche rispetto al reddito industriale, restando ferme le condizioni di contratto per il periodo anteriore, sia riguardo al saggio, che alla decorrenza dell'interesse.

#### Art. 8.

Mediante gli accordi risultanti dal presente atto rimangono definite e transatte tutte le questioni che siano sorte o siano per sorgere fra il Governo e la Società, e, all'infuori degli effetti nascenti dagli accordi stessi e dei risultati della liquidazione delle diverse gestioni in corso di contabilità, s'intende cessato ogni rapporto di dare e di avere fra loro.

È fatto salvo ogni eventuale diritto dello Stato in dipendenza delle espropriazioni eseguite dalla Società per la costruzione delle linee contemplate dalla legge 20 luglio 1888, n. 5550, serie 3<sup>a</sup>.

Rimane impregiudicata la questione concernente il disavanzo degli Istituti di previdenza del personale, e rimangono del pari correlativamente impregiudicate le questioni relative ai maggiori contributi che la Società ritiene esserle stati imposti dal Governo indebitamente verso i detti Istituti, e l'altra per sovrattasse applicate dal Governo a trasporti ferroviari in virtù della legge 20 marzo 1900, n. 101, e per le quali la Società crede di aver diritto ad un compenso ai sensi dell'articolo 15 del contratto di esercizio.

LEGISLATURA XXII — 1<sup>a</sup> SESSIONE 1904-907 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 30 DICEMBRE 1907

## Art. 9.

Al presente atto ed a tutti quelli occorrenti alla sua esecuzione ed applicazione, sarà applicabile l'articolo 37 del contratto di esercizio.

## Art. 10.

Gli accordi risultanti dalla presente convenzione e dall'allegato A vengono presi dalle due parti corrispettivamente e correlativamente in via di transazione, e senza pregiudizio dei diritti ad esse competenti in relazione alle varie partite rispettive, per il caso che la convenzione stessa non venga approvata, per quanto riguarda la Società, a norma dei propri statuti,

entro il 15 giugno p. v., e, per quanto riguarda lo Stato, per legge, non più tardi del 31 dicembre p. v.

Roma, 1° giugno 1907.

*Il ministro dei lavori pubblici*

E. GIANTURCO.

*Il ministro del tesoro*

CARCANO.

*Il Vice-Direttore generale  
della Società italiana  
per le Strade ferrate della Sicilia*

LUIGI MAUCERI.

*Testi*

G. BERNASCONI.

CIGLIANA.

Situazione contabile contenuta negli accordi del 20 aprile 1905 aggiornata e delle risultanze della contabilità al 30 novembre 1906 colla  
NB. — La data del 30 novembre 1906

DEBITI DELLO STATO

sulla base dei risultati delle operazioni di riconsegna della Rete Sicula indicazione dei criteri di componimento delle relative questioni.  
quella dell'ultima contabilità accertata.

VERSO LA SOCIETÀ

TITOLI DEL DEBITO	IMPORTO	ANNOTAZIONI
<i>a) CONTI PATRIMONIALI.</i>		
1. Materiale rotabile venduto dallo Stato alla Società e da riacquistarsi dallo Stato medesimo . . . . . L.	10,430,903.94	1. Consistenza inventariale tenuto conto delle riparazioni 1885 (L. 172,221.21).
2. Materiale rotabile acquistato dalla Società ai sensi della legge 25 febbraio 1900, n. 56. »	4,411,717.89	2. Quale verrà a risultare nell'ulteriore corso della liquidazione delle forniture ai sensi della Convenzione del 24 aprile 1900, con l'accreditamento allo Stato delle multe trattenute ai fornitori.
3. Materiale d'esercizio venduto dallo Stato alla Società al 30 giugno 1885, e da riacquistarsi dallo Stato medesimo come da inventario . . . . . »	1,249,977.21	3. Consistenza inventariale accertata dalla Commissione del 1885.
4. Materiale d'esercizio di proprietà sociale . . . . . »	256,413.58	4. Lo Stato acquista questo materiale col deprezzamento del 15 per cento. Il valore del materiale stesso venne indicato dalla Commissione di riconsegna in lire 279,098.68 in base alla situazione inventariale; a questo valore si debbono aggiungere lire 18,314.90 che rappresentano il valore dei modelli delle officine e di altri materiali di esercizio, e dedurvi lire 26,000 per materiale rifiutato e per deficienze, più lire 15,000 importo dei piani e profili, di cui qui appresso.
4 bis. Piani e profili . . . . . »	15,000 »	4-bis. I piani e profili consegnati dalla Società vengono acquistati per la somma di lire 15,000.
5. Approvvigionamenti e scorte . . . . . »	3,514,945.32	5. Questo montare risulta dagli atti della Commissione di riconsegna.
5 bis. Stampati, oggetti di cancelleria e materie di consumo in distribuzione al 30 giugno 1905 . . . . . »	218,826.82	5-bis. Il valore inventariale di questi stampati ecc. fu indicato dalla Commissione di riconsegna in lire 247,976.89; da tale importo è stato stabilito di togliere lire 18,314.90 rappresentante il valore dei modelli delle officine (vedi n. 4), più lire 2208.64 per erronei conteggi, più la somma di lire 8626.54 fissata in linea transattiva come svalutazione di alcuni materiali.
6. Cauzione nelle casse dello Stato, versata nel 1885 . . . . . »	1,515,360.93	6. Si conferma la somma di cui contro.
7. Lavori eseguiti dalla Società in dipendenza dall'articolo 96 del Capitolato . . . . . »	133,386.91	7. Risultato delle liquidazioni accertate dalla Commissione di riconsegna delle linee.
<i>b) DEBITI DIVERSI DELLO STATO.</i>		
8. Lavori e provviste in corso di liquidazione da portarsi a carico del bilancio dello Stato e dei Fondi di riserva e Cassa aumenti patrimoniali . . . . . »	775,449.08	8. Si ammette la somma che risulterà dai conti di liquidazione debitamente accertati dall'ufficio di riscontro e dal servizio 13° delle ferrovie dello Stato.
9. Materiale rotabile acquistato per le linee complementari . . . . . »	6,103.05	9. Si ammetterà la somma che risulterà dai conti di liquidazione debitamente accertati dall'ufficio di riscontro e dal servizio 13° delle ferrovie dello Stato.

TITOLI DEL DEBITO	IMPORTO	ANNOTAZIONI
10. Ampliamento delle officine di Palermo e di Messina . . . . . L.	—	10. Si ammetterà la somma che risulterà dai conti di liquidazione debitamente accertati dall'Ufficio di riscontro e dal Servizio 13° delle Ferrovie dello Stato.
11. Lavori in conto capitale per ampliamento delle stazioni della Rete principale . . . »	—	11. Idem idem.
12. Costruzioni per conto dello Stato a rimborso di spesa . . . . . »	11,625.89	12. Idem idem.
13. Spese per la causa Vella . . . . . »	—	13. La Società rinuncia a questa partita.
14. Spese per delimitazione ferroviaria in seguito alla formazione del nuovo catasto . . . »	1,159.10	14. Si ammette in quanto riguarda la fornitura dei termini lapidei.
15. Ampliamento del ponte sul fiume Anapo . . . . . »	125,241.16	15. Sarà pagata alla Società la somma risultante dalla liquidazione già presentata al Ministero dei lavori pubblici.
16. Migliorie apportate al caffè-ristorante di Termini . . . . . »	—	16. La Società rinuncia a questa partita.
17. Concorso nell'esperimento per l'adozione del combustibile liquido per locomotive . . . »	20,000 »	17. Il concorso dello Stato si ammette nella somma di lire 20,000 su quella di lire 35,228.17 spesa dalla Società, delle quali lire 25,222.44 per dazi doganali.
c) NOLEGGIO DEL MATERIALE ROTABILE.		
18. Noleggio di 110 carri e di una vettura salone . . . . . »	48,896.13	18. Cifra convenuta per contributo a carico del 3° fondo di riserva e della Cassa aumenti patrimoniali.
d) MATERIALE DI NAVIGAZIONE.		
19. Noleggio del piroscafo <i>Toscana</i> . . . . . »	4,000 »	19. È ammesso nella cifra di lire 4000.
e) FONDI DI RISERVA E CASSA A. P.		
20. Saldo dei tre fondi e della Cassa A. P. . . . . »	1,022,811.75	20. La contabilità al 30 novembre 1906 porta un credito della Società per lire 1,022,811.75; si ammette il credito nella somma che verrà definitivamente accertata dalle liquidazioni e verifiche in corso.
f) MIGLIORAMENTI ESEGUITI DALLA SOCIETÀ.		
21. Miglioramenti delle linee che hanno aumentato l'ente patrimoniale dello Stato . . . »	150,000 »	21. La Società ha presentato un elenco di miglioramenti eseguiti alle linee per un importo di lire 661,751.71 (V. allegato B); si ammette il credito della Società limitatamente al montare di lire 150,000.
22. Miglioramenti apportati dalla Società al materiale rotabile, piroscafi e officine . . . »	255,000 »	22. La Società ha presentato un elenco di miglioramenti eseguiti al materiale rotabile, ai piroscafi ed alle officine, per un importo di lire 690,124.94 (V. allegato C); si ammette il credito della Società limitatamente al montare di lire 255,000.

CREDITI DELLO STATO

VERSO LA SOCIETÀ.

TITOLI DEL CREDITO	IMPORTO	ANNOTAZIONI
a) CONTI PATRIMONIALI.		
23. Importo delle deficienze di manutenzione delle linee . . . . . L.	245,049.08	23. Importo determinato dalla Commissione di riconsegna.
24. Deprezzamento del materiale rotabile acquistato al 30 giugno 1885 . . . . . »	275,450.85	24. Importo risultante dai conteggi della Commissione di riconsegna.
25. Deprezzamento del materiale rotabile acquistato in dipendenza della legge 25 febbraio 1900, n. 56 . . . . . »	133,888.56	25. Importo risultante dal prospetto presentato dalla Commissione di riconsegna.
26. Deprezzamento del materiale rotabile acquistato con fondi dello Stato dal 1° luglio 1885 al 30 giugno 1905 . . . . . »	781,854.32	26. Importo risultante dai conteggi della Commissione di riconsegna.
27. Riparazioni del materiale rotabile . . . . . »	263,856.38	27. Importo complessivo delle spese di riparazione calcolate dalla Commissione di riconsegna del 1905 a carico della Società (lire 91,635.17 = 101,475.37 — 9,840.20), più quelle calcolate dalla Commissione di consegna del 1885 (lire 172,221.21. — Vedi n. 1).
28. Materiale rotabile distrutto . . . . . »	7,901.55	28. Importo risultante dai conteggi della Commissione di riconsegna.
29. Deprezzamento del materiale d'esercizio acquistato al 30 giugno 1885 pel valore lordo di lire 1,249,977.21 . . . . . »	187,498.61	29. Importo risultante dai quadri della Commissione di consegna del 1885.
30. Materiale d'esercizio mancante o fuori uso alla mezzanotte del 30 giugno 1905 . . . . . »	63,785.69	30. Importo risultante dai conteggi della Commissione di riconsegna.
31. Riparazioni al materiale d'esercizio non eseguite al 30 giugno 1905 . . . . . »	2,051.81	31. Idem idem.
32. Deprezzamento del materiale d'esercizio acquistato per conto dello Stato durante il ventennio . . . . . »	181,551.30	32. Deprezzamento del 15 per cento sul valore inventariale del materiale di esercizio acquistato nel ventennio (lire 1,210,341.99), escluso il materiale della sede di Roma, del Consiglio Arbitrale e quello riscontrato mancante o fuori uso dalla Commissione di riconsegna.
33. Materiale d'esercizio esistente nella sede sociale di Roma che il Governo cede alla Società . . . . . »	23,732.68	33. Prezzo convenuto per la vendita e corrispondente al valore inventariale sotto deduzione del 15 per cento.
34. Deprezzamento del materiale d'esercizio di proprietà sociale . . . . . »	38,462.04	34. Deprezzamento convenuto fra le due parti.
35. Deprezzamento dei lavori eseguiti dalla Società in dipendenza dell'art. 96 del Capitolato . . . . . »	10,706.91	35. Importo risultante dai conteggi della Commissione di riconsegna delle linee.
36. Svalutazione degli approvvigionamenti e materiali scartati dalla Commissione di riconsegna . . . . . »	143,617.21	36. Valore determinato dalla Commissione di riconsegna. I materiali scartati dalla Commissione, per un importo inventariale complessivo di lire 76,493.46, restano a disposizione della Società.

TITOLI DEL CREDITO	IMPORTO	ANNOTAZIONI
<i>b) CREDITI DIVERSI DELLO STATO.</i>		
37. Residuo credito per materiali di proprietà dello Stato esistenti al 30 giugno 1885. L.	3,724.41	37. Si ammette.
38. Somma disponibile per la costruzione di una banchina di approdo al porto di Siracusa . . . . . »	—	38. Si ammette nella somma che risulterà tuttora dovuta.
39. Rimborso d'imposte fondiaria per volture catastali dal Demanio dello Stato alla Società . . . . . »	—	39. Si ammette nella cifra che sarà giustificata dagli effettivi abbuoni o rimborsi fatti ai singoli esattori.
40. Causa Martorana . . . . . »	750 »	40. Si ammette a carico della Società la somma qui di contro indicata.

GIANTURCO  
 CARCANO  
 MAUCERI  
 BERNASCONI, *teste*  
 CIGLIANA, *teste*.

Elenco dei lavori eseguiti dalla Società

che hanno aumentato l'ente patrimoniale.

Lavoro n. 2024. Impianto di un binario nella stazione di Acquaviva (progetto in data 2 luglio 1903, spesa preventivata oltre il materiale metallico concesso gratuitamente dal R. Ispettorato) . . . . . L.	8,495.67	Lavoro constatato dalla Commissione di riconsegna delle linee, come da verbale n. 49 del 20 luglio 1906.
» 2028. Ampliamento binari nella stazione di Licata (progetto in data 9 maggio 1903, spesa preventivata oltre il materiale metallico concesso gratuitamente dal R. Ispettorato) . . . . . »	6,168.20	Lavoro constatato dalla Commissione suddetta. Vedasi verbale n. 68 del 24 novembre 1906.
» 384. Sostituzione di rotaie d'acciaio da m. 9 del 1° tipo complementare a quelle di m. 6.30 di acciaio tipo Calabro-Siculo, fra Villarosa e Leonforte (per la sola mano d'opera, essendo il materiale fornito dal Governo) . . . »	11,816 »	Lavoro constatato dalla Commissione suddetta. Vedasi verbale n. 52 del 23 luglio 1906.
» 1900. Rafforzamento dell'armamento sulla linea Bivio Fiumetorto-Messina (metri lineari 165,409) . . . . . »	140,000 »	Lavoro constatato dalla Commissione suddetta. Vedasi verbale n. 58 del 25 ottobre 1906.
» 2036. Rafforzamento dell'armamento fra Castrogiovanni e Leonforte (metri lineari 10,732) . . . . . »	9,083.56	Lavoro constatato dalla Commissione suddetta. Vedasi verbale n. 52 del 23 luglio 1906.
» 712 D. Riduzione ad uso ufficio della rimessa vetture della stazione centrale di Palermo . . . . . »	30,257.81	Si è chiesto il rimborso. Constatato come sopra. Vedasi verbale n. 46 del 17 luglio 1906.
» 839 D. Costruzione di un magazzino nella stazione di Siracusa per deposito degli attrezzi di manutenzione . . . . . »	563.13	Lavoro constatato dalla Commissione suddetta. Vedasi verbale n. 22 del 26 aprile 1906.
» 816 D. Costruzione di recinti formati con traverse fuori uso nelle stazioni di Milazzo e Barcellona, da servire per gli animali bovini in partenza »	1,319.50	Lavoro constatato dalla Commissione suddetta. Vedasi verbale n. 42 del 9 giugno 1906.
» 713 D-714 D. Costruzione di otto magazzinetti nelle stazioni di Palermo e Messina per l'uso dell'esercente del vagone-ristorante . . . . . »	1,014.37	Lavoro constatato dalla Commissione suddetta. Vedasi verbale n. 40 del 17 giugno 1906 per Messina e verbale n. 53 del 24 luglio 1906 per Palermo.
» 688 D-691. Applicazione dell'illuminazione a gas acetilene a 5 carrelli per visita alle gallerie . . . . . »	1,868.33	
» 559. Impianto di tre garette in legname nella stazione di Catania . . . »	120 »	Lavoro constatato dalla Commissione di riconsegna. Vedasi verbale n. 37 del 15 giugno 1906.
» 513 D. Costruzione di una garetta in muratura presso lo scambio n. 15 della stazione di Palermo. . . . . »	71.57	Lavoro constatato dalla Commissione suddetta. Vedasi verbale n. 53 del 24 luglio 1906.
» 672 D. Costruzione di una baracca in legname per dormitorio del personale di macchina nella stazione di Leonforte . . . . . »	9,114.25	Lavoro constatato come sopra. Vedasi verbale n. 52 del 23 luglio 1906.
» 169 D. Costruzione di un ballatoio lungo gli scaffali del magazzino approvvigionamenti . . . . . »	700 »	Lavoro constatato dalla Commissione suddetta. Vedasi verbale n. 46 del 17 luglio 1906.
» Illuminazione a gas acetilene nella stazione di Termini (esclusi gli oggetti d'inventario) . . . . . »	222.78	Lavoro constatato dalla Commissione suddetta. Vedasi verbale n. 47 del 18 luglio 1906.
» 695 D. Illuminazione a gas acetilene del caffè nella stazione di Termini . . . »	100 »	Lavoro constatato dalla Commissione suddetta (esclusi gli oggetti di inventario). Vedasi verbale n. 47 del 18 luglio 1906.
A riportarsi . . . . . L.	220,915.17	

<i>Riporto</i> . . . . L.	220,915.17	
Lavoro n. 696 D. Miglioramento nei locali del caffè della stazione di Termini . . . »	1,984.70	Lavoro constatato come sopra. Vedasi verbale anzidetto.
Concorso della Società nelle spese per provvedimenti contro la malaria (corrispondente al 15 per cento a carico dell'esercizio, oltre il 10 per cento come contributo sulla parte di spesa a carico della Cassa aumenti patrimoniali . . . . »	29,521.39	Corrispondente al 15 per cento a carico dell'esercizio, oltre il 10 per cento come contributo sulla parte di spesa a carico della Cassa per gli aumenti patrimoniali.
Contributo del 10 per cento a carico della Cassa aumenti patrimoniali, oltre quanto fu convenuto in appositi accordi . . . . »	180,143.09	
Consolidamento di 2 trincee fra Santa Caterina e Caltanissetta . . . . »	2,110 »	Lavoro constatato dalla Commissione di riconsegna delle linee. Vedasi verbale n. 8 del 2 febbraio 1906.
Allargamento dell'argine su varie tratte delle ferrovie complementari . . . . »	16,000 »	Lavoro constatato come sopra. Vedasi verbale n. 56 del 23 ottobre 1906.
Impiego di mattonelle in cemento o di lastre in pietra nella rifazione dei pavimenti nei fabbricati delle stazioni in sostituzione dei quadrelli comuni a mezza cottura . . . »	3,130 »	Lavoro constatato come sopra. Vedasi verbali numeri 6, 7, 21, 39, 47, 48, 52, 65, 66 e 67.
Costruzione di alloggi con cucina ad un piano ai km. 236 + 043 e 240 + 423 della linea Bicocca-Siracusa . . . . »	3,000 »	Lavoro constatato come sopra. Vedasi verbale n. 16 del 26 aprile 1906.
Costruzione di forni da pane in molte case cantoniere e di cucine a tergo delle medesime . . . . »	13,400 »	Lavoro constatato dalla Commissione suddetta. Vedasi verbali numeri 6, 7, 8, 9, 14, 15, 16, 17, 18, 21, 22, 35, 38, 39 e 52.
Riduzione ad alloggio di talune garette, aggregandovi un corpo aggiunto con cucina e forno . . . . »	10,500 »	Lavoro constatato come sopra. Vedasi verbali numeri 9, 13, 14, 15 e 52.
Pavimentazione del marciapiedi esterno della stazione di Giardini in pietrini di cemento e sostituzione di quadrelli di cemento a quelli ordinari nei pavimenti terreni di detta stazione . . . . »	2,232.21	Lavoro constatato come sopra. Vedasi verbale n. 39 del 15 giugno 1906.
Mano d'opera per la sostituzione delle compresse tipo Siculo, a quelle ordinarie 1° complementare sulle linee armate col suddetto tipo 1° complementare, il Governo avendo solo consentito di fornire i materiali . . . . »	4,228.25	Lavoro constatato come sopra. Vedasi verbale n. 50 del 21 luglio 1906.
Ristuccatura dei giunti di paramento di tutte le opere d'arte e gallerie per riparare alle cattive qualità delle malte impiegate all'epoca delle costruzioni costituendo un risanamento delle murature . . . . »	149,341.60	Su questo lavoro estendentesi sull'intera Rete fu più volte richiamata l'attenzione della Commissione. Vedasi verbale n. 7 del 24 gennaio 1906.
Graduale sostituzione delle tegole piane alle curve dei tetti dei fabbricati . . . . »	12,000 »	Lavoro constatato dalla Commissione suddetta, come rilevasi da molti verbali della stessa.
Spostamento di pesi a bilico di diverso tipo e portata per meglio utilizzarli in rapporto alle mutate condizioni del traffico . . . . »	2,568.59	
Impianto di nuove chiusure in muratura e vegetali, e miglioramento delle preesistenti con sostituzione di buoni materiali con le copertine murate in malta . . . . »	3,702.87	Lavoro constatato dalla Commissione suddetta. Vedasi verbali numeri 5, 6, 9, 15, 18, 45, 47 e 50.
Modificazione delle punte degli aghi degli scambi 1° tipo complementare . . . . »	5,218.87	Lavoro rimasto in corso presso le officine al 30 giugno 1905. La somma di lire 5,218.87 rappresenta la parte di spesa sostenuta dalla Società fino alla data anzidetta.
<i>A riportarsi</i> . . . . L.	659,996.74	

Segue Allegato **B**.

<i>Riporto</i> . . . . L.	659,996.74	
Ricostruzione in muratura della baracca ad uso alloggi nella stazione di Sciara . . . . »	754.97	Lavoro constatato dalla Commissione di riconsegna. Vedasi verbale n. 47 del 18 luglio 1906.
Consolidamento della grande piattaforma girevole di m. 11.60 della stazione di Santa Caterina . . . . . »	1,000 »	Lavoro constatato dalla Commissione suddetta. Vedasi verbale n. 51 del 22 luglio 1906.
TOTALE . . . . L.	661,751.71	
Meno la somma che lo Stato accredita alla Società . . . . . »	150,000 »	
Resta il montare dei lavori eseguiti dalla Società in aumento dell'ente patrimoniale, su cui essa rinunzia ad ogni ulteriore compenso. . . . . »	511,751.71	

V. — Il Presidente della Camera dei deputati  
G. MARCORÀ.

Elenco dei lavori di miglioramento eseguiti dalla Società

al materiale rotabile, alle officine ed ai piroscafi.

SPECIFICAZIONE DELLA SPESA	IMPORTO	ANNOTAZIONI
I. — MIGLIORAMENTI ALLE LOCOMOTIVE.		
1. Sostituzione dei tubi bollitori di ferro con quelli di rame a n. 12 locomotive tenders (gruppo 201 a 212). Per una locomotiva: Costo dei tubi di rame . . . . . L. 5,600 » Costo dei tubi di ferro . . . . . » 1,612 » (a dedursi) <u>Differenza . . . . . L. 3,988 » × 12 =</u>	47,856 »	Queste locomotive furono ordinate coi tubi bollitori di ferro, i quali dovettero essere ricambiati con quelli di rame dopo un breve periodo di servizio. Il cambio dei tubi fu una necessità di servizio, perchè con le acque dell'interno della Sicilia i tubi di ferro si perforavano in poco tempo e le macchine non potevano prestare servizio regolare.
2. Applicazione degli stantuffi con aste passanti a n. 11 locomotive di 3 <sup>a</sup> categoria ordinaria e 3 <sup>a</sup> G. V. Per una locomotiva: Materie . . . . . L. 528.75 Mano d'opera . . . . . » 428.90 Spese generali al 40 per cento . . . . . » 171.56 <u>Totale . . . . . L. 1,129.21 × 11 =</u>	12,421.31	Applicazioni fatte per migliorare la tenuta degli stantuffi e impedire il logoramento dei cilindri, i quali andavano soggetti a rapida usura per il peso forte degli stantuffi a semplice asta.
3. Applicazione di n. 45 camicie di ghisa ai cilindri delle locomotive di 2 <sup>a</sup> categoria ordinaria. Per una locomotiva: Materie . . . . . L. 144.95 Mano d'opera . . . . . » 60 » Spese generali al 40 per cento . . . . . » 24 » <u>Totale . . . . . L. 228.95 × 45 =</u>	10,302.75	I cilindri possono ritenersi fra le parti che non dovrebbero essere ricambiate; mentre al contrario furono consegnati alla Società con una forte ovalizzazione causata dal peso notevole degli stantuffi per cui si era iniziata l'applicazione della doppia asta (vedi numero precedente). Per diminuire la spesa si applicarono poi le camicie ai cilindri.
4. Applicazione di n. 128 camicie di ghisa ai cilindri delle locomotive di 3 <sup>a</sup> categoria ordinaria e 3 <sup>a</sup> G. V. Per una locomotiva: Materie . . . . . L. 178.07 Mano d'opera . . . . . » 60 » Spese generali al 40 per cento . . . . . » 24 » <u>Totale . . . . . L. 262.07 × 128 =</u>	33,544.96	Come al n. 3.
A riportarsi . . . . .	104,125.02	

SPECIFICAZIONE DELLA SPESA	IMPORTO	ANNOTAZIONI
<i>Riporto</i> . . . . . L.	104,125.02	
5. Applicazione di n. 93 specchi in ghisa ai cilindri delle locomotive di 2 <sup>a</sup> e 3 <sup>a</sup> categoria ordinaria.		Come al n. 4.
Per ogni specchio:		
Materie . . . . . L. 10.20		
Mano d'opera . . . . . » 91.60		
Spese generali al 40 per cento . . . . . » 36.64		
Totale . . . . . L. 138.44 × 93 =	12,874.92	
6. Sostituzione delle traverse di testa di legno con quelle di ferro a n. 42 locomotive di 2 <sup>a</sup> e 3 <sup>a</sup> categoria ordinaria.		Modificazione dimostrata necessaria per poter mantenere il telaio bene in sesto, andando soggetto a facili deformazioni col sistema antico delle traverse in legno.
Per una locomotiva:		
Materie . . . . . L. 152.06		
Mano d'opera . . . . . » 52 »		
Spese generali al 40 per cento . . . . . » 20.80		
Totale . . . . . L. 224.86 × 42 =	9,444.12	
7. Sostituzione di n. 41 lungheroni di ferro dello spessore di mm. 26 con quelli di acciaio di mm. 28 alle locomotive di 2 <sup>a</sup> e 3 <sup>a</sup> categoria.		I lungheroni rappresentano la parte principale del telaio che il Capitolato ammette possa avere la durata di 40 anni. Essendosi rotti i lungheroni di ferro di mm. 26, ciò vuol dire che esisteva difetto di tipo. Per diminuire la spesa del cambio lungheroni si adottò poi il provvedimento di rinforzare i tagli corrispondenti alla boccola con pianta in acciaio: quale spesa è stata approvata dal Governo a carico dei fondi speciali.
Per ogni lungherone:		
Costo a nuovo del lungherone d'acciaio . . . . . L. 867 »		
Materie . . . . . » 61 »		
Mano d'opera . . . . . » 281 »		
Spese generali al 40 per cento . . . . . » 112 »		
Totale . . . . . L. 1,321 »		
A dedursi: costo del ferro vecchio a L. 0.08 il kg. per kg. 782 » 62.56		
Restano . . . . . L. 1,258.44 × 41 =	51,596.04	
8. Sostituzione dei tiranti fra cielo e sopracielo del focolaio con i traversoni a n. 33 locomotive di 3 <sup>a</sup> categoria ordinaria:		Dato il forte lavoro delle locomotive sulle linee di montagna, il sistema di armamento a tiranti dava luogo a forti deformazioni alla parte superiore della piastra a tubi e ciò causava perdite di acqua che compromettevano la marcia dei treni: per cui si dovette ricorrere al sistema di armatura a traversoni.
Per una locomotiva:		
Materie . . . . . L. 383.14		
Mano d'opera . . . . . » 346.77		
Spese generali al 40 per cento . . . . . » 138.71		
Totale . . . . . L. 868.62 × 33 =	28,664.46	
<i>A riportarsi</i> . . . . . L.	206,704.56	

SPECIFICAZIONE DELLA SPESA	IMPORTO	ANNOTAZIONI
<i>Riporto</i> . . . . L.	206,704.56	
9. Sostituzione delle piastre tubolari di ferro della camera a fumo con quelle di rame a n. 39 locomotive di 3 <sup>a</sup> categoria e 3 <sup>a</sup> di manovra. Per una locomotiva : Costo della piastra di rame nuova . . . . L. 682.85 » » di ferro » . . . . » 157.50 Differenza . . . . L. <u>525.35</u> × 39 =	20,488.65	Per la natura delle acque le piastre a tubi della camera a fumo si corrodono alla parte inferiore e davano luogo a perdite compromettenti la marcia del treno.
10. Sostituzione delle piastre tubolari di ferro per camera a fumo con quelle di rame a n. 17 locomotive di 4 <sup>a</sup> categoria. Per una locomotiva : Costo della piastra di rame nuova . . . . L. 965.32 » » di ferro » . . . . » 221.50 Differenza . . . . L. <u>743.82</u> × 17 =	12,644.94	Come a n.
11. Sostituzione del cavalletto di cambio marcia a leva con quello a vite a n. 34 locomotive di 2 <sup>a</sup> e 3 <sup>a</sup> categoria ordinaria. Per una locomotiva : Materie . . . . . L. 82.34 Mano d'opera. . . . . » 129 » Spese generali al 40 per cento . . . . » 51.60 Totale . . . . L. <u>263.44</u> × 34 =	8,956.96	È questo un vero miglioramento nel senso di garantire l'incolumità del macchinista nell'eseguire la manovra della inversione marcia.
12. Sostituzione e spostamento delle valvole di ritenuta semplici con quelle doppie a n. 101 locomotive di 2 <sup>a</sup> e 3 <sup>a</sup> categoria ordinaria. Per una locomotiva : Materie . . . . . L. 94.68 Mano d'opera. . . . . » 46 » Spese generali al 40 per cento . . . . » 18.40 Totale . . . . L. <u>159.08</u> A dedursi per materie inservibili . . . . » 25.20 Differenza . . . . L. <u>133.88</u> × 101 =	13,521.88	Le antiche valvole mancavano di rubinetto a valvola di intercettazione, per cui avveniva di dover levare la macchina dal servizio quando si verificava un accidentale incaglio nella introduzione di acqua.
<i>A riportarsi</i> . . . . L.	262,316.99	

SPECIFICAZIONE DELLA SPESA	IMPORTO	ANNOTAZIONI
<i>Riporto</i> . . . . L.	262,316.99	
13. Costruzione ed applicazione della tettoia a n. 16 locomotive di 2 <sup>a</sup> e 3 <sup>a</sup> categoria ordinaria.		Lavoro reso necessario per la protezione del personale di macchina perchè la tettoia esistente era del tutto insufficiente. Lavoro già iniziato dalle Meridionali prima del 1885.
Per una locomotiva:		
Materie . . . . . L. 55.48		
Mano d'opera . . . . . » 198 »		
Spese generali al 40 per cento . . . . . » 79.20		
Totale . . . . L. 332.68 × 16 =	5,322.88	
14. Sostituzione di n. 60 fanali di vecchio modello con quelli di nuovo tipo a vetri variabili a n. 20 locomotive di 2 <sup>a</sup> e 3 <sup>a</sup> categoria ordinaria.		Il ricambio è stato fatto perchè si rese necessario di aver maggior luce e poter facilitare le segnalazioni col ricambio dei vetri colorati e per ridurli ad un tipo unico.
Costo medio di un fanale di nuovo modello . . L. 45 » × 60 =	2,700 »	
15. Sostituzione degli iniettori a conici fissi con quelli a conici mobili a n. 85 locomotive di 2 <sup>a</sup> e 3 <sup>a</sup> categoria.		La sostituzione fu fatta per garantire la corsa dei treni, perchè con gli iniettori a conici fissi si andava incontro a frequenti rifiuti di azione degli stessi per incrostazioni interne dovute alla natura delle acque.
Costo di due iniettori nuovi . . . . . L. 295 »		
» » fuori uso . . . . . » 39.60		
Differenza . . . . L. 255.40 × 85 =	21,709 »	
16. Sostituzione degli oliatori « Tendloff » con quelli « Vacuum » a n. 164 locomotive. Somma che si pagherà alla « Vacuum » sino al 30 giugno 1905 in ragione di lire 1 per ogni 1000 chilometri-locomotiva:		L'oliatore « Tendloff » fu già messo a spese della Società per impedire che il fuochista camminasse sulla banchina durante la corsa. Il nuovo oliatore rappresenta un miglioramento sul Tendloff perchè automatico. Questi oliatori sono forniti dalla « Vacuum Oil Company » mediante pagamento di lira una per ogni mille chilometri-locomotiva.
Percorrenza effettuata da agosto 1903 a giugno 1904 Km. 4,496,000		
Percorrenza da effettuarsi da luglio 1904 a giugno 1905 . . . . . » 5,580,000		
Sommano . . . . Km. 10,076,000		
Km. 10,076,000 × 1‰ = . . . . . L. 10,076 »		
A dedursi: materiale inservibile degli oliatori « Tendloff » n. 164 × kg. 5 × L. 2 = . . . . » 1,640 »		
L. _____	8,436 »	
<i>A riportarsi</i> . . . . L.	300,484.87	

SPECIFICAZIONE DELLA SPESA	IMPORTO	ANNOTAZIONI
<i>Riporto</i> . . . . L.	300,484.87	
17. Modifica della sospensione sul carrello e modifica dell'albero di comando della distribuzione delle prime 7 locomotive di 2 <sup>a</sup> a carrello per unificare il tipo a quello migliore della 2 <sup>a</sup> fornitura . . . L. 8,000 »		
Applicazione di cilindri più grandi ad una locomotiva di 2 <sup>a</sup> a carrello . . . . . » 1,500 »		
Modifica delle bielle motrici e modifica dell'attacco fra macchina e tender, necessarie perchè questi organi erano troppo deboli nelle prime 17 locomotive di 4 <sup>a</sup> . . . . . » 8,000 »	20,000 »	
Ingrossamento dei cerchioni . . . . . » 2,500 »		
II. — MIGLIORAMENTI AI VEICOLI.		
18. Trasformazione di n. 14 carrozze di 1 <sup>a</sup> e 2 <sup>a</sup> classe dal tipo francese al tipo Pietrarsa.		Per tipo antiquato e disadatto al servizio si è ritenuto di cambiarlo in occasione di grandi riparazioni. Ammesso anticipo di ricostruzione di circa 10 anni si addebita la sola quota che andrebbe a carico dei fondi speciali di circa 54 per cento. Anche questo lavoro era già stato iniziato dalle Meridionali.
Per una carrozza:		
Materie . . . . . L. 1,772.58		
Mano d'opera . . . . . » 1,044.20		
Spese generali al 40 per cento . . . . . » 417.68		
Totale . . . L. $3,234.46 \times 14 \times 0.54 =$	24,452,28	Come al n. 18.
19. Trasformazione di n. 23 carrozze di 2 <sup>a</sup> classe dal tipo francese al tipo Pietrarsa.		Come al n. 18.
Per una carrozza:		
Materie . . . . . L. 1,634.45		
Mano d'opera . . . . . » 1,278 »		
Spese generali al 40 per cento . . . . . » 511.20		
Totale . . . L. $3,423.65 \times 23 \times 0.54 =$	42,521.22	Come al n. 18.
20. Trasformazione di n. 36 carrozze di 3 <sup>a</sup> classe dal tipo francese al tipo Pietrarsa.		
Per una carrozza:		
Materie . . . . . L. 985.88		
Mano d'opera . . . . . » 813.40		
Spese generali al 40 per cento . . . . . » 325.36		
Totale . . . L. $2,124.64 \times 36 \times 0.54 =$	41,302 98	
<i>A riportarsi</i> . . . . L.	428,761.35	

SPECIFICAZIONE DELLA SPESA	IMPORTO	ANNOTAZIONI
<i>Riporto.</i> . . . L.	428,761.35	
21. Trasformazione di n. 9 carrozze di 3 <sup>a</sup> in carrozze atte al trasporto di pacchi postali e riduzione delle casse dal tipo francese al tipo Pietrarsa.		Per le ragioni di cui al n. 18, salvo che l'anticipo del rinnovamento si può in media ritenere di 15 anni.
Per una carrozza:		
Materie . . . . . L. 780.94		
Mano d'opera . . . . . » 665.30		
Spese generali al 40 per cento . . . . . » 266.12		
Totale . . . . . L. 1,712.36 × 9 × 0.40 =	6,164.40	
22. Soppressione della ritirata a n. 10 bagagliai-posta per ingrandire il compartimento postale.		Il miglioramento fu richiesto dalla Posta e fu fatto a spese sociali.
Per un bagagliaio:		
Materie . . . . . L. 109.53		
Mano d'opera . . . . . » 297 »		
Spese generali al 40 per cento . . . . . » 118.80		
Totale . . . . . L. 525.33 × 10 =	5,253.30	
23. Applicazione del freno e della relativa garetta a una carrozza di . . . classe.		Provvedimento necessario perchè mancavano le carrozze a picco.
Per una carrozza:		
Materie . . . . . L. 290.72		
Mano d'opera . . . . . » 325 »		
Spese generali al 40 per cento . . . . . » 130 »		
Totale . . . . . L. 745.72 × 1 =	745.72	
24. Innalzamento del telaio a n. 298 carrozze.		Lavoro necessario per la sicurezza della circolazione treni, essendo i respingenti ad altezza notevolmente inferiore a quella adottata per il materiale di nuova costruzione, pur essendo i due tipi entro i limiti di tolleranza delle norme ministeriali.
Per una carrozza:		
Materie . . . . . L. 4.32		
Mano d'opera . . . . . » 40.88		
Spese generali al 40 per cento . . . . . » 16.35		
Totale . . . . . L. 61.65 × 298 =	18,371.70	
<i>A riportarsi.</i> . . . . L.	459,296.47	

SPECIFICAZIONE DELLA SPESA	IMPORTO	ANNOTAZIONI
<i>Riporto</i> . . . . . L.	459,296.47	
25. Innalzamento del telaio a n. 558 carri. Per ogni carro:		Per le stesse ragioni di cui al n. 24, dovendo i carri entrare in composizione dei treni viaggiatori.
Materie . . . . . L. 10.64		
Mano d'opera. . . . . » 16.40		
Spese generali al 40 per cento . . . . . » 6.56		
Totale . . . . . L. <u>33.60</u> × 558 =	18,748.80	
26. Applicazione delle maniglie di sicurezza per gli agganciatori a n. 101 veicoli. Per ogni veicolo:		Lavoro richiesto dalle nuove norme 14 febbraio 1902.
Materie . . . . . L. 2.40		
Mano d'opera. . . . . » 4. »		
Spese generali al 40 per cento . . . . . » 1.60		
Totale . . . . . L. <u>8. »</u> × 101 =	808 »	
27. Trasformazione di tre vetture miste di prima e seconda classe e terrazzini in vetture ristoranti. Per le tre carrozze:		La trasformazione fu fatta per corrispondere alle esigenze del pubblico, specialmente di quello forestiero.
Materie . . . . . L. 8,232.33		
Mano d'opera. . . . . » 8,413.89		
Spese generali al 40 per cento . . . . . » 3,365.56		
Totale . . . . . L. _____	20,011.78	
28. Trasformazione di n. 10 bagagliai dal tipo francese al tipo Pietrarsa. Per un bagagliaio:		Per le stesse ragioni di cui al n. 18, salvo che l'anticipo di anni 25 e la quota a carico dei fondi speciali è del 28 per cento.
Materie . . . . . L. 821.22		
Mano d'opera. . . . . » 564.50		
Spese generali al 40 per cento . . . . . » 225.80		
Totale . . . . . L. <u>1,611.52</u> × 10 × 0.28 =	4,512.20	
<i>A riportarsi</i> . . . . . L.	503,377.25	

SPECIFICAZIONE DELLA SPESA	IMPORTO	ANNOTAZIONI
<i>Riporto.</i> . . . L.	503,377.25	
29. Impianto illuminazione ad acetilene in sostituzione dei fanali ad olio «La Fourie et Potel», a n. 3 carrozze tipo Pullmann. Per una carrozza . . . . . L. 550 » × 3 =	1,650 »	Per le stesse ragioni di cui al n. 27.
30. Sostituzione di n. 708 ruote con mozzo in ghisa corrispondenti a 354 assi montati per veicoli con ruote a disco pieno: Costo di due ruote con disco pieno (cerchio escluso) 344 × 0.60 = . . . . . L. 206 » Mano d'opera . . . . . » 10 » Spese generali al 40 per cento . . . . . » 4 » <u>Somma</u> . . . . . L. 220 » Valore delle ruote vecchie versate, kg. 200 × 0.05 = » 10 » <u>Spesa per ogni coppia di ruote</u> . . . L. 210 » <u>Per coppie 354 = 210 × 354 =</u>	74,340 »	Le ruote in ferro hanno durata uguale a quella del veicolo, e la Società ha dovuto far questo ricambio per difetto di tipo. Non si tien conto del ricambio dell'asse, quantunque gli assi con ruote a disco pieno siano più robusti e con il colletto di 85 mm. invece di 80.
31. Sostituzione del gancio e del tenditore da 8 tonnellate con quelli da 12 tonnellate a n. 839 veicoli. Per un veicolo: Materie . . . . . L. 80.20 Mano d'opera . . . . . » 19.80 Spese generali al 40 per cento . . . . . » 7.92 <u>L. 107.92</u> A dedurre: pel servamento del materiale fuori uso » 4.48 <u>Differenza</u> . . . . . L. 103.44 × 839 =	86,786.16	La sostituzione è stata fatta per garantire la sicurezza di circolazione dei treni, perchè i ganci di vecchio tipo si rompevano con troppa frequenza e causavano continui dimezzamenti di treni.
32. Sostituzione del tenditore semplice con quello doppio, tipo Surth, a n. 140 veicoli. Per un tenditore: Peso del doppio tenditore . . . . . Kg. 64 Peso del tenditore semplice . . . . . » 40 <u>Differenza</u> . . . . . Kg. 24 × L. 0.60 = L. 14.40 <u>L. 14.40 × 140 × 2 =</u>	4,088 »	Sostituzione fatta per uniformarsi alle nuove norme ministeriali 14 febbraio 1902.
<i>A riportarsi.</i> . . . L.	670,241.41	

SPECIFICAZIONE DELLA SPESA	IMPORTO	ANNOTAZIONI
<i>Riporto</i> . . . . L.	670,241.41	
<b>III. — MIGLIORAMENTI AGLI IMPIANTI DELLE OFFICINE.</b>		
33. Acquisto di una coloritrice ad aria compressa sistema « Lampo » e relativo impianto nelle officine di Palermo . . . . . L.	2,000 »	La spesa rappresenta un miglioramento nella lavorazione perchè la macchina ha dato buoni risultati, producendo una pitturazione migliore che a mano nelle parti incavate in cui non può penetrare il pennello.
34. Messa in opera delle due spianatrici specchi e due barenatrici cilindri (2 officine). Apparecchio per piegare tubi di grosso diametro (officina Messina). Spostamento maglio a vapore dalla officina di Messina a quella di Palermo (fondazioni, tubolature) »	3,000 »	
<b>IV. — LAVORI E PROVVISI PER I PIROSCAFI.</b>		
35. Modificazione delle mensole e dei cuscinetti di spinta delle ruote dei ferry-boats Scilla e Cariddi . . . . . »	6,233.53	La Commissione di collaudo presieduta dal comm. Masdea, pur riconoscendo l'utilità della modificazione, non volle però ammettere l'importo in aumento del valore dei ferry-boats. Questo lavoro si rese necessario per impedire le continue avarie delle ruote propulsatrici che si manifestavano nei primi tempi di esercizio per un difetto di costruzione.
36. Spese relative ai collaudi eseguiti e da eseguirsi dai funzionari sociali presso Ditte nazionali ed estere fornitrici dei materiali occorrenti alla costruzione dei due nuovi ferry-boats nei cantieri di Ancona e Palermo. . . . . »	4,500 »	Per la fornitura dei piroscafi la Società non percepisce nessuna quota di indennizzo di tali spese.
37. Spese inerenti al collaudo dei due ferry-boats anzidetti, dopo che saranno ultimati. Metà dell'importo presuntivo di lire 4000 . . . . . »	2,000 »	Nella fornitura precedente dei due piroscafi attualmente in esercizio, si divide a metà col Governo la spesa analoga.
38. Stipendi di due macchinisti di garanzia dei nuovi ferry-boats per i mesi di febbraio e marzo rispettivamente a tutto giugno 1905: (Mesi 5 + 4) = mesi 9 × lire 350 = . . . . . »	3,150 »	Spesa di collaudo che va a gravare sulla Società, causandole un onere di esercizio superiore a quello che avrebbe senza l'obbligo dei macchinisti di garanzia.
Totale . . . . L.	690,124.94	
Meno la somma che lo Stato accredita alla Società . . . . . »	255,000 »	
Resta l'ammontare dei lavori di miglioramento dei rotabili su cui la Società rinunzia ad ogni ulteriore compenso . . . . . L.	435,124.94	

Ulteriori domande avanzate dalla Società dopo il 20 aprile 1905.

DOMANDE	IMPORTO	ANNOTAZIONI
1. Rimborso della spesa per i progetti del nuovo allegato <i>B</i> fatti eseguire da apposito personale straordinario e consegnati alla Direzione compartimentale di Palermo L.	42,518.84	La Società rinuncia a qualunque compenso per tutti i titoli di cui contro.
2. Rimborso della somma spesa dalla Società per fare eseguire gli studi pel rafforzamento delle travate metalliche . . . . . »	32,485.64	
3. Rimborso della spesa di un modello (Archetipo) di ferry-boats . . . . . »	2,781.48	
4. Quote di spese generali sull'importo del materiale metallico acquistato a carico della Cassa per gli aumenti patrimoniali e del 2° fondo di riserva . . . . . »	33,215.64	
5. Spese per pratiche di espropriazioni per vertenze relative alla proprietà della sede stradale pendenti al 1° luglio 1885, e definite dalla Società nell'interesse dell'Amministrazione dello Stato . . . . . »	3,434.59	
6. Risanamento massicciata lungo le linee litoranee (titolo 99) . . . . . »	8,502.80	
7. Rimborso delle spese di sorveglianza del materiale mobile in corso di costruzione al 30 giugno 1905 . . . . . »	10,776 »	
Totale . . . . L.	133,704.99	

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

**Votazione a scrutinio segreto.**

PRESIDENTE. Procederemo ora all'appello nominale per le seguenti votazioni:

I. Votazione per la nomina di un Commissario di vigilanza all'Amministrazione del Fondo per il culto.

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

Proroga a tutto il 30 giugno 1908 delle disposizioni sulla cedibilità degli stipendi;

Concessione al comune di Parma di un mutuo di lire 2,750,000 all'interesse di favore del 3.50 % estinguibile in 50 anni;

Aumento di lire 600,000 al capitolo 51 « Sussidi diversi di pubblica beneficenza » del bilancio 1907-908 del Ministero dell'interno;

Maggiori assegnazioni e diminuzioni di stanziamento su alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero dell'interno per l'esercizio finanziario 1907-908;

Modificazioni all'organico degli ufficiali del Corpo sanitario militare, al testo unico delle leggi sugli stipendi ed assegni fissi pel R. esercito ed alla legge sull'avanzamento nel R. esercito;

Approvazione della convenzione 1° giugno 1907 per la liquidazione della gestione della Rete Sicula al 30 giugno 1905.

Prego il senatore, segretario, Taverna di voler fare l'appello.

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

PRESIDENTE. Le urne rimangono aperte.

**Nomina di scrutatori.**

PRESIDENTE. Procederemo ora all'estrazione a sorte dei nomi dei signori senatori che saranno incaricati dello spoglio delle schede per la votazione per la nomina di un commissario di vigilanza all'Amministrazione del Fondo per il culto.

Sono estratti a sorte i nomi dei signori senatori: Volterra, Massarucci e Rattazzi.

Discussione del disegno di legge: « Provvedimenti per gli Istituti di emissione e la circolazione dei biglietti di Banca e di Stato; e riduzione di tasse sugli affari » (N. 735).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Provvedimenti per gli Istituti di emissione e la circolazione dei biglietti di Banca e di Stato; e riduzione di tasse sugli affari ».

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

ARRIVABENE, *segretario*, legge:

(V. Stampato N. 735).

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

Nessuno chiedendo di parlare, la discussione generale è chiusa; passeremo alla discussione degli articoli che rileggo:

**Art. 1.**

Sono approvate le disposizioni contenute nell'allegato A annesso alla presente legge che modificano alcuni articoli del testo unico di legge sugli Istituti di emissione e la circolazione dei biglietti di Banca, approvato con Regio decreto 9 ottobre 1900, n. 373.

(Approvato).

**Art. 2.**

È approvata la convenzione stipulata il giorno 26 novembre 1907 fra i ministri delle finanze e del tesoro e la Banca d'Italia, riprodotta nell'allegato B della presente legge.

(Approvato).

**Art. 3.**

La somma esposta in passivo nella situazione finanziaria del Banco di Napoli, come ammontare del patrimonio del Banco stesso, viene diminuita di 15 milioni, e di altrettanta somma viene pure diminuita la categoria di attività denominata « partite immobilizzate e non consentite dalla legge 10 agosto 1893 ». Tale detrazione sarà utile ad ogni effetto di legge.

Agli stessi effetti è detratta dalle immobilizzazioni del Banco l'ammontare del conto corrente verso il Credito fondiario di cui all'art. 101 del testo unico, ridotto degli accantonamenti contemplati dal successivo art. 103. L'ammon-

tare del detto conto sarà iscritto in altra categoria della situazione del Banco.

La Cassa di risparmio del Banco di Napoli è autorizzata ad impiegare una parte del suo fondo di riserva nei mutui fondiari fatti dal Banco medesimo in dipendenza della legge 31 maggio 1887, n. 4511, subentrando nelle ragioni creditorie e ipotecarie del Banco, e i relativi atti di cessione saranno registrati con la tassa fissa di una lira.

(Approvato).

#### Art. 4.

Il Banco di Sicilia è autorizzato a destinare a favore dell'istruzione agraria in Sicilia un decimo degli utili netti del suo credito agrario e due centesimi di quelli dell'azienda bancaria.

(Approvato).

#### Art. 5.

Ferme restando le disposizioni contenute negli articoli 8 e 11 dell'allegato *T* alla legge 8 agosto 1895, n. 486, a coloro che, dopo aver prestato servizio allo Stato in ufficio remunerato con stipendio e con diritto a pensione, furono nominati funzionari del Banco di Napoli e del Banco di Sicilia, sono applicabili le disposizioni dell'art. 48 del testo unico delle leggi sulle pensioni degli impiegati civili e militari dello Stato approvato con Reale decreto 21 febbraio 1895, n. 70.

L'assegno annuale di pensione o la indennità una volta tanto saranno a carico dell'Amministrazione dello Stato e dei due Banchi predetti in proporzione della somma totale degli stipendi che ognuno di essi avrà corrisposto al pensionando.

(Approvato).

#### Art. 6.

Le anticipazioni contro deposito dei titoli, che la Cassa dei depositi e prestiti ha facoltà di chiedere in virtù dell'art. 5 della legge 8 luglio 1897, n. 252, saranno fatte dagl'Istituti di emissione a saggio non superiore al 3 per cento, e saranno esenti dalla tassa speciale sulle anticipazioni di cui all'art. 2 dell'allegato *C* della presente legge.

Le domande di anticipazione della Cassa dei depositi e prestiti dovranno essere autorizzate dal ministro del tesoro, il quale, volta per volta, ne fisserà i limiti.

(Approvato).

#### Art. 7.

Sono abrogati l'art. 36 del testo unico di legge sugl'Istituti di emissione e sulla circolazione dei biglietti di Banca, approvato con Regio decreto 9 ottobre 1900, n. 373, e l'articolo 3 della legge 27 dicembre 1903, n. 499.

(Approvato).

#### Art. 8.

Il Governo del Re è autorizzato a pubblicare un nuovo testo unico di legge sugl'Istituti di emissione e la circolazione dei biglietti di Banca, coordinando con quelle anteriori le disposizioni della presente legge.

(Approvato).

#### Art. 9.

È data facoltà al Governo del Re di modificare con decreto Reale, da emanarsi entro quattro mesi dalla pubblicazione della presente legge, gli statuti del Banco di Napoli e del Banco di Sicilia, in conformità alle disposizioni di legge.

(Approvato).

#### Art. 10.

Dai fondi di cassa del Tesoro verrà prelevata la somma di lire 60 milioni in valuta aurea e sarà aggiunta a quella di lire 91,250,000 pure in oro depositata alla Cassa depositi e prestiti quale riserva speciale per i biglietti di Stato, indicati nell'art. 21 della legge 8 agosto 1895, n. 486 e nell'art. 11 della legge 3 marzo 1898, n. 47.

Il deposito della detta somma di lire 60 milioni sarà eseguito gradualmente entro l'anno 1908, nel giorno che sarà fissato dal ministro del tesoro.

(Approvato).

#### Art. 11.

In aggiunta alla riserva speciale per i biglietti di Stato di cui al precedente articolo,

viene assegnato l'avanzo che sarà disponibile sulle rendite di Stato consolidate fornite alla Cassa dei depositi e prestiti per il servizio dei debiti redimibili descritti nelle tabelle A e B annesse all'all. M della legge 22 luglio 1894, n. 339, rimanendo così abrogato il comma e dell'art. 1 della legge 25 giugno 1905, n. 261.  
(Approvato).

## Art. 12.

Sono approvate le disposizioni contenute nell'allegato C della presente legge, che recano modificazioni a quelle ora vigenti per le tasse sugli affari.

(Approvato)

## Art. 13.

Il Governo del Re avrà facoltà di regolare con decreto Reale lo sconto presso gli Istituti di emissione dei titoli e degli effetti rilasciati dal Consorzio obbligatorio per l'industria zolfifera siciliana alla Banca autonoma di credito minerario per la Sicilia.

ARCOLEO. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

ARCOLEO. Sento il dovere di aggiungere la modesta mia voce a quella certo più autorevole dell'altro ramo del Parlamento e di ringraziare l'onorevole Presidente del Consiglio ed i ministri del tesoro e di agricoltura, che hanno accettato la proposta che si riassume nell'articolo 13.

Quando si discusse questa legge io non dissimulai le mie preoccupazioni, ma va data lode al Governo di aver fatto tutti gli sforzi, affinché la legge potesse providamente soccorrere ai bisogni dell'isola. Ora il Presidente del Consiglio ha dichiarato di assumere una grave responsabilità, e di tanto gli va data lode in quanto che in questa occasione certo è molto meno arduo che si provveda per mezzo del Parlamento, che con facoltà discrezionali del Governo. Ma, in ogni modo, io sento il dovere di rinnovare i miei ringraziamenti e di constatare sempre più che quando si tratta degli interessi dell'isola cui appartengo, vibra sempre il sentimento nazionale e sono all'unisono il Governo ed il Parlamento. (Approvazioni).

GIOLITTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

GIOLITTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Ringrazio il senatore Arcoleo delle sue gentili parole all'indirizzo mio e dei miei colleghi. La questione dell'industria degli zolfi per la Sicilia è questione vitale, perchè da essa traggono i mezzi di sussistenza molte decine di migliaia di lavoratori, ed è una delle industrie più prospere destinate ad avere un maggiore avvenire. Credo che il provvedere a che essa possa avere il credito di cui ha assoluto bisogno, sia un interesse comune a tutta la Sicilia, e, per conseguenza, sia un vero interesse italiano, come ha detto benissimo il senatore Arcoleo. (Approvazioni).

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, pongo ai voti l'articolo 13 del quale ho dato lettura.

Coloro che lo approvano sono pregati di alzarsi.

(Approvato).

Ora leggerò gli allegati A, B e C annessi a questo disegno di legge:

## ALLEGATO A.

Modificazioni al testo unico di legge sugli Istituti di emissione e sulla circolazione dei biglietti di Banca approvato con Regio decreto 9 ottobre 1900, n. 373.

## Articolo unico.

Agli articoli 7, 16 (primo comma), 22, 23, 30, 31, 33, 42, 107 e 110 del testo unico di legge sugli Istituti di emissione e sulla circolazione dei biglietti di Banca approvato con R. decreto 9 ottobre 1900, n. 373, sono sostituiti i seguenti:

Art. 7. — Il limite massimo normale della circolazione degli Istituti di emissione è stabilita in lire 908 milioni e ripartito come segue:

Banca d'Italia . . .	L. 660,000,000
Banco di Napoli . . .	» 200,000,000
Banco di Sicilia . . .	» 48,000,000

Per il Banco di Sicilia resta fermo l'aumento del limite normale della sua circolazione fino ad altri 10 milioni di lire esclusivamente per operazioni di anticipazioni su fedi di deposito e di sconto a saggio di favore di note di pegno degli zolfi, ai termini dell'art. 22 della legge 15 luglio 1906, n. 233 e della legge 6 giugno 1907, n. 286.

Art. 16 (primo comma). — Fermo ad ogni effetto il disposto dell'art. 12, la riserva metallica, effettiva o equiparata da disposizioni di legge, per la circolazione concessa ai tre Istituti, non può in nessun caso discendere sotto il limite minimo irriducibile di 400 milioni di lire per la Banca d'Italia, di 120 milioni per il Banco di Napoli, salva la disposizione dell'articolo 13, e di 28 milioni per il Banco di Sicilia; e queste somme sono destinate esclusivamente a garantire un importo eguale di biglietti in circolazione dei tre Istituti.

Art. 22. — È soggetta a tassa la circolazione media effettiva dei biglietti, dedotto l'ammontare della riserva di cui all'art. 12. Non è soggetta a tassa la circolazione dei biglietti, anche se eccedente i limiti fissati dall'art. 7, quando i biglietti siano coperti per intero da valuta metallica legale o da oro in verghe esistenti in cassa, ai sensi del primo comma dell'art. 8.

Parimenti non è soggetta a tassa la circolazione dipendente dalle ordinarie anticipazioni al Tesoro, di cui all'art. 27, e per la Banca d'Italia la circolazione dei suoi biglietti di cui all'art. 79.

Salve le disposizioni della presente legge, la misura della tassa sulla circolazione normale è determinata dalle disposizioni degli articoli 23, 24, 25, 67, 69, 70, 72 e 73.

Art. 23. — La tassa sarà uguale a un terzo della ragione dello sconto per la circolazione dei biglietti eccedente il limite normale, purchè sia mantenuto il rapporto prescritto con la riserva metallica di cui all'art. 12 (salvo il disposto dell'art. 20) e purchè le eccedenze non superino le somme seguenti:

Banca d'Italia . . .	L. 50,000,000
Banco di Napoli . . .	» 15,000,000
Banco di Sicilia . . .	» 4,000,000

Quando la circolazione dei biglietti superi queste somme, per la circolazione eccedente e fino al doppio delle somme medesime, semprechè sia mantenuto il rapporto prescritto con la riserva metallica, la tassa sarà eguale a due terzi della ragione dello sconto.

Per la circolazione che ecceda le somme di lire 100 milioni e fino a 150 milioni per la Banca d'Italia, di 30 milioni e fino a 45 milioni per il Banco di Napoli e di 8 e fino a 12 per il Banco di Sicilia, purchè esista il detto rapporto

della riserva metallica, la tassa sarà eguale alla intera ragione dello sconto.

Per le ulteriori eccedenze, o quando non esista il rapporto prescritto con la riserva metallica gl'Istituti pagheranno allo Stato una tassa straordinaria del 7.50 per cento.

Art. 30. — Durante il corso legale dei biglietti la ragione normale dello sconto è uguale per tutti gli Istituti e non può variare senza l'autorizzazione del ministro del tesoro.

Il ministro del tesoro con provvedimento applicabile contemporaneamente ai tre Istituti può promuovere le variazioni della ragione normale dello sconto quando ritenga che lo esigano le condizioni del mercato.

Però gli Istituti possono scontare ad un tasso dell'uno per cento in meno gli effetti cambiari ceduti dalle Banche popolari, da le Banche minerarie, dagli Istituti di sconto e da quelli di credito agricolo che siano organizzati:

1° per servire da intermediari tra il piccolo commercio e gli Istituti di emissione;

2° per lo sconto delle note di pegno (*warrants*) dei magazzini generali e dei depositi franchi.

Il detto sconto di favore non può eccedere:

per la Banca d'Italia . . .	L. 100,000,000
per il Banco di Napoli . . .	» 30,000,000
per il Banco di Sicilia . . .	» 9,000,000

Gli Istituti possono applicare il saggio di favore allo sconto diretto delle note di pegno:

a) delle sete depositate nei magazzini generali legalmente costituiti;

b) degli zolfi depositati nei magazzini generali, o in quelli ad essi equiparati ai sensi dell'art. 13 del Regio decreto 22 luglio 1906, n. 378.

Indipendentemente dalle eccezioni considerate in questo articolo, gli Istituti di emissione possono concedere, durante il corso legale, sconti di effetti cambiari ad un saggio inferiore a quello normale, alle condizioni determinate col decreto Reale 25 ottobre 1895, numero 639.

Il saggio anzidetto, che non dovrà in nessun caso essere inferiore al 3 per cento, potrà essere variato con decreto del ministro del tesoro, sentiti gli Istituti d'emissione, ogni volta che le condizioni del mercato lo consiglino.

Art. 31. — Gli Istituti possono fare anticipazioni a non più di quattro mesi:

1° sopra titoli del debito pubblico dello Stato o buoni del Tesoro. Per i buoni del tesoro a lunga scadenza l'anticipazione può farsi fino a due anni, ai termini dell'art. 3 della legge 7 aprile 1892, n. III.

2° sopra titoli garantiti dallo Stato o dei quali lo Stato abbia garantiti gli interessi, sia direttamente, sia per mezzo di sovvenzioni vincolate espressamente al pagamento degli interessi degli stessi titoli;

3° sopra cartelle degli Istituti di credito fondiario;

4° sopra le cartelle emesse ai termini della legge 25 giugno 1906, n. 255 dalla Sezione annessa alla sede in Catanzaro dell'Istituto di credito agrario « Vittorio Emanuele III »;

5° sopra titoli pagabili in oro, emessi o garantiti da Stati esteri.

Per i titoli di cui ai nn. 1, 2 e 3 e per i buoni del Tesoro a lunga scadenza le anticipazioni possono farsi fino a nove decimi dal valore di Borsa.

Per i titoli di cui al n. 4, fino a tre quarti del loro valore corrente.

Per i titoli di cui al n. 5, fino a quattro quinti del valore di Borsa.

Per i buoni del Tesoro ordinari fino alla totalità del loro valore.

Tutti i titoli anzidetti non possono essere valutati al disopra del valore nominale.

6° sopra valute d'oro e d'argento, tanto nazionali quanto estere, a corso legale e sopra verghe d'oro;

7° sopra sete grezze e lavorate in organzini ed in trame, valutate non oltre i tre quarti del loro valore corrente e sopra verghe d'argento valutate non oltre i due terzi del loro valore corrente;

8° sopra fedi di deposito di magazzini generali legalmente costituiti e dei depositi franchi, e sopra ordini in derrate o in zolfi per non più di due terzi del valore delle merci che rappresentano;

9° sopra certificati di deposito di spiriti e di cognac esistenti nei magazzini costituiti secondo gli articoli 8 e 9 del testo unico delle leggi per gli spiriti approvato con Regio decreto 3 dicembre 1905, n. 651, per non più di metà del valore dell'alcool e cognac depositati.

Gli Istituti possono inoltre fare anticipazioni fino a sei mesi di scadenza:

a) sopra fedi di deposito di sete, emesse dai magazzini generali legalmente costituiti;

b) sopra fedi di deposito di zolfi dei magazzini generali di cui nella legge 15 luglio 1906, n. 333 e di quelli ad essi equiparati ai sensi dell'articolo 13 del Regio decreto 22 luglio 1906, n. 378, fino a quattro quinti del valore dello zolfo rappresentato dalle fedi stesse, al netto dei prelevamenti, ai sensi della legge 6 giugno 1907, n. 286.

La misura dell'interesse su tali anticipazioni potrà essere inferiore, di non oltre l'uno per cento, a quella normale sulle altre anticipazioni;

c) sopra fedi di deposito dei magazzini generali per gli agrumi e loro derivati, esercitati dalle Società di cui all'art. 2 della legge 8 luglio 1903, n. 320, per non più di due terzi del valore delle merci che rappresentano;

d) sopra depositi di derivati di prodotti agrumari sino a due terzi del loro valore.

Art. 33. — Gli Istituti di emissione possono comperare e vendere a contanti o a termine, per proprio conto, tratte e assegni sull'estero e cambiali sull'estero munite di due o più firme notoriamente solvibili, a scadenza non maggiore di tre mesi, pagabili in oro. Queste operazioni, finchè dura il corso legale, non possono, senza autorizzazione del ministro del tesoro, estendersi oltre il limite di quanto occorra agli Istituti stessi per rifornirsi della riserva metallica, per convertire in versamenti all'estero i certificati nominativi utili al pagamento dei dazi di importazione, o per soddisfare agli ordini eventuali del Tesoro.

Gli Istituti di emissione avranno facoltà di fare impieghi in cambiali sull'estero e in conti correnti all'estero, non destinati alla riserva per la circolazione e pei debiti a vista, nei limiti che saranno fissati dal ministro del tesoro, tenuto conto delle condizioni generali del mercato monetario.

Art. 42. — Gli Istituti di emissione possono assumere l'esercizio delle ricevitorie provinciali delle Imposte dirette.

Essi hanno facoltà di fare alle provincie, delle quali hanno assunto il servizio di ricevitoria, versamenti anticipati di sovrimposta per

un ammontare non superiore a quello di due rate bimestrali.

Le somme anticipate dovranno essere rimborsate entro il termine massimo di sei mesi dalla data del versamento e non potrà farsi una nuova anticipazione se non siano trascorsi due mesi dall' integrale restituzione delle precedenti.

Art. 107. — Agli effetti della vigilanza sugli Istituti di emissione e sulla circolazione di Stato e bancaria è istituita una Commissione permanente presieduta dal ministro del tesoro.

Essa è composta:

di quattro senatori e di quattro deputati eletti dalle Camere rispettive, e, in caso di scioglimento della Camera dei deputati, i deputati rimangono in ufficio sino a nuove nomine;

di cinque membri nominati per decreto Reale, promosso dal ministro del tesoro udito il Consiglio dei ministri.

I membri di nomina governativa sono:

un presidente o consigliere del Consiglio di Stato;

un presidente o consigliere della Corte dei conti;

il direttore generale del Tesoro;

l'ispettore generale per la vigilanza sugli Istituti di emissione, sui servizi del Tesoro e sulle opere di risanamento della città di Napoli;

l'ispettore generale del credito e della previdenza presso il Ministero di agricoltura, industria e commercio.

La Commissione elegge nel suo seno un vicepresidente.

Art. 110. — La vigilanza permanente diretta sugli Istituti di emissione e su tutte le annesse gestioni è esercitata dal ministro del tesoro per mezzo di un ufficio di ispezione generale.

#### ALLEGATO B.

##### Convenzione fra il Governo e la Banca d'Italia.

Questo giorno ventisei del mese di novembre dell'anno 1907, in Roma, nella sede del Ministero del tesoro, fra il Governo italiano rappresentato dal ministro del tesoro avv. Paolo Carcano, dal ministro delle finanze avv. Pietro

Lacava e la Banca d'Italia, rappresentata dal cav. G. Cr. Bonaldo Stringher Direttore generale e dai signori comm. Tommaso Bertarelli, Presidente del Consiglio Superiore, cav. Giustino Bosio e comm. Giovanni Donn, Vicepresidenti, comm. avv. Giovanni Castelli della Vinca, segretario, comm. ing. Francesco Ceriana e conte comm. avv. Riccardo Rocca, consiglieri della Banca medesima;

Premesso che da tempo tra il Ministero delle finanze e la Banca d'Italia verte una questione sulla interpretazione dell'articolo 66 del testo unico di legge sugli Istituti di emissione riguardo alla riduzione della tassa di circolazione a 25 centesimi per ogni 100 lire di biglietti del detto Istituto, questione che potrà sorgere in seguito anche riguardo alla riduzione a centesimi 10 per ogni 100 lire di biglietti, ai sensi dell'articolo 67 del citato testo unico;

Premesso che l'origine della vertenza deriva dal fatto che il Ministero delle finanze, in base anche ad una decisione della IV Sezione del Consiglio di Stato, in una questione analoga surta tra il Ministero del tesoro e il Banco di Sicilia, opina che l'accennata riduzione di tassa non possa concedersi se non nel caso che la riduzione delle immobilizzazioni sia avvenuta per effettiva liquidazione di esse, escluso il pareggiamento col fondo accantonato per disposizione di legge agli scopi della mobilitazione obbligatoria, mentre la Banca d'Italia ritiene che, per la lettera e lo spirito delle disposizioni contenute nei citati articoli, i quali corrispondono ad accordi consacrati nella Convenzione tra il Governo e la Banca del 28 novembre 1896, non possa contrastarsi ad essa il diritto alla riduzione della tassa in base allo stato attuale delle immobilizzazioni risultante dalle situazioni ufficiali in lire 84,369,401.81 al 31 dicembre 1905 e in lire 66,120,083.96 al 31 dicembre 1906, al netto dell'accantonamento;

Premesso che la Commissione permanente di vigilanza sulla circolazione e sugli Istituti di emissione, sentita sull'importante questione ai termini dell'articolo 1 del Regio decreto 1° giugno 1897, n. 211, ha espresso l'avviso che sia applicabile in linea equitativa la disposizione dell'articolo 66 del citato testo unico, circa la riduzione della tassa di circolazione, ciò che condurrebbe a seguire lo stesso criterio per

l'applicazione dell'articolo 67 del testo medesimo;

Ritenuto che secondo l'ultima situazione ufficiale della Banca (10 novembre corrente) il valore di bilancio delle dette partite immobilizzate è ridotto a lire 50,791,000 e l'Istituto dimostra che il conto delle dette immobilità sarà ridotto a fine d'anno (comprendendo l'accantonamento di 6 milioni dell'esercizio in corso a meno di lire 42 milioni);

Ritenuto, infine, che l'ammontare complessivo della massa di rispetto dell'Istituto alla chiusura dell'esercizio corrente ascenderà a oltre 46,500,000 lire, e che il credito liquido residuo verso la Società per il risanamento di Napoli (compresa la parte della Banca Romana in liquidazione) considerato dall'alinea dell'art. 6 della legge 7 luglio 1902, n. 290, per dedurlo dalle partite immobilizzate da liquidare entro il 1908, ammonterà, al 31 dicembre prossimo, intorno a lire 42,000,000; per guisa che si potranno ritenere esaurite nell'anno 1907 le liquidazioni che la Banca dovrebbe compiere per legge al 31 dicembre 1908;

Considerando:

Che, secondo la tesi sostenuta dalla Banca d'Italia, la tassa per la circolazione dei biglietti della Banca medesima per l'anno 1906 sarebbe di lire 300,000 circa (a prescindere dalla somma di lire 2,548,366.72, pagate al Tesoro in conto interessi sul fondo lasciato nelle casse dell'Istituto come tesoriere provinciale, attenuante l'ammontare della circolazione tassabile);

Che, facendo, secondo lo stesso criterio, la liquidazione della tassa per la circolazione dei biglietti nell'anno 1907 (a prescindere dalla tassa straordinaria sulla circolazione eccedente il limite normale, tassa da pagarsi in ogni caso), la tassa normale darebbe alla finanza in quest'anno un reddito di circa mezzo milione di lire;

Che, se poi, in ipotesi, per sentenza del magistrato ordinario, fosse riconosciuto applicabile il disposto letterale dell'art. 67 del citato testo unico di legge, corrispondente all'art. 16 della Convenzione fra Stato e Banca del dì 28 novembre 1896, la Banca d'Italia potrebbe trovarsi in condizioni di godere sin dal 1908 della riduzione della tassa a soli 10 centesimi per ogni 100 lire per tutta la sua circolazione scoperta; mentre lo Stato, perdurando l'accantonamento

dei 6 milioni e dei frutti degli accantonamenti già fatti anche rispetto all'esercizio prossimo 1908, non avrebbe modo di partecipare agli utili ripartibili dell'Istituto, i quali debbonsi fissare, a tenore degli accordi approvati per legge, al netto degli accantonamenti;

Che le condizioni accertate del patrimonio della Banca d'Italia sono di già tali da poter consentire, senza verun pericolo, qualche sollecito temperamento nell'applicazione di quella parte della legge sugli Istituti di emissione che riguarda l'obbligo degli annuali accantonamenti sino a tutto l'anno 1908;

Considerando, infine, che, in questa occasione, lo Stato può domandare alla Banca la rinuncia ad una parte degli impieghi facoltativi in titoli ad essa concessi dalla Convenzione 28 novembre 1896, e di consolidare una parte delle riserve in oro e argento aumentate negli ultimi anni, portando da 300 a 400 milioni la riserva irriducibile, nonostante qualsiasi riduzione nella circolazione dei biglietti, convenendo altresì con la Banca anticipazioni di favore per eventuali bisogni della Cassa dei depositi e prestiti;

A modificazione o in aggiunta degli accordi fissati con le Convenzioni 30 ottobre 1894 e 28 novembre 1896, si conviene quanto appresso:

#### Art. 1.

La Banca d'Italia avrà facoltà di disporre dei frutti delle somme accantonate, onde tratta la seconda parte dell'art. 53 del testo unico di legge sugli Istituti di emissione, nella formazione dei suoi bilanci per gli esercizi 1907 e 1908 agli effetti degli utili netti ripartibili.

#### Art. 2.

La Banca medesima preleverà sull'ammontare complessivo dei detti frutti le somme necessarie per corrispondere al Tesoro dello Stato a titolo di tassa normale sulla circolazione dei biglietti e di partecipazione agli utili ripartibili dell'Istituto, un'annualità di L. 1,200,000 per l'anno solare 1906 e un'annualità di lire 1,400,000 per ciascuno degli anni 1907 e 1908, nelle quali annualità s'intendono computati lo abbuono di cui all'art. 24 e l'esenzione prevista dall'art. 79 del testo unico predetto, e rimane impregiudicata l'eventuale applicazione delle

maggiori tasse stabilite dall'art. 23 del testo medesimo.

Nei bilanci della Banca d'Italia sarà conteggiata la somma dovuta per tassa di circolazione, secondo i citati articoli 66 e 67 del testo unico delle leggi bancarie; e, cioè, con le aliquote di centesimi 25 per gli anni 1906 e 1907, di centesimi 10 per il 1908, tenuto conto delle altre disposizioni di legge riguardanti le liquidazioni della tassa.

La differenza fra l'ammontare della tassa così determinata e le somme di lire 1,200,000 e di lire 1,400,000, rispettivamente, sarà considerata come partecipazione dello Stato agli utili netti ripartibili dell'Istituto, in relazione all'anticipato uso dei frutti degli accantonamenti per la formazione dell'utile ripartibile agli azionisti della Banca per gli esercizi 1907 e 1908.

#### Art. 3.

A modificazione dell'art. 3 della Convenzione 28 novembre 1896, approvata con legge 17 gennaio 1897, n. 9, la riserva irriducibile della Banca d'Italia viene elevata, col 1° gennaio 1908, da 300 a 400 milioni di lire, fermo rimanendo a ogni effetto il disposto dell'art. 12 del testo unico di legge sugli Istituti di emissione.

#### Art. 4.

La Banca d'Italia abbandona la facoltà concessa dall'art. 12 della Convenzione suddetta riguardante l'impiego in buoni del Tesoro italiano senza distinzione di scadenza, o in titoli ad essi equiparati, delle somme ricavate dalle mobilizzazioni a tutto il 31 dicembre 1907.

#### Art. 5.

Per eventuali occorrenze della Cassa dei depositi e prestiti, la Banca d'Italia si obbliga fornirle, su domanda del ministro del tesoro e sino a concorrenza di una somma non superiore a 50 milioni, anticipazioni contro deposito di titoli di Stato o garantiti dallo Stato, verso corresponsione di un interesse non eccedente 3 per cento l'anno.

#### Art. 6.

La presente Convenzione sarà presentata, entro l'anno corrente, al Parlamento per la sua approvazione.

Frattanto la Banca d'Italia versa al Tesoro dello Stato la somma di lire 1,200,000 in conto di quanto sia da essa dovuto, per i titoli indicati nell'art. 2, al Tesoro stesso per l'anno 1906. Approvata la Convenzione, l'annualità riguardante il 1907 sarà versata entro 15 giorni dall'accennata approvazione; e quella relativa al 1908 sarà versata in due rate eguali entro il 20 luglio 1908 e 20 gennaio 1909.

Qualora mancasse l'approvazione legislativa, rimarranno integre e impregiudicate le rispettive ragioni delle parti contraenti.

*Firmati:* AVV. PIETRO LACAVA, Ministro delle finanze.  
AVV. PAOLO CARCANO, Ministro del tesoro.  
RONALDO STRINGHER, Dir. G. Banca d'Italia.  
TOMMASO BERTARELLI, Pres. C. S. Banca d'Italia  
GIUSTINO BOSIO.  
GIOVANNI DONN.  
AVV. GIOVANNI CASTELLI DELLA VINCA, Seg.  
C. S. Banca d'Italia.  
FRANCESCO CERIANA.  
RICCARDO ROCCA.  
ACHILLE PADOA, testimonio.  
GIOVANNI CIGLIANA, testimonio.

#### ALLEGATO C.

#### Modificazioni alle leggi riguardanti tasse sugli affari.

#### Art. 1.

La tassa speciale sulle anticipazioni o sovvenzioni contro deposito o pegno di merci, titoli o valori, fatte dalle Casse di risparmio, dalle Società o dagli Istituti, stabilita dalla legge 7 aprile 1898, n. 116; è ridotta alla metà, e cioè alla misura di mezzo centesimo al giorno per ogni mille lire.

La tassa predetta è ridotta al quarto, e cioè ad un quarto di centesimo al giorno per ogni mille lire, per le operazioni di anticipazioni e sovvenzioni fatte contro deposito o pegno costituito esclusivamente da titoli dello Stato o garantiti dallo Stato.

È abrogata la disposizione contenuta nell'articolo 4, secondo comma, della legge 7 aprile 1898, n. 116.

## Art. 2.

Le cambiali, gli effetti o recapiti di commercio contemplati nell'art. 3, secondo capoverso, della legge 4 luglio 1897, n. 414 e le fatture accettate con obbligo di pagamento a termine, sono soggette ad una tassa di bollo graduata nelle misure seguenti:

Con scadenza fino a sei mesi, per ogni cento lire o frazione di cento lire, centesimi 6;

Con scadenza oltre sei mesi per ogni cento lire o frazione di cento lire, centesimi 12.

Per le cambiali sino a cento lire colla scadenza fino a sei mesi la tassa sarà di centesimi cinque e con scadenza oltre sei mesi di centesimi dieci.

Le cambiali in bianco sono soggette alla tassa propria di quelle aventi scadenza superiore a sei mesi.

Le quietanze apposte sulle cambiali sono esenti da bollo; ed è abrogato l'ultimo comma dell'art. 4 della legge 4 luglio 1897, n. 414.

Per le cambiali pagabili all'estero, o provenienti dall'estero ed assoggettate alle tasse di bollo dovute nel paese di origine le tasse di cui sopra sono ridotte alla metà.

## Art. 3.

La tassa di bollo stabilita per ogni foglio dall'art. 19, n. 45 della legge 4 luglio 1897 per gli originali degli atti di protesto cambiario, è graduata come appresso:

Se la somma della cambiale	
non eccede lire 50 . . . . .	L. 0.30
se eccede lire 50 e non lire 100 . . . »	0.60
» lire 100 e non lire 500 . . . »	1.20
» lire 500 a lire 2000 . . . »	2.40
per ogni maggiore somma . . . . . »	3.60

## Art. 4.

Le tasse stabilite nei tre articoli precedenti non sono soggette ad aumento di decimi.

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

**Chiusura di votazione.**

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la votazione a scrutinio segreto.

Prego i senatori Volterra, Massarucci e Rattazzi di procedere alla numerazione dei voti

della votazione per la nomina di un commissario di vigilanza all'Amministrazione del Fondo per il culto, ed i signori senatori segretari di procedere allo spoglio delle altre votazioni a scrutinio segreto.

(I senatori segretari numerano i voti, e gli scrutatori fanno lo spoglio delle schede).

**Dichiarazioni del ministro dei lavori pubblici.**

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*.  
Chiedo scusa al Senato se non mi sono trovato presente in principio di seduta, quando è stato discusso il disegno di legge per l'approvazione della Convenzione per la liquidazione della gestione della Rete Sicula, e chiedo scusa anche al relatore dell'Ufficio centrale se perciò non ho potuto fare le dichiarazioni che erano richieste nell'ultima parte della sua relazione. Mi ha supplito, è vero, egregiamente, il collega del tesoro, col quale sono in perfetto accordo, ma credo opportuno di soggiungere qualche informazione che egli non si trovava in caso di dare. L'Ufficio centrale ha richiamato esplicitamente la mia attenzione sulla superfluità di talune Commissioni attinenti alla materia ferroviaria, e sono precisamente: la Commissione per lo studio dell'ordinamento di strade ferrate; la Commissione per gli Istituti di previdenza e la Commissione per i riscatti.

Quanto alla prima, essa non si raduna già da qualche anno, e soltanto il presidente attende alla pubblicazione di studi relativi all'ordinamento delle ferrovie. La seconda ha compiuto i lavori di riparto o valutazione dei disavanzi degli Istituti di previdenza; sono invece in corso gli studi circa gli accertamenti per la non retta applicazione fatta dalle Società delle norme di quiescenza. Quanto alla terza, gli studi relativi al riscatto di gran parte delle linee sono stati compiuti; mancherebbero da fare studi per linee, di cui è lontano il tempo nel quale lo Stato potrà fare uso della facoltà di riscatto, o per linee, che sono di recente concessione.

Appena assunto l'ufficio, io mi sono preoccupato del problema relativo alla esistenza di codeste Commissioni, le quali importarono finora

una spesa di circa 800 mila lire, e per condurre a termine il loro compito richiederebbero una ulteriore spesa.

Ma, ancora più che per la spesa, me ne sono preoccupato perchè le convinzioni mie di studioso e di amministratore sono contrarie allo istituto di Commissioni che, fornite di un proprio personale, disponendo di fondi specialmente ad esse assegnati, presiedute da un uomo politico (per quanto veramente eminente, ed il cui zelo è superiore ad ogni elogio) sottraggono funzioni ad organi od uffici amministrativi, ai quali naturalmente ne spetterebbe la competenza; e, dando luogo a contraddizione negli intenti, a disarmonia nei procedimenti, sono causa di difficoltà ed attriti, dei quali spesso lo Stato paga le spese. Simili Commissioni sono organismi ibridi, che sfuggono ad ogni vera responsabilità funzionale o politica. (*Bene*).

Per queste ragioni fin dai primi giorni incaricai gli uffici competenti, ossia la Direzione generale delle ferrovie e l'Ufficio speciale delle ferrovie, di studiare se le funzioni, che sono ora adempiute da quelle Commissioni, non possano essere adempiute dai propri organi dell'Amministrazione con la stessa gelosa tutela degli interessi dello Stato.

D'altra parte, indirizzai ai presidenti delle Commissioni formale invito di indicarmi quanto tempo e quanto danaro possa ancora occorrere per il compimento del lavoro delle Commissioni stesse.

Sono in attesa del risultato di tali studi ed indagini; ed avuto che lo abbia, di concerto col collega del tesoro, mi propongo di considerare quale sia la via più opportuna da seguire. Può essere certo il Senato che, tanto da parte del mio collega, quanto da parte mia la decisione sarà presa senza alcuna preoccupazione di persona, ma col solo scopo di assicurare la migliore tutela degli interessi dello Stato ed il buon ordine della pubblica Amministrazione.

Spero che le mie dichiarazioni possano aver soddisfatto il relatore dell'Ufficio centrale. (*Approvazioni*).

RATTAZZI, *relatore*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

RATTAZZI, *relatore*. A me non rimane altro che ringraziare il ministro dei lavori pubblici delle cortesie risposte che ha voluto rivolgermi, e se mi consente aggiungerò un plauso ai con-

getti che ha manifestato e che rispondono effettivamente agli interessi, non solo dell'Erario ma del buon andamento della pubblica Amministrazione.

**Approvazione del disegno di legge: « Tassa comunale sulla pietra pomice nell'isola di Lipari » (N. 732).**

PRESIDENTE. Procederemo ora alla discussione del disegno di legge: « Tassa comunale sulla pietra pomice nell'isola di Lipari ».

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

ARRIVABENE, *segretario*, legge:  
(*V. Stampato N. 732*).

PRESIDENTE. È aperta la discussione generale su questo progetto di legge.

Nessuno chiedendo di parlare e non essendovi oratori iscritti, dichiaro chiusa la discussione generale.

Passeremo ora alla discussione degli articoli, che rileggo:

#### Art. 1.

La tassa di escavazione che il comune di Lipari avrà facoltà di riscuotere, qualora intenda applicare il sovrano rescritto 24 giugno 1855, sulla pietra pomice che si estrae dalle cave situate in quell'isola, non potrà eccedere:

- a) lire 2 al quintale per la pomice ed i bastardoni;
- b) lire 0.90 per il pezzame e lapillo;
- c) lire 0.70 per la pomice macinata;
- d) lire 0.55 per l'alessandrina.

La tassa si riscuoterà sia in locali appositamente destinati sia al momento dell'imbarco.

La tassa non potrà colpire il materiale escavato prima del giorno stabilito per la sua applicazione.

(Approvato).

#### Art. 2.

Nel caso di applicazione del precedente articolo, ferme restando le attuali consuetudini intorno al lavoro nelle cave di pomice di proprietà comunale degli operai indigeni di Lipari, il comune esigerà, oltre la tassa di escavazione dovuta dagli escavatori in ragione della quantità e qualità della pomice estratta nelle proprie cave, un diritto di esercizio o di

licenza da applicarsi mensilmente ad ogni singolo escavatore.

Tale diritto sarà stabilito tenendo presenti le condizioni di ricchezza, di produttività e di trasporto di ogni singola cava, ed è fissato entro un limite massimo di lire 30 ed un limite minimo di lire una mensile, da stabilirsi per ogni singola cava comunale da una Commissione da nominarsi dal municipio e della quale farà parte il direttore tecnico di cui all'articolo 4.

(Approvato).

### Art. 3.

Il comune di Lipari deve curare a mezzo del direttore, di cui l'articolo seguente, che tutti gli operai occupati nelle cave e nel trasporto della pomice sino al mare, tanto per le cave di sua proprietà quanto per quelle di proprietà privata, siano assicurati contro gli infortuni del lavoro, a' termini della legge (testo unico) 31 gennaio 1904, n. 51.

I privati esercenti delle cave devono stipulare l'assicurazione predetta presso la Cassa nazionale di assicurazione per gli infortuni col mezzo dell'Amministrazione del comune di Lipari.

Il comune è obbligato a rimborsare agli esercenti, nel modo e nei termini che saranno stabiliti con decreto Reale, la spesa da essi sostenuta per l'assicurazione degli operai contro gli infortuni.

(Approvato).

### Art. 4.

Il comune di Lipari affiderà la direzione delle sue cave ad un direttore tecnico, il quale, nei riguardi della sicurezza, dovrà disciplinare anche i lavori delle cave di proprietà privata, secondo le norme stabilite dalla legge 30 marzo 1893, n. 184, e dal regolamento per la sua esecuzione del 10 gennaio 1907, n. 152.

Le competenze di tale direttore, tanto per la direzione delle cave comunali quanto per la sorveglianza delle cave di proprietà privata, saranno a totale carico del comune.

La nomina del direttore dovrà riportare l'approvazione dell'ingegnere delle miniere del distretto di Caltanissetta ai termini dell'articolo 16 della legge citata.

(Approvato).

### Art. 5.

Il municipio di Lipari dovrà stabilire, mediante apposito regolamento, le norme da applicarsi per l'esecuzione della presente legge, deliberato secondo le forme della legge comunale e provinciale e da sottoporsi all'approvazione del Ministero d'agricoltura e commercio d'accordo col Ministero delle finanze.

(Approvato).

Questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

**Discussione del progetto di legge: « Modificazioni alla legge 31 maggio 1903, n. 254, sulle case popolari » (N. 740).**

PRESIDENTE. Ora l'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Modificazioni alla legge 31 maggio 1903, n. 254, sulle case popolari ».

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

ARRIVABENE, segretario, legge:  
(V. Stampato N. 740).

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

Nessuno chiedendo di parlare, prima di chiudere la discussione generale, debbo far notare al Senato che l'Ufficio centrale ha presentato il seguente ordine del giorno, di cui do lettura:

« Il Senato, plaudendo ai criteri che informano il disegno di legge, fa voti che nel regolamento da emanarsi per la esecuzione della nuova legge siano assicurate le maggiori possibili garanzie a favore degli Istituti mutuanti, e specialmente delle istituzioni pubbliche di beneficenza, per le anticipazioni da concedersi prima del cominciamento delle costruzioni ».

COCCO-ORTU, ministro di agricoltura, industria e commercio. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

COCCO-ORTU, ministro di agricoltura, industria e commercio. Accetto volentieri, come del resto è già noto all'Ufficio centrale, l'ordine del giorno che esso propone alle deliberazioni del Senato; lo accetto perchè risponde ai miei intendimenti ed ai miei propositi, di introdurre nel regolamento le norme consentite dalla legge, perchè i denari anticipati da-

LEGISLATURA XXII — 1<sup>a</sup> SESSIONE 1904-907 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 30 DICEMBRE 1907

gli Istituti siano nel miglior modo possibile garantiti.

Non si può dimenticare che questa legge mira ad aiutare una istituzione che tanto giova specialmente ai meno abbienti; l'opera provvida e benefica di essa non deve essere scompagnata dalla necessaria tutela degli interessi degli Istituti che raccolgono in gran parte i loro capitali sui risparmi e la previdenza degli umili.

È dovere del Governo di impedire che il frutto di questo risparmio abbia un impiego non garantito o vada disperso.

MARIOTTI G., *relatore*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MARIOTTI GIOVANNI, *relatore*. Ringrazio l'onor. ministro di agricoltura ed il Governo dell'adesione data all'ordine del giorno proposto dall'Ufficio centrale; ordine del giorno ispirato al solo desiderio che la legge, ottima in sé, non abbia poi, con una cattiva applicazione, a riuscire meno giovevole alle classi lavoratrici ed agli Istituti, che si accingono ad incoraggiare la costruzione delle nuove case.

L'Ufficio centrale nulla ha da aggiungere nella discussione generale di questo disegno di legge; noi ci siamo astenuti, e volentieri astenuti, dal proporre qualunque modificazione al disegno approvato dalla Camera dei deputati, giacchè riconosciamo l'urgenza della sua approvazione, che è desideratissima in tutte le provincie italiane; le quali, in modo diverso, hanno già applicato alla meglio la legge 31 maggio 1903, ma hanno riconosciuto tutte le difficoltà che si incontrano nell'applicazione di quelle molteplici e complicate disposizioni legislative, aggravate, per giunta, da altre complicatissime disposizioni regolamentari, diverse secondo i diversi rami di pubbliche e private Amministrazioni, a cui si applica la legge delle case popolari.

Questa nuova legge, che noi oggi raccomandiamo vivamente al Senato, toglie in parte la farragine di pratiche burocratiche che intralciavano l'esecuzione della legge antica. Speriamo che in un non lontano avvenire un'altra legge, ancora migliore, la tolga del tutto; nè questa speranza può giudicarsi priva di fondamento dopo che, nella discussione alla Camera dei deputati, l'onorevole ministro di a-

gricoltura, industria e commercio, e con lui l'onorevole Presidente del Consiglio, hanno riconosciuto che si possa e debba ritornare presto su questa legge delle case popolari, che ancora è lungi dall'essere perfetta.

Ma soprattutto raccomanderei il futuro disegno di legge all'onorevole ministro del tesoro, il quale, con nuove e più larghe concessioni, potrebbe facilitare la costruzione di nuove case per le classi lavoratrici, ed affrettare la formazione di quel demanio popolare che è nel desiderio di tutti.

Non dimentichi l'onorevole ministro del tesoro ch'egli è lombardo e che al di là delle provincie lombarde e venete, sui confini non dell'Italia, ma del Regno, nelle valli del Trentino, nei piani dell'Isonzo, sulle spiagge ridenti dell'Istria, le case popolari sorgono con l'esenzione completa da qualunque imposta per ventiquattro anni, loro concessa dalla legge austriaca 8 luglio 1904.

Sarebbe un desiderio vivissimo di tutti che le popolazioni italiane, che già ebbero la grande fortuna di essere liberate dalla dominazione straniera, potessero godere, per le loro nuove case, delle stesse esenzioni da imposta, delle quali fruiscono ora gl'italiani che vivono al di là dei confini.

La riduzione temporanea delle imposte per le case popolari, destinate a formare per l'avvenire un reddito sicuro pel bilancio dello Stato, sarebbe per le finanze italiane, non solo un'opera buona, ma anche un buon affare; ed è uno dei sogni dell'Ufficio centrale, uno dei più vivi desideri di quanti amano l'Italia. Ci asteniamo dal fare proposte concrete al riguardo, e rimettiamo alle cure affettuose del ministro del tesoro e di tutti i suoi colleghi lo studio di questo problema gravissimo.

Tutte le popolazioni italiane, anche per ciò che riguarda le case popolari, dovrebbero godere degli stessi vantaggi, se pur non fosse possibile concedere agli italiani del Regno vantaggi maggiori di quelli, che già furono concessi agli altri che pur troppo sono ancora al di là dei confini.

Noi speriamo che l'onorevole ministro del tesoro voglia prendere in considerazione, per una nuova non lontana legge, questa nostra raccomandazione vivissima. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo la parola, dichiaro chiusa la discussione generale su questo disegno di legge.

Procederemo ora alla discussione dei singoli articoli, che rileggo:

Art. 1.

All' art. 1 della legge 31 maggio 1903, numero 254 è sostituito il seguente:

« Possono fare operazioni di prestito alle Società cooperative per la costruzione e per l'acquisto di case popolari o economiche, o ai loro soci, agli Enti morali ed alle Società di beneficenza, di cui nell' art. 22 della legge, ed alle Società di mutuo soccorso che assumono tale servizio:

« 1° Tutte indistintamente la Casse di risparmio ordinarie;

« 2° Le Banche popolari e le Società ordinarie e cooperative di credito;

« 3° I Monti di pietà;

« 4° Le istituzioni pubbliche di beneficenza;

« 5° gli Enti morali legalmente riconosciuti, indicati nell' articolo 22 della legge;

« 6° Le Società di mutuo soccorso legalmente costituite;

« 7° Le Società e le Imprese di assicurazione;

« 8° Le Associazioni o Imprese tontinarie o di ripartizione;

« 9° La Cassa Nazionale di previdenza per la invalidità e per la vecchiaia degli operai;

« 10° Gli Istituti di credito fondiario.

« Le Istituzioni pubbliche di beneficenza, in correlazione all' articolo 28 della legge 17 luglio 1890, n. 6972, possono, con l' approvazione dell' autorità tutoria, impiegare nei detti prestiti, e sino a un quinto, i capitali esuberanti alla loro gestione ordinaria.

« I prestiti potranno essere dati ad un interesse non superiore al 4.50 per cento, e per una misura non eccedente i due terzi del valore accertato delle case popolari od economiche se i prestiti non sono pure garantiti con un' assicurazione sulla vita, e non oltre i 7 decimi di detto valore quando sono pure garantiti con una assicurazione sulla vita.

« Nel regolamento per la esecuzione della presente legge saranno stabiliti i limiti e le condizioni alle quali le Casse di risparmio, i

Monti di pietà, le Società di mutuo soccorso, le Associazioni o Imprese tontinarie o di ripartizione e la Cassa nazionale di previdenza per la invalidità e per la vecchiaia degli operai potranno fare le operazioni di prestiti.

« Le Istituzioni indicate nel capoverso precedente possono anche acquistare obbligazioni od azioni interamente versate delle Società per case popolari ed economiche, con le modalità stabilite nel regolamento.

« I beni immobili urbani che le Associazioni od Imprese tontinarie o di ripartizione possono acquistare ai termini dell' articolo 1, n. 2, della legge del 7 luglio 1907, n. 533 possono anche consistere in case popolari o economiche da cedere con ammortamento semplice o assicurativo alle Società cooperative istituite a norma della presente legge fra i soci della rispettiva Impresa tontinaria o di ripartizione ».

(Approvato).

Art. 2.

All' articolo 2 della legge è sostituito il seguente:

« I prestiti alle Società cooperative, di cui nell' articolo 1, possono essere fatti tanto all' ente sociale, quanto ai soci che abbiano conseguito la proprietà delle case.

« Le Società devono stabilire nei loro statuti che il dividendo annuo agli azionisti non possa superare il 5 per cento del capitale effettivamente versato e che, in caso di rimborso o di liquidazione, non possa distribuirsi ai soci per qualsiasi titolo una somma che superi di oltre un quinto l' ammontare del capitale restituito e versato, dovendo il rimanente delle attività assegnarsi alla Cassa Nazionale di previdenza per l' invalidità e per la vecchiaia degli operai.

« A deroga di quanto è disposto nella prima parte dell' art. 224 del Codice di commercio, i soci delle Società cooperative per case popolari o economiche possono avere una quota sociale maggiore di cinquemila lire, ma non superiore a lire diecimila.

« Alle Società predette può essere annessa una Sezione speciale di consumo pei soci, con assegnazione di una parte del capitale sociale, con norme statutarie speciali e con gestione e contabilità distinte e separate. Gli utili della Sezione devono essere assegnati interamente al fondo per le case popolari o economiche.

« Gli atti costitutivi, gli statuti e gli atti modificativi delle Società cooperative predette, devono essere, dopo di avere adempiute le formalità prescritte dagli articoli 90, 91, 93 e 94 del Codice di commercio, inviati al Ministero di agricoltura, industria e commercio, il quale li pubblicherà nel Bollettino delle Società per azioni dopo di avere accertato che sono conformi alle disposizioni della presente legge e del regolamento per la esecuzione di essa ».

(Approvato).

#### Art. 3.

È aggiunto l'articolo seguente:

« Art. 2 bis. Possono conseguire i prestiti di cui nell'articolo 1, le Società di mutuo soccorso le quali costituiscano una Sezione speciale per le case popolari o economiche a vantaggio dei propri soci. Esse possono stabilire nei loro statuti che l'interesse o il dividendo, non mai superiore al 5 per cento, invece di essere attribuito alla Società o distribuito ai soci, sia destinato ad incremento dei contributi dei soci iscritti alla Cassa Nazionale di previdenza per la invalidità e per la vecchiaia degli operai. Eguale destinazione può darsi all'avanzo delle attività della Sezione speciale quando questa si sciolga e si liquidi.

« La Sezione speciale delle Società di mutuo soccorso deve essere regolata da norme statutarie. L'approvazione di esse, quando si tratti di Società operaie legalmente riconosciute secondo la legge 15 aprile 1886, n. 3818, dovrà seguire secondo le norme stabilite dalla legge predetta, e quando si tratti di Società autorizzate con Regio decreto, sarà data pure con Regio decreto. Nel primo caso le norme statutarie dovranno riportare anche il visto del ministro di agricoltura, industria e commercio.

« Quando la Società di mutuo soccorso non sia legalmente riconosciuta, deve chiedere al ministro di agricoltura il riconoscimento della Sezione speciale con le norme che saranno stabilite nel regolamento ».

(Approvato).

#### Art. 4.

Alla prima parte dell'art. 3 della legge è sostituita la seguente:

« I prestiti concessi dagli Istituti indicati nell'art. 1 alle Società, ai soci proprietari di case

e agli altri enti per le case popolari o economiche, devono essere garantiti da prima ipoteca sulle case da questi possedute o vendute ».

In fine dell'art. 3 sono aggiunti i seguenti capoversi:

« Le Amministrazioni pubbliche dipendenti dallo Stato hanno facoltà di ritenere sugli stipendi dei propri impiegati acquirenti o inquilini di case costruite da Società cooperative o da Istituti autonomi, le quote di prezzo convenute o le rate di affitto, quando le Società o gli Istituti predetti ne facciano espressa domanda. Quando le Società o gli Istituti abbiano delegato all'Istituto mutuante la parte delle ritenute che le Amministrazioni pubbliche dipendenti dallo Stato sono autorizzate a fare sugli stipendi, a tale delegazione non può prevalere altra cessione e non sono ammessi pignoramenti o sequestri sulle ritenute stesse.

« Le iscrizioni ipotecarie prese dall'Istituto mutuante saranno valide, non ostante il soprappiù fallimento, quando siano state prese almeno dieci giorni avanti la pubblicazione della sentenza, qualunque sia il giorno al quale la sentenza stessa retrotragga la cessazione dei pagamenti.

« Una prima anticipazione del mutuo, anche in conto corrente garantito da ipoteca, e non maggiore del decimo del mutuo definitivo, potrà essere fatta alla firma del contratto. Le anticipazioni successive non potranno essere fatte se non a misura che l'edificio progredirà, in modo che ogni quota del mutuo sia garantita dal terreno e dalle opere costruite nella misura prevista dall'art. 1°.

(Approvato).

#### Art. 5.

All'articolo 4 della legge è sostituito il seguente:

« Saranno stabiliti nel regolamento, sia in rapporto al valore locativo netto, sia in rapporto alle condizioni edilizie ed igieniche, i criteri per determinare il carattere delle case popolari o economiche per ammetterle ai benefici della presente legge.

« Nel regolamento saranno inoltre stabilite le norme secondo le quali dovrà essere graduato il valore locativo netto di ciascuna abitazione od appartamento, corrispondente al reddito imponibile ai sensi della legge d'imposta

sui fabbricati, depurato anche della spesa di assicurazione contro gl'incendi.

« Le modificazioni recate al valore locativo per una nuova revisione dell'imposta sui fabbricati, non avranno in nessun caso per effetto di far cessare prima del termine i benefizi concessi dalla presente legge ».

(Approvato).

#### Art. 6.

Alle parole della prima parte dell'art. 5 della legge: « Il compratore deve pagare il prezzo di acquisto . . . . » sono sostituite le seguenti: « Il compratore può pagare il debito per l'acquisto . . . . ».

Sono soppressi il secondo e il penultimo capoverso.

Alle parole del terzo capoverso: « si stipula presso Istituti nazionali che, non avendo scopo di speculazione, non distribuiscono dividendi ad azionisti » sono sostituite le seguenti: « si stipula presso Istituti nazionali di assicurazione sulla vita ».

In fine dell'articolo è aggiunto il seguente capoverso:

« L'assicurazione produce il suo effetto dalla sottoscrizione della polizza ».

(Approvato).

#### Art. 7.

Dopo la prima parte dell'art. 6 della legge è aggiunto il seguente capoverso:

« Però per le Società per case popolari o economiche, le esenzioni di cui nell'art. 27, n. 9, della legge (testo unico) 4 luglio 1897, n. 414, sulle tasse di bollo, e nell'art. 153, n. 3, della legge (testo unico) 20 maggio 1897, n. 217, sulle tasse di registro, si estendono sino a 10 anni dalla costituzione della Società e fino a quando il capitale effettivamente versato abbia raggiunto 200,000 lire ».

In fine dell'art. 6 predetto è aggiunto il seguente capoverso:

« Il rimborso della detta eccedenza di tassa dovrà essere chiesto dalla Società nel termine di sei mesi dalla data del collaudo della casa costruita. Agli atti complementari di mutuo rappresentanti la differenza fra le somme date originariamente dagli enti sovventori, di cui al-

l'art. 1, e il costo reale della costruzione sono applicabili le agevolazioni tributarie contenute nell'art. 6, primo capoverso, della legge 31 maggio 1903, n. 254 ».

(Approvato).

#### Art. 8.

All'art. 8 della legge è sostituito il seguente:

« Ai mutui fatti a tenore e per i fini di questa legge dalle Casse di risparmio e dai Monti di pietà e Società cooperative per le case popolari o economiche e per la costruzione di case rurali sono estese le disposizioni dell'articolo 61 della legge per l'imposta sui redditi della ricchezza mobile, testo unico, 24 agosto 1877, n. 4021.

« Le disposizioni del citato art. 61 sono estese anche ai mutui fatti alle Società cooperative ed agli Istituti autonomi per le case popolari o economiche dagli altri Enti morali e Società indicati nel precedente art. 1, entro venti anni dall'attuazione della presente legge ed in conformità della medesima.

« Saranno inoltre esenti dalla imposta di ricchezza mobile, durante il suaccennato periodo di un ventennio, gli utili di gestione che vengono corrisposti ai soli assegnatari di aree o di case a sgravio del prezzo di acquisto o delle pigioni dalle Società cooperative ed Istituti autonomi per le case popolari o economiche ».

(Approvato).

#### Art. 9.

Agli articoli 9 e 10 della legge è sostituito il seguente:

« Qualora, per trasformazione o ingrandimento, la casa perda il carattere di popolare o economica e acquisti un valore superiore al massimo legale, le concessioni nei riguardi tributari cesseranno di pieno diritto dal giorno in cui siano accertate le trasformazioni o gli ingrandimenti ».

(Approvato).

#### Art. 10.

Nella prima parte dell'art. 11 della legge, dopo le parole: « Il compratore di una casa

popolare » sono aggiunte le altre: « o economica ».

All'ultimo capoverso dell'articolo predetto sono sostituiti i seguenti:

« Durante il periodo dell'ammortamento del prezzo il compratore di una casa popolare o economica potrà affittarla in conformità delle norme da stabilirsi col regolamento.

« Nel caso che il prestito è fatto direttamente al socio, la Società costruttrice interviene nel contratto per assicurarsi i benefici consentiti dal presente articolo ».

(Approvato).

#### Art. 11.

Alla prima parte dell'art. 13 della legge è sostituita la seguente:

« In caso di mancato pagamento di una somma che rappresenti la metà di un'annualità dovuta, sulla semplice richiesta della Società costruttrice, il contratto si riterrà risoluto di diritto e la casa, senza pagamento di tasse, ritornerà in possesso della Società che potrà rivenderla ad altri secondo le norme della presente legge ».

Alla seconda parte dello stesso articolo 13, è sostituita la seguente:

« Qualora il prezzo di stima o la somma ottenuta dalla rivendita sia superiore al prezzo della prima vendita al socio espropriato, dopo di aver trattenuto quanto ancora questo socio deve alla Società e restituita la somma delle annualità già da esso pagate con i relativi interessi, dedotta la somma coi relativi interessi che egli avrebbe dovuto pagare come pigione della casa dal giorno in cui ne entrò in possesso a quello della risoluzione del contratto, l'avanzo eventuale è ripartito per metà fra la Società e il debitore espropriato ».

(Approvato).

#### Art. 12.

Dopo il terzo capoverso dell'art. 18 della legge, sono aggiunti i seguenti:

« Per la costruzione degli alloggi per le classi meno agiate e degli alberghi popolari che i comuni faranno entro 10 anni dalla pubblicazione della presente legge, essi possono ottenere prestiti dalla Cassa dei depositi e prestiti alla ragione d'interesse normale. Al pagamento delle quote annue d'interesse per i prestiti pre-

detti concorrerà lo Stato in ragione non superiore ad un sesto della spesa relativa, mediante stanziamento all'uopo iscritto nel bilancio del Ministero di agricoltura, industria e commercio.

« Per ottenere questi prestiti i comuni devono dimostrare di non poterne sostenere l'intero onere, con le norme che saranno stabilite dal regolamento.

« Lo stanziamento non dovrà eccedere lire 50,000 all'anno ».

Infine allo stesso art. 18 è aggiunto il seguente capoverso:

« Qualora un comune il quale si è assunto il servizio delle case popolari, sia nella forma di servizio pubblico a' sensi della prima parte del presente articolo, sia in economia a' sensi dell'art. 16 della legge 29 marzo 1903, n. 103, abbia fondato o voglia fondare nel medesimo comune un Istituto autonomo per le case popolari, può conferire al detto Istituto autonomo tutto o parte del capitale già assegnato al servizio diretto delle case popolari. La deliberazione deve essere presa nelle condizioni previste dal precedente capoverso del presente articolo ».

(Approvato).

#### Art. 13.

All'articolo 20 della legge è sostituito il seguente:

« I comuni nei quali sia riconosciuta la necessità di risanare quartieri insalubri o di provvedere alla deficienza di alloggi e di case popolari o economiche, dovranno compilare, a norma degli articoli 86 e 93 della legge 25 giugno 1865, n. 2359, sull'espropriazione per utilità pubblica, i rispettivi piani regolatori e di ampliamento.

« Per la esecuzione del piano di ampliamento i comuni, qualora non abbiano aree disponibili, sono autorizzati a valersi dell'articolo 22 della citata legge, domandando l'espropriazione dei terreni compresi nel piano medesimo.

« I termini stabiliti dalla legge predetta per la procedura delle espropriazioni potranno essere abbreviati con ordinanza del prefetto da pubblicarsi a norma di legge.

« Le indennità di espropriazione di tutti gli immobili occorrenti per la costruzione degli alloggi o delle case popolari o economiche, saranno valutate a norma delle disposizioni contenute negli articoli 12 e 13 della legge

15 gennaio 1885, n. 2892, per il risanamento della città di Napoli.

« Qualora gli atti per la espropriazione siano stati iniziati con le norme di procedura in vigore, dal giorno della pubblicazione della presente legge, potranno essere proseguiti secondo le disposizioni contenute in questo articolo.

« Le aree fabbricabili, risultanti dalle espropriazioni, potranno essere venduti o concessi temporaneamente anche a privati.

« Il maggior valore che si realizzi all'atto della vendita o alla fine delle concessioni temporanee a chiunque fatte, sarà assegnato al fondo speciale costituito dal comune per provvedere alle case popolari e alle opere edilizie di carattere igienico.

« Saranno di preferenza liberati dalle servitù militari i terreni concessi per la costruzione di case popolari o economiche fatte a tenore della presente legge ».

(Approvato).

#### Art. 14.

È aggiunto il seguente articolo:

« *Art. 20 bis.* — Stabilita col piano regolatore la delimitazione delle aree destinate alla costruzione di case popolari o economiche da parte delle Società e degli Istituti indicati nella presente legge, il comune ha l'obbligo di provvedere, contemporaneamente alla costruzione delle case, alla costruzione delle fogne, alla posa delle condutture stradali per l'acqua potabile e all'impianto per l'illuminazione, alla sistemazione delle strade, piazze ed altri suoli di uso pubblico ».

(Approvato).

#### Art. 15.

All'ultimo capoverso dell'art. 22 della legge è sostituito il seguente:

« Alle persone o agli enti che concorrono alla formazione del capitale degli Istituti autonomi o delle Società di beneficenza, oltre all'interesse non eccedente la misura stabilita nell'articolo 1 sulle somme effettivamente versate, non può essere riservato negli statuti altro diritto fuorchè quello del rimborso delle somme erogate, devolvendosi l'avanzo del patrimonio alle locali Congregazioni di carità, quando si renda neces-

saria la liquidazione degli Istituti o delle Società ».

È aggiunto inoltre all'articolo 22 il seguente capoverso:

« Nel caso di Società di beneficenza che costituiscano una Sezione speciale per le case popolari o economiche, quando questa debba essere liquidata, l'avanzo del patrimonio di essa potrà essere assegnato, in tutto o in parte, alla Società stessa o ad altre istituzioni per case popolari o economiche ».

(Approvato).

#### Art. 16.

Sono aggiunti gli articoli seguenti:

« *Art. 22 bis.* — Sulle annualità che siano state assegnate agli Istituti autonomi per le case popolari dai comuni o da enti pubblici sottoposti alla vigilanza dello Stato, per la costituzione del capitale di esercizio degli Istituti stessi, questi potranno fare operazioni di credito con la Cassa dei depositi e prestiti per conseguire l'anticipazione delle somme ad essi assegnate, a condizione che i relativi prestiti siano assunti e garantiti dai comuni a termini delle leggi che disciplinano la Cassa dei depositi e prestiti, salvo ai comuni stessi il diritto di rivalsa verso gli altri enti che hanno concesso le annualità.

« I prestiti non potranno avere durata maggiore di cinquant'anni.

« Al pagamento degli interessi sui prestiti medesimi concorrerà lo Stato in ragione di un sesto della spesa annua, mediante assegnazioni da iscriversi nel bilancio del Ministero di agricoltura, industria e commercio, entro il limite indicato nell'art. 12.

« *Art. 22 ter.* — Gli Istituti autonomi per le case popolari sono autorizzati ad emettere obbligazioni nel limite indicato dall'art. 171 del Codice di commercio, con le modalità che saranno stabilite nel regolamento.

« Le obbligazioni possono essere da 50 e da 100 lire; e gli Istituti pagheranno a titolo di tassa di bollo centesimi cinque per ogni obbligazione da 50 lire e centesimi dieci per ogni obbligazione da lire 100.

« La tassa di negoziazione è ridotta al quarto in conformità dell'art. 6 della legge 31 maggio 1903, n. 254 ».

(Approvato).

## Art. 17.

All'articolo 26 della legge è sostituito il seguente:

« Fermo le disposizioni contenute nel capo IV, non si potrà procedere alla espropriazione forzata della casa popolare o economica che in mancanza di altri beni mobili o immobili, fatta eccezione per i crediti previsti dalla presente legge, per i crediti dell'imprenditore della costruzione e per i crediti degli operai che vi hanno lavorato ».

(Approvato).

## Art. 18.

Al capo IX. « Disposizioni finali » e agli articoli 27 e 28 della legge sono sostituiti: il capo IX « Disposizioni generali » e gli articoli seguenti:

« Art. 27. — Presso il Ministero di agricoltura, industria e commercio è istituita una Commissione centrale per le case popolari o economiche, composta di nove membri, oltre il segretario. Ne fanno parte due rappresentanti del Ministero di agricoltura, industria e commercio, un rappresentante per ciascuno dei Ministeri dell'interno e delle finanze, ed un rappresentante della Cassa dei depositi e prestiti. Ne fanno inoltre parte un rappresentante del Consiglio superiore del lavoro e un rappresentante del Consiglio della previdenza e delle assicurazioni sociali, designati da ciascuno nel proprio seno. Gli altri due componenti della Commissione sono designati dagli Istituti autonomi per le case popolari, con le norme stabilite nel regolamento.

« Il presidente della Commissione è nominato fra i suoi componenti dal ministro di agricoltura, industria e commercio.

« Alla Commissione saranno sottoposti tutti i regolamenti da emanarsi per la esecuzione della presente legge, nonché tutte le questioni che con l'applicazione della presente legge hanno speciale attinenza, escluse però quelle concernenti l'applicazione della legge 26 gennaio 1865, n. 2136, e successive per l'imposta sui fabbricati in quanto non sia derogata dalla presente, ed esclusa ogni ingerenza nella concessione dei prestiti.

« Essa si metterà in rapporti coi Comitati locali per le case popolari ed economiche e ogni anno presenterà al ministro d'agricoltura, industria e commercio una relazione sulla ese-

cuzione della legge, sulla legislazione straniera e sui risultati di essa in materia di abitazioni operaie e a buon mercato.

« Con decreto Reale saranno stabilite le norme per la costituzione e il funzionamento della Commissione centrale.

« Art. 28. — In ogni comune in cui si costruiscono case popolari, sarà costituito, a cura del sindaco, un Comitato locale per le case popolari o economiche.

« Costituito il Comitato locale, il sindaco ne darà partecipazione al prefetto della provincia, indicando i singoli membri che lo compongono e da chi eletti, e altresì chi è stato eletto presidente.

« Il prefetto ne darà comunicazione al ministro d'agricoltura, industria e commercio, il quale, sentita la Commissione centrale, provvederà all'annuncio da dare nella *Gazzetta Ufficiale del Regno*, e da questo annuncio la corrispondenza del Comitato locale con le autorità e coi privati, sottoscritta dal presidente o vicepresidente, godrà della franchigia postale.

« Le carte e gli atti relativi al Comitato locale per le case popolari sono custodite nell'Archivio comunale, ed il comune darà al Comitato l'uso d'un locale per le sue adunanze.

« Le norme per la costituzione e per il funzionamento dei Comitati locali saranno stabilite nel regolamento per l'esecuzione della legge ».

« Art. 29. — I Comitati locali hanno il compito d'incoraggiare la costituzione di Società per case popolari, le costruzioni di case sane e a buon mercato, sia da parte di privati che di Società, per la locazione o la vendita a persone poco agiate, di promuovere l'igiene delle case.

« In particolare spetta al Comitato locale per le case popolari, di accertare se le case popolari o economiche rispondono alle condizioni di legge, salvo quanto riguarda il valore locativo delle case, rilasciando un apposito certificato da presentare alle Agenzie delle imposte dirette. Dove non esiste il Comitato locale il certificato è rilasciato dal sindaco.

« Qualora l'agente delle imposte ritenga che non sussistano le condizioni richieste per fruire delle agevolazioni fiscali, comunicherà all'interessato questa sua decisione motivata, contro la quale potrà presentarsi ricorso, in via am-

ministrativa, alle Commissioni per i reclami riguardanti le imposte sui redditi di ricchezza mobile e sui fabbricati, in quanto riguarda l'accertamento del reddito o valore locativo della casa e al Ministero d'agricoltura, industria e commercio per quanto si riferisce alle altre condizioni per ritenere la casa popolare o economica ».

« Art. 30. — Nei comuni nei quali esistono Istituti autonomi per case popolari o economiche ai quali i Comuni stessi abbiano delegato le facoltà ad essi conferite dall'art. 18 della legge, le Amministrazioni di detti Istituti possono compiere gli uffici attribuiti dalla presente legge ai Comitati locali ».

« Art. 31. — Le disposizioni contenute nella presente legge sono applicabili anche agli enti morali ed alle Società cooperative costituite legalmente prima della pubblicazione della legge 31 maggio 1903, n. 254, purchè si conformino alle norme stabilite in quella e nella presente legge ».

« Art. 32. — Con regolamento da approvarsi e da modificarsi quando occorra, con decreto Reale, promosso dal ministro d'agricoltura, industria e commercio, sentiti la Commissione centrale di cui nell'art. 27 e il Consiglio di Stato, saranno stabilite le norme per l'esecuzione della presente legge ».

« Art. 33. — È data facoltà al Governo del Re di coordinare in testo unico le disposizioni contenute nelle leggi del 31 maggio 1903, n. 254 e del 14 luglio 1907, n. 555 e nella presente ».

(Approvato).

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

**Rinvio della discussione del disegno di legge:**  
« Abolizione del lavoro notturno nell'industria della panificazione e delle pasticcerie »  
(N. 731).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno rechebbe ora la discussione del disegno di legge sull'abolizione del lavoro notturno nell'industria della panificazione e delle pasticcerie.

Come ricorderà il Senato, il senatore Cadolini nella seduta precedente aveva proposto che la discussione di questo disegno di legge

fosse rinviato ad altro tempo. Il Senato ricorderà pure che il Governo si dichiarò contrario a questo rinvio.

Domando ora al Senato se è favorevole a che la discussione di questo disegno di legge sia rinviata ad altro tempo.

GIOLITTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GIOLITTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Il relatore dell'Ufficio centrale, che ha esaminato questo disegno di legge, è presente?

PRESIDENTE. No, il relatore non è presente.

GIOLITTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GIOLITTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Non essendo presente il relatore di questo disegno di legge, io comprendo che il Senato debba rimandarne la discussione. Tengo però a far notare che questo rinvio non dipende da colpa del Governo, e, nell'accettarlo, prego il Senato di deliberare che questo disegno di legge sia messo all'ordine del giorno per il primo alla prima seduta dopo le ferie, poichè si tratta di una legge che il Governo ritiene assolutamente indispensabile.

PRESIDENTE. Interrogherò il Senato affinché deliberi se questo disegno di legge debba esser posto all'ordine del giorno della prima tornata alla ripresa dei lavori parlamentari. Coloro che approvano questa proposta, sono pregati di alzarsi.

(Approvato).

Resta allora inteso che questo disegno di legge sarà posto per primo all'ordine del giorno della prima seduta alla ripresa dei lavori del Senato.

#### Svolgimento dell'interpellanza del senatore Melodia.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca ora lo svolgimento dell'interpellanza del senatore Melodia al ministro dei lavori pubblici sui grandissimi ritardi che subiscono in Puglia tutti i treni e specialmente i diretti.

L'onorevole Melodia ha facoltà di parlare per svolgere la sua interpellanza.

MELODIA. Tutti riconoscono che in Italia il servizio ferroviario lascia molto a desiderare, ma io ho il dolore di dire che i mali derivanti da questo spiacevole stato di cose sono in Puglia più accentuati.

Nelle principali stazioni, tutte, o quasi tutte inadeguate ai bisogni del traffico, che fronteggiano gli ottocento chilometri di ferrovie esercitate dallo Stato in Puglia, giace ammonticchiata una grande quantità di merci in attesa di carri sempre richiesti e mai ottenuti. E tutto ciò avviene in quest'anno ed in questa stagione. In quest'anno, nel quale il commercio dei vini, che rappresenta la parte più importante del traffico di quella regione è pressochè inerte, e molti fra i produttori non hanno altra speranza che quella di vedere assorbito il loro prodotto dalla distillazione; in questa stagione, nella quale o non è ancora cominciato, o è all'inizio, il trasporto degli olii. Ma io non voglio occuparmi oggi di questa quistione, sebbene sia la più importante del complesso servizio delle ferrovie, perchè l'allargamento delle stazioni, e la dotazione di carri corrispondenti al bisogno è un problema, la cui soluzione non può essere risolta con un'interpellanza, toccando esso i più vitali interessi del nostro bilancio.

In ordine poi ad eliminare gl'inconvenienti del momento, io, malgrado la mia più che trentennale esperienza parlamentare, ho ancora fiducia nella parola dei rappresentanti del Governo, e fo perciò a fidanza sulle promesse fatte nell'altro ramo del Parlamento dall'onorevole sottosegretario di Stato del Ministero dei lavori pubblici.

Vengo perciò a quello che forma l'oggetto della mia interpellanza, ossia al ritardo dei treni. E avanti tutto mi permetto proporre un cambiamento nel linguaggio ufficiale dei ritardi. La differenza fra l'ora di arrivo e quella segnata negli orari ufficiali si conta ufficiosamente a minuti. Forse si cominciò a contarla in questo modo, quando si prevedeva che questa differenza dovesse essere lieve; ma ora che i minuti si contano a centinaia, perchè usare ancora questa formula, che mi ricorda quel tale che per nascondere la modestia della sua generosità contava a centesimi le mance che dava?

In Puglia, da Foggia in giù, vi sono solo due treni diretti. Uno detto dell'alta Italia, che parte da Bologna alle 18 circa e sul quale si

innesta a Castellammare Adriatico il treno che parte da Roma alle ore 20, e dovrebbe giungere a Lecce a mezzogiorno; l'altro, quello di Napoli, che parte da questa stazione a mezzogiorno, e a Caserta prende i viaggiatori di Roma e così viceversa. Ora il primo di questi treni, quello dell'alta Italia, giunge periodicamente con un centinaio di minuti di ritardo. L'onore. ministro fa segni di denegazione, ma io posso garantire che il 19 di questo mese, me presente, è giunto con 182 minuti di ritardo, vale a dire con buone 3 ore di ritardo, e posso attestare che dal 10 al 20 dicembre, tempo nel quale io sono stato in Puglia, non vi è stato giorno che questo treno sia giunto senza grande ritardo! Ora solo enunciare questo fatto basta per farne vedere tutta la gravità.

Potrei qui raccontare fatti speciali che hanno portato conseguenze disastrose agl'interessi di privati cittadini, ma mi limito solo a ricordare che, se è vero che lo Stato esercente non assume impegni legali per l'ora d'arrivo, è indubbio altresì che ne assume dei gravissimi di ordine morale.

Veniamo ora all'altro treno, quello che, per numero di chilometri e pel tempo che impiega, è quello che serve più direttamente alle comunicazioni fra le Puglie e la capitale. Veramente in questo treno i ritardi non sono così notevoli come quelli che ho enunciati poco prima: in media il ritardo oscilla fra 20 o 30 minuti, ma questi 20 o 30 minuti hanno un risultato anche più doloroso perchè fanno giungere tutti i viaggiatori pugliesi che vengono a Roma quattr'ore più tardi dell'orario ufficiale. E dico subito come ciò avviene. Questo treno che parte da Lecce alle 6 dovrebbe giungere a Caserta alle 15.24 e colà i viaggiatori, prendendo il treno Napoli-Roma che riparte da Caserta alle 15.42, dovrebbero giungere a Roma alle 20 circa. Invece, giungendo il treno di Foggia a Caserta con il consueto ritardo di 25 minuti e quello di Napoli non aspettando, i poveri pugliesi sono obbligati ad una fermata di quattro ore a Caserta per prendere il treno successivo ed essere a Roma a mezzanotte.

Capisco benissimo che le comunicazioni fra la capitale e le città più popolose del Regno hanno tale importanza che non possono certo venire intralciate da qualche diecina di viag-

giatori pugliesi o della provincia di Benevento. *De minimis non curat praetor*, ma quei viaggiatori hanno la sciocca idea di credere che, essendo anch'essi cittadini italiani, pagando anche essi le tasse come gli abitanti dei grandi centri, hanno diritto agli stessi riguardi.

Per esempio, giorni addietro, il treno partito da Foggia giunse a Caserta tredici minuti dopo l'ora della partenza in orario del treno Napoli-Roma. Naturalmente si restò a Caserta e si dovè prendere il treno successivo, col quale poi si giunse a Roma 34 minuti dopo l'ora segnata in orario. Vi saranno state certo delle buone ragioni che hanno determinato questo ritardo, ma credo che, se il primo treno fosse giunto a Roma con 20 minuti di ritardo, era anche una buona ragione quella di non lasciare a Caserta i viaggiatori che venivano dalle Puglie.

E qui vorrei fare una speciale interrogazione all'onor. ministro. Perché la carrozza sulla quale è messa una tabella che porta scritto Lecce-Roma, quando accade la perdita della coincidenza a Caserta, il che avviene nove volte su dieci, non si distacca da quel treno e si agguisce al successivo?

Invece bisogna in fretta e furia rifare il piccolo bagaglio e discendere con molta noia e, relativamente per taluno, anche con una certa spesa.

Voglio ricordare un incidente. L'anno scorso nei primi giorni di novembre a Caserta arrivò il treno solo tre minuti più tardi dell'orario di partenza di quello di Napoli, in modo che, entrando nella stazione da un lato, si vide con sorpresa uscire dall'altro lato il treno col quale si doveva compiere il viaggio. Io era fra i viaggiatori ed un poco pel disgusto avuto, vedendo tanta noncuranza ed un poco suggestionato, non lo nascondo, dalle imprecazioni degli altri viaggiatori, tra cui ricordo molti studenti che venivano qui per gli esami, feci un telegramma un poco vibrato al compianto ed illustre mio amico l'onor. Gianturco. Ebbi una risposta gentilissima colla quale mi assicurava che il così detto *comporto* sarebbe stato aumentato a Caserta, e difatti lo fu per un poco di tempo, e la coincidenza non si perdeva più; ma, trascorso qualche mese, le cose tornarono come prima.

Ad onore del vero, debbo dire che questi fatti avvenivano anche a tempo delle Società, forse

meno frequenti, e limitati al tempo nel quale il commercio pugliese si riduce tumultuario, pel trasporto delle uve. Si diceva allora ch'era un effetto degl'interessi discrepanti delle diverse Società; ma ora?

A me pare che, se non in tutto, almeno in parte, ed è un male che non vorrei che s'ingrandisse, ciò avviene perchè in alcuni del personale ferroviario è andato a poco a poco formandosi il concetto che le ferrovie sono esercitate per loro uso e consumo, e che i trasporti dei viaggiatori e merci, sono incidenti necessari, ma noiosi, e di qui noncuranza e negligenza. Potrei citare molti esempi, ma basta ricordarne uno doloroso, il caso tragico avvenuto recentemente sulla Roma-Ancona, ed io prendo occasione e credo di essere interprete di tutti, mandando un saluto di rimpianto all'addolorata famiglia della vittima infelice. Non dirò che l'ing. Arvedi non sarebbe stato ammazzato, se a Roma, come era di dovere fosse stato fatto il controllo dei biglietti, ma certamente la giustizia riparatrice sarebbe stata da quel fatto molto facilitata. (*Bene*).

Io ho avuto l'onore di essere il relatore della legge per il riscatto delle ferrovie meridionali. In quel tempo mi pervenne dalle diverse provincie pugliesi una quantità di dispacci e di ringraziamenti, quasi come se io fossi stato l'autore della legge. Ma quelle popolazioni, che speravano, con l'esercizio di Stato, vedere diminuiti, se non eliminati i mali ferroviari che li affliggevano, nella loro meridionale esuberanza ringraziavano me, che avevo avuto un merito analogo a quello della mosca che poggiata sul timone dell'aratro diceva: *Nos quoque aramus*.

Ma ora le cose sono mutate. In una recente mia gita in Puglia quelle stesse persone che mi avevano scritto o telegrafato mi dicevano con un sorriso mezzo beffardo e mezzo stizzoso: Eppure si stava meglio, quando si stava peggio.

Io non fo certamente un addebito a lei, onorevole ministro, nè all'illustre e compianto suo predecessore, di questo doloroso stato di cose. Non ho la fortuna di conoscere personalmente il direttore generale delle ferrovie, ma da quello che ho saputo da persone che lo conoscono bene e nelle quali ripongo piena fiducia, ho immensa stima della sua operosa attività e della sua alta intelligenza. Dirò anche di più: mi onoro dell'amicizia di qualche alto funzionario delle

ferrovie componente del Consiglio di amministrazione e consta a me con quanto zelo, intelligenza ed amore, egli ed i suoi colleghi adempiano il loro alto mandato; eppure, ciò non ostante, malgrado un così rilevante cumulo d'intelligenza, di solerzia, di buona volontà, le nostre ferrovie vanno male! Io credo che in questo grande meccanismo qualche molla è rotta, o qualche ruota non cammina.

Ella, onorevole ministro, in un recente discorso ha fatto intendere a tutto il personale ferroviario che essi più che diritti da affacciare hanno doveri da compiere e di ciò le rendo pubblica lode. (*Bene*).

Ella dunque a me pare l'uomo adatto a risollevarlo questo servizio ch'è uno dei più grandi fattori della ricchezza nazionale. Indaghi e veda qual'è la molla guasta, qual'è la ruota che non cammina. Cerchi, potendo, di riaccomodarla, o altrimenti la sostituisca, e ciò facendo sarà davvero benemerito del Paese tutto ed in modo speciale della regione pugliese, la quale più che tutte le altre soffre di questo disordine ferroviario. (*Approvazioni*).

VISCHI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Nè ha facoltà.

VISCHI. Ho domandato di parlare nel momento in cui mi è parso che l'onor. ministro negasse, con un cenno del capo, l'esattezza dell'affermazione fatta dal senatore Melodia circa la costanza dei ritardi ferroviari. Certo l'affermazione del senatore Melodia non ha bisogno della mia conferma; ma un'altra testimonianza potendo non essere superflua, permetteranno l'onor. ministro ed il Senato che io dica quello che mi è accaduto non solo di vedere, ma di provare. Per recarmi qui a compiere il mio dovere, andai alla stazione di Trani, e da quel capo-stazione ebbi questa risposta: Stamane ella è fortunato, partirà quasi in orario, cioè solamente con 30 minuti di ritardo.

Onorevole ministro, è bene che ella sappia che non sono costanti i ritardi di 180 minuti, ma sono normali, tanto da entrare anche nella persuasione del pubblico, i ritardi di 150, 130 e 120 minuti.

Ella, che ha dinanzi alla mente, come dinanzi al cuore, tutte le varie regioni del nostro bel paese, comprende quale enorme danno produce un fatto di questo genere, lì, nelle Puglie, dove per situazione geografica abbiamo più che al-

trove bisogno di facilitazioni di movimento per conservare le comunicazioni con tutti i grandi centri, e specialmente con la capitale.

In un paese come il nostro, retto a forma tanto esagerata di accentramento, dove per un nonnulla bisogna ricorrere alla capitale, perdere il treno per tre ore, sia per andare come per ritornare, significa la distruzione ed il danno di gravi interessi.

Non dico quello che specialmente accade nella mia città nativa, che è anche città di elezione del senatore Melodia, cioè a Trani, capoluogo giudiziario delle tre Puglie, dove un ritardo del lamentato genere, non fa trovare più nè gli avvocati alle udienze, nè le parti che si recano appositamente per assistere ai loro affari, e quindi dà luogo a richieste di differimenti, a ingarbugliamenti di tutta l'amministrazione della giustizia; vale a dire qualche cosa di più di quello che possa essere la noia di chi viaggia per diporto, ed, invece di arrivare in tempo, viaggia un'ora di più.

Da che dipende questo, onor. ministro? Il senatore Melodia è andato per lungo e per largo in tutte le questioni; ed io, anche senza la raccomandazione riverita del Presidente, non mi permetterei di ripetere quello che egli ha detto. Temo, onor. ministro, che ovunque siansi persuasi che nelle Puglie debba rimanere un servizio ferroviario uguale a quello, che esisteva quando le attività economiche in quelle regioni erano minori, anzi inesistenti. Chi prendesse gli orari di quest'anno e li confrontasse con gli orari di 15 anni or sono, troverebbe conservato sempre lo stesso numero di treni.

In materia di orari e di numero di treni, ci si rispondeva sempre col circolo vizioso racchiuso nel quesito, se sia nato prima l'uovo o la gallina, perchè ci si diceva che, non esistendo l'attività economica, era vano aumentare i treni, quasi affermando che l'attività economica possa svilupparsi anche contro sistemi ferroviari, e non debba invece da questi essere agevolata. Se non fosse nato l'uovo, non sarebbe poi nata la gallina.

Sono due i treni destinati a risvegliare da noi tutta l'attività economica; e noi, che, se abbiamo esuberanza di affetti, come ha detto il senatore Melodia, abbiamo pure un'enorme rassegnazione (che, purtroppo, le classi infe-

riori, specialmente, stanno perdendo!) abbiamo sopportato pazientemente. Io mi sono rivolto alla Direzione generale delle ferrovie di Stato per chiedere ancora qualche altra coppia di treni diretti, ed argomento dalla risposta, molto gentile, che forse la mia richiesta era sembrata cosa superflua od almeno di lusso. No; io credeva anzi che nuovi treni si dovessero istituire d'ufficio, spontaneamente; perchè, o signori, i treni da noi arrivano sempre con un numero doppio di vetture, anche più del doppio di quel che avveniva prima, e sempre con doppia trazione; il che significa che c'è attività di viaggiatori; e spiega la principale causa del ritardo, consistente precisamente nel fatto che tale grande affluenza di viaggiatori e di merci, non trovando sempre pronte le vetture, dà luogo a manovre per attaccarne altre, prima di procedere avanti. Io supponevo che il medesimo numero raddoppiato di vetture e la raddoppiata trazione avrebbero indotto l'Amministrazione delle ferrovie a dare alla mia regione qualche altra coppia di treni, facilitando così il movimento dei viaggiatori e l'andamento stesso del servizio.

Mi è stato detto che potevamo tirare avanti nella stagione invernale, e che del mio desiderio forse si sarebbe potuto parlare alla stagione dei fiori, così come si canta nella *Bohème*. Mi hanno trattato allegramente. Non so che cosa fare; aspetterò la stagione dei fiori; e mi auguro che sia presa in considerazione la nostra situazione.

E con ciò vede il Senato che io mi mantengo proprio terra terra, che faccio un discorso, nè più nè meno, come lo potrebbe fare un manovale delle ferrovie, perchè non mi elevo fino alle considerazioni più grosse, che pure feci quando si discusse del riscatto delle Meridionali, e che pure ebbero benevole risposte da parte dell'illustre e compianto mio amico, il ministro Gianturco; cioè circa il doppio binario, che mi pareva entrasse, almeno in parte, nella somma di 950 milioni, credo, che fu elargita dal Parlamento.

Insomma io non domando molto, ma solo chiedo che le popolazioni pugliesi abbiano quello che ovunque si ha, cioè una ferrovia utile e non dannosa alla loro vita economica e civile.

Ma, onorevole ministro, quasi quasi dovrei

pentirmi di aver fatto questa domanda, se non toccassi un altro tasto. Non so se sia un bene che i treni non arrivino e non partano; perchè, quando anche partono, manca ancora il meglio, mancano le vetture.

Ordinariamente i ministri viaggiano da pari loro; ma, se essi venissero un poco da noi a viaggiare confusi nella folla dei poveri mortali... (*interruzioni*). Non c'è da fare meraviglie: favoriscano di venire a viaggiare con noi e troveranno che, per esempio, la vettura, che da Roma va fino a Lecce, sia per Caserta, sia per Castellammare Adriatico, ordinariamente è senza vetri, senza lumi, con gli sportelli che non chiudono e con qualche cosa di altro che non si dice in pubblico!

Chi non crede a questo, non deve fare che recarsi a vedere la sera e la mattina quando partono i treni di qui per constatare le condizioni in cui sono le vetture destinate per Lecce.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. Mi è parso che l'onor. Melodia non abbia fatto speciali lamenti circa ritardi nelle linee secondarie o di minor traffico. Infatti, riguardo a queste, la statistica dimostra che i diretti, sia sulla linea Napoli-Taranto-Brindisi, sia sulla linea Reggio-Metaponto, viaggiano quasi sempre in perfetto orario e che anche il servizio degli altri treni si svolge con sufficiente regolarità.

L'onor. Melodia ha richiamato soprattutto l'attenzione del Senato e la mia sui ritardi dei treni diretti Bologna-Otranto e Napoli-Foggia.

Ora, per quanto riguarda il diretto Bologna-Otranto, io mi permisi dei segni di denegazione, quando egli faceva un'affermazione troppo assoluta, dichiarando, cioè, che avveniva tutti i giorni quello che egli disgraziatamente aveva dovuto constatare un giorno.

Io ho qui la statistica dei ritardi dei treni in tutti i giorni del mese passato e di quello corrente; e, se egli avrà la bontà di consultarla, si convincerà come effettivamente i ritardi furono assai meno frequenti di quello che egli crede. Per esempio, per la Napoli-Foggia, che per verità si trova in migliori condizioni, in 30 giorni si sono verificati ter

soli ritardi superiori a 30 minuti e inferiori a 40, un ritardo di 73 minuti ed uno di 179.

Ora per la linea Bologna-Otranto, le cause specifiche dei ritardi furono affluenza straordinaria di viaggiatori, rilevanti spedizioni di frutta e di altre derrate fresche, che devono pure viaggiare coi treni diretti, e rallentamenti dovuti a lavori in corso.

Si deve poi aver presente che la linea ha il percorso di circa 800 chilometri e che è soggetta ai vincoli delle coincidenze, a Bologna, ad Ancona, a Foggia e a Castellammare, il che porta che un ritardo in qualsiasi dei treni che confluiscono su quella linea da altre linee necessariamente si ripercuote nel servizio della Bologna-Otranto.

In quanto alla linea Napoli-Foggia, i ritardi furono indubbiamente assai minori, nonostante le difficoltà dell'esercizio di quella linea per le sue condizioni altimetriche e la ripercussione che su di essa hanno i ritardi da Roma e viceversa.

Informo l'onor. Melodia che già da un mese e mezzo è stato attuato il doppio binario tra Falconara ed Ancona, il che giova al servizio di tutta la linea Bologna-Otranto, e che è in corso di esecuzione (e in gennaio ne sarà aperta al traffico una parte), la costruzione del doppio binario tra Faenza e Bologna.

Le linee delle Puglie certamente subiscono l'effetto di condizioni, le quali disgraziatamente sono comuni adesso a tutto il resto d'Italia. Dico *disgraziatamente* subiscono; ma alcune di queste condizioni sono invece condizioni fortunate, quale quella di un aumento straordinario del traffico.

Veda, onor. Melodia, dal 1° al 20 dicembre 1906 furono caricate 1,437,000 tonnellate; nello stesso periodo del 1907 tonn. 1,741,000; sicchè l'aumento del traffico fu del 21.18 per cento. In confronto di questa percentuale, quella dell'aumento del numero dei carri disponibili fu solo del 6.045 per cento. Questo mostra la grande sproporzione fra i mezzi ed i bisogni; e dirò un'altra cifra, ed è che il numero dei carri caricati dà una percentuale di aumento sull'anno passato del 10.17 per cento; il che mostra come l'Amministrazione abbia saputo molto meglio utilizzare il materiale, di cui disponeva.

Inoltre sul traffico delle Puglie si ripercuote

l'interruzione della linea maremmana, la quale ha questo effetto, che una grandissima parte del traffico da Modane, Torino, Alessandria deve essere istradato per la Bologna-Firenze o per la Bologna-Ancona, e questo necessariamente produce un affaticamento ulteriore di linee che già non sono in condizione di sopportare bene il loro traffico normale.

Le sollecitudini dell'Amministrazione per riparare a questa interruzione della linea maremmana furono grandissime; essa non ha badato a sacrifici, ha promesso premi se l'impresa riusciva a dare il nuovo ponte sul Cecina per il 23 del corrente mese, premi per i giorni di anticipazione, multe per ogni giorno di ritardo; si è ricorso a tutti i mezzi, ma disgraziatamente l'inclemenza del tempo è stata tale, che ancora non si è giunti a ripristinare il servizio, ma speriamo che ciò possa avvenire per la fine dell'anno.

Le condizioni del traffico sono aggravate anche dal fatto, che tutte o quasi tutte le ditte, che dovevano fornire del materiale, sono cadute in multe per non averlo fornito nel tempo prescritto; cosicchè al 20 dicembre non erano stati consegnati, a norma dei contratti, 6238 carri, sui quali l'Amministrazione aveva fatto quasi sicuro assegnamento. Questa situazione si è aggravata, perchè ci è stata intimata ed imposta la restituzione di tutti i carri che noi avevamo a nolo dall'Austria, poichè l'Ungheria offerse di pagare un noleggio superiore a quello che noi paghiamo, e perchè l'Austria naturalmente tiene a favorire piuttosto l'Ungheria che noi. Sono 1580 carri, che hanno già cominciato a prendere la via di oltr'Alpe, e che vengono sottratti al nostro traffico.

Oltre questo, il rifornimento di materiale nelle stazioni delle Puglie, e in genere del versante adriatico, è diventato assai difficile per il fortunatissimo aumento di traffico, che si è verificato tanto ad Ancona, quanto a Brindisi. Ad Ancona, nei primi cinque mesi di questo terzo esercizio di Stato, abbiamo avuto un incremento del traffico del 30 per cento ed a Brindisi del 26 per cento; cifre queste che non sono affatto in relazione con l'aumento del materiale, di cui l'Amministrazione si trova in grado di disporre. E non si è verificato soltanto un aumento delle merci, ma anche dei viaggiatori. Di quest'ultimo non è possibile dare una cifra

statistica esalta, ma posso enunciare una cifra, che è un serio indizio; nelle due prime decadi del dicembre 1906 per viaggiatori furono incassate 7,850,000 lire, nelle prime due decadi del dicembre 1907 furono incassate invece lire 8,780,000; il che vuol dire un aumento del 12 per cento.

Certo è che le difficoltà, in cui si trovò la nuova Amministrazione delle ferrovie di Stato, furono grandissime; ed io non le starò ad enumerare, perchè non è il momento di farlo. E fra queste difficoltà ve ne è una che riguarda specificamente le Puglie, ed è il ritardo nel riscatto delle Meridionali, che è stato causa di gravissimi inconvenienti non ancora cessati.

L'aver ritardato il riscatto delle Meridionali ha portato la necessità di dimezzare tutti gli uffici della Rete Adriatica, e si comprende facilmente quanta confusione e complicazione ne siano derivate; ed è solo da poco tempo che si è potuto iniziare il lavoro di assorbimento della Rete delle Meridionali da parte della Rete di Stato.

Io ringrazio l'onor. Melodia della fiducia che ha dimostrato di avere nell'opera del Governo, e lo ringrazio delle benevole espressioni a mio riguardo. Lo posso fra parentesi assicurare che rispetto a quella interrogazione che ha incluso nella interpellanza...

MELODIA. D'importanza secondaria.

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. Rispetto al vagone in percorso diretto Lecce-Roma, farò studiare dall'Amministrazione quali maggiori agevolazioni sia possibile attuare, e farò studiare anche se sia possibile prendere qualche disposizione riguardo al comparto dei ritardi a Caserta, la cui ripercussione sulla linea Napoli-Foggia è necessariamente deplorabile. Ma non posso assolutamente lasciar passare l'affermazione fatta, mi pare tanto dall'onorevole Melodia quanto dall'onorevole Vischi, che il servizio procedesse meglio al tempo delle Società.

VISCHI. Io non ho detto questo, anzi ho una opinione contraria.

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. Allora solo il senatore Melodia accennava a questa opinione; e non posso con questo lasciar passare altre affermazioni di sfiducia, se non nella persona del direttore generale (del quale anzi l'onor. Melodia attesta d'aver altissima

stima) rispetto in genere a tutta l'organizzazione dello ferrovie di Stato.

MELODIA. Domando di parlare.

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. Mi perdoni l'onor. Melodia, se ho interpretato male il suo pensiero, ma non è inopportuno che io dichiaro che nel breve tempo, dacchè mi occupo di queste cose, ho acquistata la convinzione che c'è il massimo sforzo di buona volontà, non solo da parte del direttore generale, ma da parte di tutti gli organi dell'Amministrazione ferroviaria, e che questi organi si dibattono in difficoltà gravissime. Credo che, se le difficoltà del nostro servizio ferroviario si verificassero in altri paesi, gl'inconvenienti sarebbero maggiori, ma fortunatamente in Italia, già prima con le Società, ed adesso con l'esercizio di Stato, si riscontrano tutti i vantaggi dell'indole italiana, che è fertile nel trovare espedienti, nel fare andare innanzi in un modo o nell'altro le cose, mentre, se si avesse un personale molto più disciplinato di quello italiano, ma meno fertile di espedienti, le cose andrebbero assai peggio.

Io devo esplicitamente rendere qui la stessa pubblica testimonianza che rese il mio compianto predecessore alla fortuna, chiamiamola col vero nome, che il paese ha avuto di poter affidare la direzione dell'esercizio delle ferrovie di Stato al comm. Bianchi, ed io credo che, se il paese avrà un po' di sofferenza, e non si abbandonerà a sfiducia ingiustificata e terrà conto delle difficoltà gravissime, che non solo esistevano all'inizio, ma si mantengono tuttora gravissime, di qui a qualche anno (perchè i peccati nostri rimontano a molti anni e non si sanano in pochi mesi), di qui a qualche anno il paese si compiacerà dei risultati che l'Amministrazione delle ferrovie di Stato saprà dare. (*Approvazioni*).

L'onor. Melodia, che si è occupato molto di queste materie, che è stato relatore della legge del riscatto delle Meridionali, si sarà reso conto degli enormi errori, chiamiamoli così senza far torto a nessuno, che furono commessi dallo Stato.

Io credo che, se ci fossimo proposti di disorganizzare il servizio delle ferrovie, non si sarebbe potuto agire diversamente da quello che si fece negli ultimi anni dell'esercizio privato. Tutto fu lasciato in abbandono: il materiale,

gl' impianti, il personale; e, senza pensare che tutti i nodi vengono al pettine, oggi si grida contro l'azione delle ferrovie di Stato, ci si meraviglia che i bilanci delle ferrovie di Stato non offrano larghi civanzi per il Tesoro, si fanno le maggiori meraviglie che il preventivo ferroviario per l'esercizio futuro offra un utile minore per due milioni circa in confronto del preventivo pel corrente anno.

Nessuna meraviglia, o signori, e perchè? Perchè anzitutto dobbiamo tener presente che gli aumenti di stipendio e i miglioramenti largiti al personale, soprattutto il pareggiamento delle carriere, vanno progressivamente giocando con maggiore aggravio finanziario, e solo per questo fatto c'è qualche milione di più nelle spese. Bisogna poi tener conto dell'aumento del prezzo del carbone, che per le ferrovie dello Stato si traduce in una rilevantissima maggiore spesa. Nè si deve dimenticare che anche la retribuzione della mano d'opera avventizia viene a costare di più, perchè è in generale cresciuta la remunerazione del lavoro salariato, mentre è minore il suo rendimento.

Dobbiamo quindi, tenendo presente queste difficoltà e condizioni di cose e molte altre, cui per brevità non accenno, non disanimare soverchiamente il personale, nemmeno il basso personale.

Rispetto al basso personale (l'onor. Melodia lo ha rammentato, ed io di ciò la ringrazio) io espressi nell'altro ramo del Parlamento le convinzioni mie, condivise da tutto il Governo, rispetto ai doveri, che gli incombono, ed ai quali non gli è lecito di mancare nè punto nè poco. Io risolutamente dichiarai che in nessun modo si poteva tollerare lo sciopero per qualsiasi ragione; io dissi che il Governo aveva applicato le sanzioni, che dalla legge erano comminate per chi aveva abbandonato il servizio, che la legge doveva avere piena osservanza, e che noi dovevamo con l'osservanza rigida della legge proteggere la gran maggioranza del personale contro una minoranza audace che tenta di sviarlo dal retto sentiero. Sta bene tutto questo da una parte, ma dall'altra parte non disconosciamo i servizi che il personale ferroviario presta.

Credo di aver risposto a quasi tutte le cose dette dall'onor. Melodia; ma, poichè fu pubblicata una lettera indirizzata alla Direzione ge-

nerale delle ferrovie dal presidente del Consiglio provinciale di Bari, lettera nella quale io rilevo con dispiacere che si vorrebbe dimostrare la sussistenza di un diverso trattamento da parte delle Ferrovie di Stato fra l'alta Italia e l'Italia meridionale, sento anche il bisogno di informare l'onor. Melodia e l'onor. Vischi che furono parecchi i miglioramenti già introdotti nelle linee meridionali.

Non è vero, come osservava l'onor. Vischi, che il numero dei treni sia rimasto lo stesso oggi di quello che fosse 15 anni fa.

Fra la testimonianza mia e quella dell'onorevole Vischi vi è, fortunatamente, l'orario, vi è la statistica, un giudice imparziale che lascia senza amarezze soccombente l'uno e vittorioso l'altro. Confrontando gli orari, l'onor. Vischi si convincerà che furono aumentati i treni sulle linee Bari-Taranto, Rocchetta-Gioja, Barletta-Spinazzola, Rocchetta-Avellino, ecc., che si istituirono i diretti notturni sulla Metaponto-Reggio, si accelerarono alcuni treni sulla linea Ancona-Brindisi.

Altri miglioramenti si introdurranno (e già si stanno studiando) sul percorso, sia al disotto, sia al disopra di Ancona. E badi, onorevole Vischi, che ogni miglioramento che viene introdotto al disopra di Ancona, giova moltissimo per il traffico al disotto e diminuisce straordinariamente i ritardi, perchè cura il male dove è maggiore, dove vi è la vera congestione del traffico ferroviario.

Quanto alla utilizzazione del nuovo materiale, io devo smentire assolutamente che si pensi a dotarne soltanto le linee dell'alta Italia o dell'Italia centrale. No, nel programma dell'utilizzazione del materiale è compresa la distribuzione delle nuove vetture anche su tutte le linee meridionali, dove vi sono treni diretti.

Quanto poi agli speciali inconvenienti lamentati dall'onor. Vischi, io mi permetto di dissentire da lui anche in questo. Non contesto che egli, un determinato giorno, abbia riscontrato, diciamo così, le indecenti condizioni, in cui si trovava una vettura, ma posso assicurarvi che quello è un fatto anormale, non di tutti i giorni...

VISCHI. Io la invito una volta a pranzo da Valiani; andremo a vedere i treni che partono per quella regione, ed allora si convincerà di quanto ho detto.

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. Su questo punto dunque io concludo affermando che l'Amministrazione delle ferrovie di Stato non conosce criteri diversi tra Sud e Nord, non ha un programma speciale per il Nord ed un programma speciale per il Sud; che essa intende provvedere, ed ha provveduto, e sta provvedendo con criteri di assoluta eguaglianza, ispirandosi a quelle necessità del traffico, che devono decidere di tutte quante queste questioni.

Spero che gl'interpellanti siano soddisfatti, e lo siano anche perchè li assicuro che la mia risposta non ha il significato di dire: Signori, tutto va bene, non vi è niente da fare, il ministro ha smentito, ha negato gli inconvenienti che erano stati lamentati. No, degli inconvenienti vi sono: ma bisogna rendersi conto delle ragioni, le quali li hanno resi, in grandissima parte, inevitabili, del molto tempo, e dei difficili provvedimenti che occorrono per eliminarli.

Dichiaro insomma che da parte dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, da parte del Ministero vi è la maggior buona volontà per farli cessare al più presto possibile. (*Vivissime approvazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il senatore Melodia.

MELODIA. Innanzi tutto debbo dichiarare che sono lieto di aver presentato questa interpellanza, se essa ha avuto per conseguenza le dichiarazioni nette e precise fatte dall'onorevole ministro dei lavori pubblici.

In ordine poi a dichiarare se sono rimasto o no soddisfatto, francamente non saprei io stesso come rispondere: in molta parte soddisfattissimo, in molta parte fiducioso nella persona del ministro e nel Governo che è composto di miei amici, e che certamente porranno un argine ai molti inconvenienti da me enunciati. Per la parte che riguarda il comparto a Caserta, ringrazio il ministro, e credo che potrà avere un'eco molto favorevole in Puglia, dove l'assicuro che la dimora a Caserta quasi quotidiana (le statistiche che ella mi ha letto su questo punto non mi hanno persuaso), produce un grandissimo disagio. Ho detto di non essere persuaso delle sue statistiche, perchè io tutti i giorni ricevo biglietti e lettere d'individui che vengono a Roma, e mi dicono o scrivono che

hanno perduto la coincidenza a Caserta. Per me, personalmente, forse sarà una sventura, debbo dire che da due anni a questa parte non sono mai arrivato in orario, e sono giunto a Roma sempre a mezzanotte, invece di arrivare alle 20, come avrei dovuto.

Solamente una piccola rettifica mi permetto di fare all'onorevole ministro. Egli ha detto che sono stati aumentati i treni e mi ha citato quattro o cinque linee. Ora, togliendo quella Metaponto-Reggio, che non ha nulla da fare con le Puglie, le altre, mi permetterò di ricordare all'onorevole ministro, sono linee sulle quali fu messo in esperimento il servizio economico con due sole coppie di treni. Cessato l'esperimento, o si doveva ridar loro l'esercizio ordinario, o, a norma della legge sulle ferrovie economiche, aumentare una terza coppia di treni. Sulla linea Foggia-Lecce non vi è stato nessun aumento; e poi, più che un aumento di un treno qualsiasi quello che noi chiediamo, e che tutte le Puglie chiedono, specialmente il Barese, è l'aumento di un altro treno diretto, che le metta in comunicazione con Roma.

Le par giusto, onorevole ministro, che una regione di oltre due milioni di abitanti non debba avere che un solo treno diretto che la metta in comunicazione con la capitale?

Io nella mia interpellanza non ho fatto, dirò così, che la diagnosi del male; non mi sono permesso di chieder nulla; a lei la cura di quest'organismo infermo; io ho fiducia nel medico. A lei, onorevole ministro, trovare i rimedi, e fra questi parmi importantissimo quello di aumentare un altro treno diretto tra le Puglie e la capitale.

Dopo ciò non mi resta che ringraziarla delle parole gentili dette al mio indirizzo.

VISCHI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

VISCHI. Io debbo ringraziare l'onorevole ministro delle gentili risposte. Egli mi domanda se io mi dichiaro soddisfatto.

Non ho difficoltà di dire sì, ma non tanto per le cose dette, sibbene per le promesse, le quali per me hanno un grande valore, poichè vengono da un uomo che saprà mantenerle. Io spero, ed aspetto.

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

**Votazione a scrutinio segreto.**

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

Prego il senatore Taverna di procedere all'appello nominale.

(TAVERNA, segretario, fa l'appello nominale).

**Chiusura di votazione.**

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la votazione, e prego i signori segretari di procedere allo spoglio delle urne.

(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:

Proroga a tutto il 30 giugno 1908 delle disposizioni sulla cedibilità degli stipendi:

Senatori votanti . . . . .	77
Favorevoli . . . . .	62
Contrari . . . . .	15

(Il Senato approva).

Concessione al comune di Parma di un mutuo di lire 2,750,000 all'interesse di favore del 3.50 % estinguibile in 50 anni:

Senatori votanti . . . . .	77
Favorevoli . . . . .	67
Contrari . . . . .	10

(Il Senato approva).

Aumento di lire 600,000 al capitolo n. 51 « Sussidi diversi di pubblica beneficenza » del bilancio 1907-908 del Ministero dell'interno:

Senatori votanti . . . . .	77
Favorevoli . . . . .	65
Contrari . . . . .	12

(Il Senato approva).

Maggiori assegnazioni e diminuzioni di stanziamenti su alcuni capitoli dello stato di

previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio finanziario 1907-908:

Senatori votanti . . . . .	78
Favorevoli . . . . .	66
Contrari . . . . .	12

(Il Senato approva).

Provvedimenti per gli Istituti d'emissione e la circolazione dei biglietti di Banca e di Stato; e riduzioni di tasse sugli affari:

Senatori votanti . . . . .	74
Favorevoli . . . . .	68
Contrari . . . . .	6

(Il Senato approva).

Tassa comunale sulla pietra pomice nell'isola di Lipari:

Senatori votanti . . . . .	74
Favorevoli . . . . .	68
Contrari . . . . .	6

(Il Senato approva).

Approvazione della convenzione 1° giugno 1907 per la liquidazione della gestione della Rete Sicula al 30 giugno 1905:

Senatori votanti . . . . .	77
Favorevoli . . . . .	64
Contrari . . . . .	12
Astenuti . . . . .	1

(Il Senato approva).

Avverto che il senatore Cavasola ha dichiarato che egli si è astenuto dal votare questo disegno di legge, perchè fu arbitro per la Convenzione.

Modificazione all'organico degli ufficiali del Corpo sanitario militare, al testo unico delle leggi sugli stipendi ed assegni fissi pel Regio esercito ed alla legge sull'avanzamento nel R. esercito:

Senatori votanti . . . . .	77
Favorevoli . . . . .	67
Contrari . . . . .	10

(Il Senato approva).

Proclamo il risultato della votazione per la nomina di un commissario di vigilanza all'Amministrazione del Fondo per il culto:

Senatori votanti. . . . . 76

Maggioranza . . . . . 39

Il senatore Fiocca ebbe voti 56

Voti nulli o dispersi . . . 20

Eletto il senatore Fiocca.

**Saluto al Presidente.**

SCIALOJA. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

SCIALOJA. Ho domandato la parola per mandare un saluto di pieno cuore al nostro Presidente, perchè chiuda felicemente l'anno ed inauguri felicissimamente l'anno venturo, come è nel sentimento di noi tutti. (*Approvazioni vivissime*).

GIOLITTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

GIOLITTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. In nome del Governo, mi associo ai voti ed agli augurii espressi dal senatore

Scialoja, e mi vi associo esprimendo i voti del Governo per la maggiore felicità dell'illustre presidente Canonico. (*Approvazioni generali*).

PRESIDENTE (*alzandosi in piedi*). Ringrazio i colleghi ed il Presidente del Consiglio delle benevole parole pronunciate e per la indulgente benevolenza che sempre mi hanno dimostrato. È nella loro benevolenza la mia forza, non ne ho altre, e questa forza è tanto più cara e preziosa quando, alla alacrità ed al desiderio dello spirito, più non rispondono le forze del corpo. Per conseguenza è con sentimento di vero affetto e gratitudine, che io auguro per l'anno venturo, le migliori prosperità a tutti! E tale augurio faccio pure per il nostro amato Sovrano, per la Reale Famiglia e per la diletta nostra Italia. (*Approvazioni vivissime e prclungate*).

Il Senato sarà convocato a domicilio.

La seduta è sciolta (ore 18).

Licenziato per la stampa il 4 gennaio 1908 (ore 19)

**F. DE LUIGI**

Direttore dell'Ufficio dei Resoconti delle sedute pubbliche.