

## CCXLV.

## TORNATA DEL 4 APRILE 1908

## Presidenza del Presidente MANFREDI.

**Sommario.** — *Commemorazione del senatore Colocci, alla quale si associa a nome del Governo il ministro delle finanze — Discussione del disegno di legge: « Approvazione del piano generale regolatore e di ampliamento per la città di Torino » (N. 757) — Parlano nella discussione generale i senatori Rattazzi, Cavasola, Borgnini, relatore, ed il ministro dei lavori pubblici — Chiusa la discussione generale, si approvano, senza osservazioni, gli articoli 1, 2 e 3: dopo rilievi dei senatori Sonnino e Borgnini, relatore, e del ministro dei lavori pubblici, l'art. 4; dopo chiarimenti del relatore, l'articolo 5; dopo una discussione, alla quale prendono parte i senatori De Marinis, Sonnino, Cavasola, Borgnini, relatore, ed il ministro dei lavori pubblici, l'articolo 6; e senza osservazioni tutti gli altri articoli del disegno di legge, che è rinviato allo scrutinio segreto — Approvazione del disegno di legge: « Approvazione della convenzione 23 giugno 1907 per la concessione della ferrovia Volterra Saline-Volterra Città, ed autorizzazione all'esercizio della medesima da parte della Direzione generale delle ferrovie dello Stato; conversione in legge del Regio decreto 21 luglio 1907, n. 386, che approvò la convenzione dell' 11 stesso mese per la cessione alla Società nazionale di ferrovie e tramvie dell'esercizio della linea Brescia-Iseo » (N. 755) — Presentazione di relazione — Rinvio allo scrutinio segreto del disegno di legge: « Modificazioni al testo unico delle leggi sugli spiriti, approvato con Regio decreto 3 dicembre 1905 » (N. 651) — Approvazione del disegno di legge: « Modificazione alla legge 14 luglio 1887, n. 4715, sull'emissione in caso di perdita dei duplicati dei titoli rappresentativi dei depositi bancari » (N. 744) — votazione a scrutinio segreto — Presentazione di un disegno di legge — Annunzio di interpellanza — Presentazione di una relazione — Risultato di votazione — Il Senato è convocato a domicilio.*

La seduta è aperta alle ore 15.

Sono presenti i ministri dei lavori pubblici, delle finanze, della pubblica istruzione e della guerra.

FABRIZI, segretario, dà lettura del processo verbale della seduta precedente il quale è approvato.

**Commemorazione del senatore Colocci.**

PRESIDENTE. Come temevasi, abbiamo perduto un collega: il senatore Antonio Colocci non è più. Ne hanno annunziata la morte il figlio marchese Adriano e il prefetto.

Sedeva in Senato dal 1879; venutovi per il titolo delle Legislature, in cui aveva rappresentato nella Camera dei deputati il collegio di Iesi, ove era nato nel 1821.

Portò reputazione di uomo colto, benemerito del nazionale risorgimento, assai devoto alle libere istituzioni. Il nobile ed illustre lignaggio non lo legò al privilegio ed all'autocrazia. Ardente di spiriti liberali e di amor patrio fin dai giovani anni, prese le armi nel 1848 e corse volontario sui campi lombardi per la liberazione ed indipendenza d'Italia.

Dopo i rovesci, quando Roma si resse a trium-

virato, Iesi lo mandò deputato alla Costituente nel '49; votò la decadenza dei papi dal temporale; non votò per convincimento la repubblica, ma la difese con le armi sulle mura di Roma contro lo straniero intervento. Instaurato il pontefice, esulò; e non piegò ad accettare concessione, che per amor filiale: rientrò per assistere la madre gravemente inferma nel 1853; ma, all'avvicinarsi del periodo fortunato della riscossa, non potè più coprirsi, e tornò esule a cospirare nel 1859.

Dopo le vittorie liberatrici, quando venne il momento dell'occupazione delle Marche, vi rientrò con i volontari e con l'esercito italiano; prese parte all'espugnazione di Urbino; fu presidente della Giunta provvisoria di Iesi; membro della Commissione aggiunta al Consiglio di Stato; deputato al Parlamento nazionale.

Onore al nome di Antonio Colocci fra quelli di coloro, cui la patria deve serbarsi memore e grata. (*Approvazioni*).

LACAVA, *ministro delle finanze*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

LACAVA, *ministro delle finanze*. A nome del Governo mi associo alla commemorazione del senatore Colocci fatta dal Presidente.

**Discussione del disegno di legge: « Approvazione del piano generale regolatore e di ampliamento per la città di Torino » (N. 757).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Approvazione del piano generale regolatore e di ampliamento per la città di Torino ».

Prego il senatore, segretario, Fabrizi di darne lettura.

FABRIZI, *segretario*, legge:  
(V. *Stampato N. 757*).

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

RATTAZZI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

RATTAZZI. Io ho chiesto la parola non tanto per manifestare i miei convincimenti sul disegno di legge in discussione, quanto per richiamare l'attenzione del ministro dei lavori pubblici su considerazioni di ordine generale.

In questo disegno di legge si contengono

disposizioni non lievi di deroga alla legge del 1865, per la espropriazione per causa di pubblica utilità; dico non lievi, ma dovrei dire apertamente gravi, perchè si va fin dove non si era arrivati mai, cioè a stabilire il principio della espropriazione gratuita. Ora con questa premessa dovrei aggiungere che darò voto contrario alla legge; ma non do voto contrario, non solo per non recare dispiacere all'egregio sindaco di Torino, nostro collega, il quale ci ha procurato ora la soddisfazione di venire tra noi, ma perchè sono convinto che questa legge regolando solamente interessi locali, a questi interessi hanno provveduto coloro che hanno fatto domanda della presentazione di questo disegno di legge, cioè la rappresentanza municipale di Torino la quale avrà certamente la coscienza di rappresentare anche gl'interessi della grande maggioranza della cittadinanza. Ciò che m'importa rilevare si è che questo progetto di legge arreca una grave e nuova deroga alla legge sulla espropriazione per causa di pubblica utilità. E questo è il sesto progetto di legge che ci viene innanzi, poichè tutte le città principali, quante volte hanno avuto bisogno di valersi della legge di espropriazione per causa di pubblica utilità, hanno chiesto di avere dei mezzi speciali per tutelare i propri interessi.

Ciò fa nascere il dubbio che la legge generale del 1865 non provveda, non tuteli abbastanza questi interessi, e allora mi chieggo perchè il Governo nel cooperare alla presentazione di questi disegni di legge, non pensa a provvedere alle modificazioni che si ritengono o si possono ritenere necessarie per rendere la legge del 1865 corrispondente ai suoi fini, cioè ad ottenere che l'espropriazione per causa di pubblica utilità risponda agli interessi generali, e non già agli interessi particolari di coloro che devono essere espropriati. Ed è su di ciò che richiamo l'attenzione del ministro dei lavori pubblici.

Io credo che la legge del 1865 in sè sia buona e contenga dei principii veramente giusti, anche per il modo di determinare il valore delle proprietà. Gli inconvenienti che si verificano sono piuttosto inconvenienti di applicazione, in quanto ogni volta che si tratta di fare delle perizie, il modo con cui sono formati i collegi peritali dà occasione agli interessati di premere e di far cosa contraria al-

l'interesse pubblico, ed invece favorevole all'interesse loro. Ciò dà luogo a inconvenienti da tutti lamentati, e che lo Stato paga largamente. Ma appunto per ciò, che mentre i comuni i quali vedendo i loro interessi da vicino ritengono necessario di tutelarsi e chieggono al Governo ed al Parlamento provvedimenti speciali per difendersi, uguale, anzi maggior dovere, ha il Governo il quale rappresenta gl'interessi di tutto il Paese di riconoscere quali di queste disposizioni invocate dai comuni convenga di adottare nell'interesse generale.

Confido che l'onor. ministro dei lavori pubblici il quale, ai tanti meriti aggiunge quello di essere valoroso cultore degli studi giuridici, vorrà esaminare la questione e riconoscere se non sia il caso di presentare delle modificazioni alla legge del 1865. (*Approvazioni*).

BORGNINI, *relatore*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BORGNINI, *relatore*. Come relatore della Commissione per l'esame di questa legge per l'approvazione del piano generale di ampliamento della città di Torino, in massima converrei con l'egregio mio collega senatore Rattazzi. Studiando questo progetto di legge, mi parve di dovervi intravedere che veramente la legge di espropriazione del 25 giugno 1865 non risponda pienamente ai bisogni odierni per questo fatto, che in tutte le leggi di approvazione di altri piani regolatori delle nostre città, come ad esempio quello di Genova, quello di Roma, quello di Bologna, quello di Palermo e quello di Napoli si è sentita la necessità di introdurre delle disposizioni speciali, oltre a quelle contenute nella legge del 25 giugno 1865. E la cosa forse si spiega in questo senso, che nel grande movimento e nei grandi mutamenti che si sono verificati da 20 o 30 anni a questa parte, si è riconosciuto un bisogno che forse prima non era così grave ed urgente, quello di deviare dalle norme comuni della legge esistente.

Ed io, personalmente, convengo, come dissi, nella massima del senatore Rattazzi in questo senso: che, trattandosi di disposizioni, le quali toccano alla proprietà, ossia al cardine sociale che bisognerebbe poter rispettare in tutte le forme ed in tutta l'estensione possibile, sarebbe cosa più rassicurante se, ogni qualvolta si tratta di fare leggi che riguardano la medesima, si

avessero già norme certe e precise, dalle quali non si potesse declinare, cosicchè non fosse necessario di introdurre disposizioni speciali che talvolta pare contengano violazioni della proprietà stessa.

Ciò di fatto è precisamente avvenuto. Se si consultano le leggi del 20 giugno 1877, 14 maggio 1881, 11 aprile 1889, 19 luglio 1894, 15 gennaio 1885, relative a piani regolatori per le città sovra nominate, sarebbe facile cosa lo scorgere che veramente in tutti quei progetti di legge, fino ad un certo punto, si è attinto alla legge di espropriazione per pubblica utilità; ma poi si è finito, più o meno, con l'introdurre altre disposizioni affatto speciali le quali non erano contemplate nella stessa legge.

Ciò dichiaro semplicemente in via di massima. Nel fatto però io non potrei essere d'accordo collo stesso egregio senatore Rattazzi in un accenno da lui fatto in principio del suo discorso, secondo il quale alcune delle disposizioni contenute nella legge relativa all'approvazione del piano regolatore di Torino sarebbero tali da ferire il diritto di proprietà, che, secondo lui, come secondo me, dovrebbe essere scrupolosamente rispettato. Il senatore Rattazzi ha infatti accennato che con questa legge si sancisce che i proprietari interessati sono obbligati a cedere gratuitamente i loro terreni in certa misura per l'attuazione del piano regolatore, mentre questa è una disposizione affatto nuova, della quale non si è mai sentito parlare, pure essendo di una importanza gravissima. Penso in proposito che forse il senatore Rattazzi è in errore, così credendo, poichè a Torino è ritenuta quale una usanza consuetudinaria, consacrata da moltissimi anni, che ogni volta che si attua qualche piano regolatore — ed a Torino se ne sono attuati parecchi da sessanta o settanta anni a questa parte — per la formazione delle strade, dei viali e delle piazze, i proprietari frontisti ed anche contigui, siano invitati, ed essi acconsentano volentieri, a cedere gratuitamente il terreno che occorre secondo la diversa ampiezza delle strade, piazze o viali medesimi. Tanto è vero che nel piano regolatore di Porta Nuova del 13 marzo 1881 e nel piano di ingrandimento di Porta Susa ed in quello parziale del quartiere Vanchiglia e nel piano di ingrandimento parziale tra i viali del Re e di San Salvario del 10 aprile del 1855 e nel piano della città del 5 aprile 1857,

per non parlare di altri e per non tediare il Senato, fu sempre adottato ed ammesso il principio della cessione gratuita del terreno necessario all'attuazione dei relativi piani regolatori. Consta che il ministro dei lavori pubblici con Decreto 24 novembre 1875 sanzionando una appendice al regolamento edilizio del 18 giugno 1862 dichiarava solennemente che per l'attuazione di quel piano i proprietari dovevano cedere gratuitamente il terreno necessario per la formazione delle strade, delle piazze, dei viali, ritenendo che quell'appendice non era che la riproduzione di altre disposizioni consimili, contenute in più antiche Regie patenti.

Ma del resto, perchè il Senato sia meglio persuaso della perfetta legittimità di questa disposizione e di questo uso, per cui i proprietari debbano cedere i terreni che occorrono nei casi sopra specificati, dirò che in tutti gli atti di approvazione di quei vari piani si contiene una formula che è così concepita: «I proprietari costruttori di nuove case dovranno somministrare a proprie spese il suolo delle vie sino al punto di incrociamiento degli assi stradali; i proprietari costruttori delle case attigue alla nuova piazza o viale dovranno acquistare e somministrare a proprie spese la parte della piazza o del viale che fa fronte alla loro costruzione sino alla distanza di 12 metri quanto alle piazze, e di nove metri quanto ai viali, salvo il rimborso dai comproprietari dell'isolato». Aggiungo inoltre che, quando capitava il caso, l'obbligo negli stessi proprietari si estendeva al punto di contribuire gratuitamente anche alla costruzione delle piazze.

Io ho citato al Senato due di queste disposizioni, ma potrei citarne molte altre le quali si rassomigliano tutte. Ma vi ha di più: questa cessione gratuita che a Torino è consuetudinaria e che data da molti e molti anni, non è che il corrispettivo di quel contributo che a termine della legge di espropriazione pubblica del 25 giugno 1865 dovrebbe essere addossato a tutti i proprietari frontisti, i quali per l'attuazione di un piano regolatore qualunque vengono a ricavare un vantaggio per i loro fondi o fabbricati.

Per determinare questo contributo sarebbe stato necessario di far perizie per stabilirne la misura. Ora si è finito per riconoscere ed ammettere che questo peso di cedere gratui-

tamente il terreno occorrente alla formazione delle strade, dei viali o delle piazze, era forse minore o più utile per i proprietari che non fosse quello di corrispondere quel contributo il quale a termine dell'espropriazione pubblica essi avrebbero dovuto prestare per i maggiori vantaggi che i loro fondi sarebbero venuti a ricevere.

Dalle quali cose tutte appare manifesto, che questa cessione detta gratuita e che, a chi non ne conosce la ragione e la origine, può parere una cosa contraria al rispetto dovuto al diritto di proprietà, non è invece che uno scambio di contributo, ed uno scambio riconosciuto siffattamente opportuno ed utile, che oggidì non se ne fa più alcuna seria questione.

Questi sono i chiarimenti che io ho creduto di dare relativamente alle osservazioni fatte dall'egregio nostro collega senatore Rattazzi (*Bene*).

RATTAZZI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

RATTAZZI. Ho chiesto la parola per fare brevi osservazioni a quanto ha detto l'egregio nostro collega e mio maestro onor. Borgnini. Io fatto appena appena un cenno alla questione di merito sulla legge in esame; se avessi dovuto trattarne a fondo, avrei svolto maggiori argomenti, non solo sopra la disposizione contenuta nell'art. 4, ma anche sopra un'altra più grave stabilita con l'art. 6.

Ma, siccome avevo dichiarato che per deferenza alla città di Torino ed al suo rappresentante, e per la convinzione poi che là, dove si tratta di provvedere ad interessi locali ed i rappresentanti di questi hanno il convincimento di far cosa giusta e utile ai loro amministrati, il Parlamento può essere largo nell'accordare le domande che gli vengono rivolte, mi pareva superfluo entrare più a fondo nell'argomento. Devo però una breve risposta ad una speciale osservazione dell'onor. Borgnini.

Egli ha detto che vi sono tradizioni, usi, regolamenti in Torino che provvedono, quasi impongono, la cessione gratuita del terreno a coloro che vengono espropriati per causa di pubblica utilità e per la costruzione di strade; ma se fosse realmente così, che bisogno vi sarebbe di richiedere ora una disposizione speciale di legge? Sarebbe proprio superflua; ma la necessità si verifica dappoichè quegli usi non portavano ad altro che a degli accordi

contrattuali. E si comprende perfettamente che quando un comune traccia nel piano regolatore una strada e dice: « Non sarà eseguito questo tracciato se i proprietari frontisti non cedono gratuitamente il suolo stradale », il proprietario piuttosto che essere privato del beneficio dell'apertura di una nuova via, subisca l'imposizione. E ciò è avvenuto anche in Roma dove non vi furono mai nei regolamenti municipali disposizioni simili. Fuori porta Pia, prima di iniziare la grande via Nomentana, il comune ha detto ai proprietari frontisti: o voi cedete gratuitamente il terreno, oppure in non faccio la strada, e i frontisti, accettarono di dare gratuitamente il terreno; ma disposizioni efficaci legalmente a questo riguardo non vi sono nè qui, nè possono esservi in Torino; tanto è vero che anche l'onor. Borgnini ha dovuto ricordare che pure colà contestazioni sono sorte che hanno dovuto essere transatte dopo contestazioni giudiziarie.

Quindi io ripeto. La disposizione dell'art. 4 di questo disegno di legge è gravissima. Essa è contraria al principio statutario, perchè l'articolo 29 dello Statuto c'insegna che non si può toccare la proprietà altrui senza dare un corrispettivo, e questo corrispettivo la legge della espropriazione per causa di pubblica utilità lo liquida, tenendo conto di tutte le circostanze, compreso il contributo che va a carico del proprietario per il maggior beneficio che riceve dalla espropriazione. Dopo ciò io, non volendo combattere la legge, nè dar voto contrario, non mi fermerò nemmeno sulle disposizioni dell'articolo 6 che sono anche più gravi di quelle ora accennate.

L'art. 6 viene a disporre nientemeno che quando al proprietario espropriato del suolo occorrente alla costruzione della strada o piazza, rimanga un reliquato di terreno sul quale non sia più possibile edificare, il comune potrà acquistarlo al prezzo prima della dichiarazione di pubblica utilità e senza pagare il valore del terreno che ha espropriato per la costruzione della strada dalla quale l'ex-proprietario non ritrae alcun vantaggio. Ciò ha dato luogo a gravi reclami che sono largamente esaminati e discussi nella relazione. E però l'onorevole relatore non potendo intieramente respingere la serietà dei detti reclami, esprime la fiducia che l'Amministrazione comunale di Torino nell'applicare

queste contrastate disposizioni del disegno di legge, non sia troppo severa come gliene darebbero diritto la disposizione che ora noi stiamo per votare.

Dopo queste dichiarazioni, non ho altro da aggiungere se non attendere la risposta che spero vorrà darmi l'onor. ministro dei lavori pubblici.

CAVASOLA. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

CAVASOLA. A me rimangono pochissime osservazioni a fare. Io aveva chiesto la parola per far rilevare al Senato la differenza grandissima che passa tra l'applicazione della legge di Napoli all'espropriazione in genere e l'obbligo che s'impone ai proprietari frontisti di contribuire gratuitamente alla costruzione della nuova strada o della nuova piazza.

Come bene hanno già rilevato l'onorevole relatore e l'onor. Rattazzi, il principio del contributo all'opera pubblica da parte del proprietario che dall'opera stessa risente un beneficio diretto, è stabilito già nella nostra legge organica del 25 giugno 1865. Quindi questa legge che riguarda il piano regolatore di Torino non fa in sostanza che determinare *a priori* quale sia quel contributo che in base alla legge del 1865 si dovrebbe richiedere al proprietario, e lo determina in una certa estensione di terreno, ragguagliata alla larghezza della strada o della piazza. Però anche in questo caso bisogna dire che c'è una deroga al principio generale del diritto, e mentre io ammetto molto volentieri che il proprietario sia obbligato a concorrere (e non faccio questione di modo per questa legge che impone condizioni che a me non paiono esagerate), io prego, in linea di massima, che il Governo tenga presenti queste osservazioni e voglia andare molto a rilento ad ammettere le deroghe alla legge comune, anche nella determinazione della forma del contributo.

Rispetto al contributo, che, ripeto, è stabilito nella nostra legge organica sulle espropriazioni, non vi è altro da aggiungere.

La cosa è diversa per quanto riguarda la deroga alla legge del 1865 per sostituirvi l'applicazione della legge del 1885 per Napoli, della quale ha parlato pure l'onor. Rattazzi. La legge del 25 giugno 1865 ha fatto tutt'altro che cattiva prova: è una delle leggi meglio riuscite

e di quelle che hanno avuto più esatta applicazione. Se è sorta qualche questione per le perizie, questa è una questione tutta speciale che non influisce sul valore della legge, la quale, come legge organica, è una delle meglio concepite nei suoi criteri fondamentali e delle meglio specificate nelle singole disposizioni. Perciò il Governo tenga presente che le deroghe a questa legge devono essere fatte il più limitatamente possibile.

Nè è la prima volta che io mi dolgo del grande abuso che si fa dell'applicazione della legge per Napoli del 1885. Questa legge, bisogna rammentarlo, è nata in momenti di eccezionale gravità per la città di Napoli, all'indomani di una grande epidemia, il colera del 1884, che ha colpita tutta la città. Di maniera che si può dire che di fronte all'estensione del male la necessità del rimedio fosse ugualmente urgente per tutti gli abitanti e interessasse quindi tutti i proprietari. Per ciò a tutti i proprietari si impose di contribuire in qualche modo, con qualche sacrificio del loro interesse particolare, al risanamento della città; e tanto più opportunamente e giustamente si chiedeva, o per meglio dire s'imponeva questo sacrificio parziale ai singoli proprietari, inquantochè il Comune e lo Stato concorrevano per larghissima somma al risanamento della città stessa. Si capisce che in quelle condizioni si dovessero adottare non solo criteri un po' più rigorosi rispetto alle perizie e più larghi rispetto all'eccezione ai diritti di proprietà; ed anche riguardo al procedimento che doveva essere più sollecito.

Lo scopo principale della legge del 1885 per Napoli fu precisamente questo: di determinare i criteri sommari in base ai quali si doveva condurre rapidamente l'azione, e stabilire una giurisdizione affatto speciale (che fu quella della Commissione di Sanità), per decidere a mo' di arbitri su tutte le questioni che sorgevano rispetto alle constatazioni del dominio e alla valutazione della proprietà. Allora si capisce che ciò si dovesse fare, ma noi oggi (non lo dico per ostacolare l'approvazione di questo disegno di legge, il quale, come avete inteso, onorevoli colleghi, dall'illustre relatore, viene dopo molti altri consimili e con particolare giustificazione), noi oggi non possiamo più razionalmente applicare provvedimenti di quel genere.

Ebbene io vi prego di considerare che siamo arrivati ad applicare la legge speciale del risanamento di Napoli persino alle espropriazioni per le ferrovie dello Stato, ed anche per quelle private che si fanno in base alla legge organica del 1906 sull'ordinamento delle ferrovie. Ora mi domando io, quale analogia, quali rapporti ci possono essere tra l'uno e l'altro di questi fatti? Eppure è così.

Ora questo a me sembra un eccesso, al quale bisogna portare sollecito rimedio. La legge del 1865 ha sempre dato tutte le garanzie possibili all'espropriante, ma anche all'espropriato. Sovente accade che la legge del 1865, perchè assai più completa, si debba applicare anche contemporaneamente a quella del 1885. Per esempio: la legge del 1885, quella del risanamento di Napoli, non prevede i casi dell'espropriazione parziale, il caso dei diritti secondari. Quindi mentre si procede all'espropriazione della parte principale dell'immobile in base alle disposizioni di una legge, bisogna ricorrere ad un'altra per determinare l'indennità delle espropriazioni parziali.

Dunque io ritengo che nell'applicazione della legge sul risanamento di Napoli si sia un po' ecceduto, per errore di sistema, cercando con tali applicazioni un riparo ad inconvenienti avvenuti riguardo alle perizie, perchè in un dato momento, e principalmente a Roma nell'epoca della prima grande follia edilizia, ci furono delle perizie sbalorditive. Ma, perchè ci furono delle perizie sbalorditive una volta, non si devono scemare le garanzie che deve avere l'istituto della proprietà. Giacchè, o signori, importa tener presente che lo scopo dell'applicazione di quelle disposizioni consiste in fin dei conti soltanto nel prendere per base un criterio piuttosto che un altro nella determinazione delle indennità di espropriazione, per modo che invece di ricorrere alle perizie del valore venale, si deduce l'indennità da altri dati.

Ora, se fosse vero che la legge del 1865 su questo particolare, che è quello solo delle perizie, fosse troppo indeterminata, lasciasse troppa latitudine alle perizie, andasse al di là, a beneficio di una parte, di ciò che possa determinare nelle libere contrattazioni il prezzo dell'immobile, sarebbe il caso di modificare in quella parte, o fare qualche aggiunta a quella parte della legge organica del 1865, affinché

tutti, esproprianti ed espropriati, abbiano nella legge generale una regola comune e certa.

Notate poi anche questa disparità pratica di trattamento. In oggi se si tratta di una grande città che vuole attuare un nuovo piano regolatore o un piano di ampliamento si applica, perchè è una grande città, la legge del 1885 sul risanamento di Napoli perchè per essa si deve fare una legge speciale mediante la quale l'applicazione può essere fatta. Se si tratta di un piccolo comune che deve fare la sua unica strada che lo metta in comunicazione col mondo civile, esso deve ricorrere invece alla legge del 1865 e non ha quindi alcun vantaggio. Questo non va.

Io ho fatto questa osservazione d'indole generale, richiamato a questo tema, in me molto radicato e da molti anni, dall'osservazione dell'onorevole Rattazzi, e un pochino anche dall'osservazione fatta dall'onorevole relatore, che forse la pratica abbia dimostrato che la legge del 1865 sia difettosa. No, non è difettosa la legge del 1865, che su questo particolare dell'indennità si riporta ai criteri della libera contrattazione degli immobili. Possono esservi stati errori nella scelta dei periti, vi possono essere stati troppo larghi apprezzamenti del valore degli immobili e della attendibilità delle perizie; questo può darsi che sia accaduto; ma questo è errore di uomini non della legge.

Detto ciò in tesi generale, per parte mia accetto senz'altro la legge per Torino anche nelle sue disposizioni speciali, perchè oggi il contrastare a Torino l'applicazione delle disposizioni speciali vorrebbe dire trattare quella città in modo diverso da quello come sono state trattate tutte le altre città per le quali si è ricorso al provvedimento legislativo per l'ampliamento del loro piano edilizio. Onde io voto la legge, ma al tempo stesso raccomando al Governo di andare guardingo nel fare deroghe alle leggi generali sulla proprietà e alla legge generale organica sulle espropriazioni (*Approvazioni*).

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

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*.  
Ringrazio anzitutto l'Ufficio centrale, e particolarmente il suo relatore, per aver molto agevolato al ministro la difesa di questo disegno di legge. In special modo il relatore ha luci-

damente dimostrato che l'obbligo imposto ai proprietari frontisti di cedere gratuitamente una data parte della zona frontale non rappresenta, di fronte alla consuetudine seguita da tanto tempo a Torino e radicata in alcune patenti anteriori alla costituzione del nostro Regno, un sacrificio più grave di quello che i proprietari di case da molto tempo pacificamente sopportano.

A me incombe invece di precisare i termini della questione che è stata con grande acutezza sollevata prima dal senatore Rattazzi e poi dall'onor. Cavasola.

Intendiamoci chiaramente. Questa legge rappresenta un adempimento della legge del 1865. Invero, se gli onorevoli senatori che hanno parlato, vorranno consultare la legge del 1865 troveranno all'art. 9 che « la dichiarazione di pubblica utilità deve esser fatta per legge speciale quando per l'esecuzione di un'opera debbasi imporre un contributo ai proprietari dei fondi confinanti o contigui alla medesima ai termini dell'art. 77 della legge stessa ». Dunque, quando un comune, per il piano di ampliamento o per il piano regolatore, intenda valersi della facoltà che la legge del 1865 gli accorda, di esigere un contributo dai proprietari, deve necessariamente chiedere che il suo piano sia approvato con legge speciale; altrimenti non potrebbe fare uso di questa facoltà che la legge subordina appunto all'approvazione di una legge speciale. Ne consegue che il Governo in questo caso, come negli altri casi precedentemente citati, non propone di derogare ad una legge organica dello Stato, il che sarebbe grave e non potrebbe giustificarsi se non per eccezionali circostanze, ma presenta un disegno di legge per l'approvazione del piano di ampliamento o del piano regolatore di una città, la cui Amministrazione municipale intende esigere i contributi previsti dalla legge del 1865, ma da essa subordinati ad una speciale sanzione legislativa.

Chiarito così il carattere perfettamente normale del presente disegno di legge, debbo fare alcune dichiarazioni in ordine ad assennate osservazioni fatte dal senatore Rattazzi, alle quali in parte si è associato il senatore Cavasola.

La legge del 1865 fu indubbiamente una legge ben fatta; ma, come tutte le leggi ben fatte, era adatta alle condizioni del tempo, nel quale fu

approvata. Ora, appunto perchè era ben fatta allora, ne avvenne che, essendo così radicale la trasformazione susseguita poi (e dirò sotto quali aspetti), quella legge oggi manifesta taluni difetti. La legge del 1865 non è difettosa nei suoi principii organici, informati (come ben doveva e deve essere) al rispetto della proprietà privata, nè riguardo alle forme procedurali, ma è difettosa perchè il legislatore del 1865 non poteva prevedere quanto grande e rapido sarebbe stato l'aumento nel valore delle aree e dei fabbricati nei centri urbani; quanto il fenomeno sarebbe stato reso intenso anche per effetto della speculazione, e quanto grandiosi sarebbero stati gli sventramenti e le ricostruzioni, a scopo di risanamento, cui si deve por mano nella nostra città.

Abbiamo dunque una sproporzione tra le necessità di fatto ed i mezzi offerti dalla legge del 1865 alle Amministrazioni municipali.

Allorquando nel 1885 si dovette imprendere il risanamento della città di Napoli, si riscontrò la necessità di adottare dei criteri di valutazione per le espropriazioni, quali non erano stabiliti dalla legge del 1865, mentre questa determinava il solo criterio del giusto prezzo, quale potrebbe risultare in una libera contrattazione. Ciò naturalmente lascia l'adito alla più ampia discrezione di giudizio dei periti, e purtroppo essi hanno spesso abusato nel più strano modo di tale libertà di giudizio. Invero, io non posso a meno di dichiarare che non solo nei riguardi dello Stato, ma in quelli delle provincie e dei comuni e di tutti gli enti pubblici, che della legge di espropriazione possono avvalersi, i periti hanno molte volte tradito completamente la fiducia in loro riposta dal legislatore. Nelle Amministrazioni locali e in quelle governative abbiamo dovuto passivamente assistere a veri atti di brigantaggio, che non rappresentano di certo una difesa, ma il più grave attentato alla proprietà privata, perchè ne fanno venir meno la rispettabilità davanti alle popolazioni. (*Approvazioni*).

Io credo che la miglior difesa della proprietà privata si faccia col mantenerne i diritti entro ragionevoli termini. E per quanto riguarda la espropriazione, senza diminuire le garanzie della proprietà privata, è d'uopo impedire che l'indennità rappresenti un ingiusto arricchimento.

Tutte le legislazioni moderne, nell'ultimo

mezzo secolo, si sono affaticate nella soluzione di questo problema che è gravissimo.

Non dirò che i criteri da noi adottati con la legge di Napoli siano i migliori, e forse se ne potranno trovare altri più soddisfacenti, anche studiando le legislazioni straniere, ma tengo a dichiarare che quei criteri non sono nè tirannici, nè straordinariamente fiscali, perchè si riducono a sostituire al libero apprezzamento del perito i criteri desunti dal valore venale da una parte e dalla media dei fitti dall'altra.

Per dire che questi criteri tornino ingiusti, bisogna ammettere che ci sia frode continua sia fra compratori e venditori, sia fra locatori e conduttori, nel dissimulare gli uni il vero prezzo dalle compravendite e gli altri la corrisposta di fitto; e se così fosse avrebbero giusta pena dall'applicazione della legge di espropriazione.

Disse l'onorevole Cavasola che i guai della legge del 1865 provengono soltanto da errori degli uomini.

Ma, onorevole Cavasola, se le leggi non sono fatte per prevenire o per rattenere nei minori limiti possibili gli errori degli uomini, non saprei a quale altro scopo sarebbero fatte. Ed è precisamente per impedire l'erronea applicazione della legge del 1865 che dobbiamo proporci di modificarla; e di questo proposito son lieto di poter dare, per mia parte, assicurazione al senatore Rattazzi.

Già da qualche mese ho avviato al mio dicastero gli studi per una parziale modificazione della legge del 1865, anzi, dirò più modestamente, per un suo adattamento alle mutate condizioni dell'epoca presente. Lungi da me ogni favore per qualsiasi teorica che puzzi anche lontanamente di collettivismo; ma bisogna tener conto che è straordinario l'incremento di valore non guadagnato che si è verificato in tutte le nostre città a beneficio dei proprietari sia di aree che di edifici. All'incontro è avvenuto che le Amministrazioni municipali hanno dovuto e debbono paurosamente indebitarsi per fare opere, da cui in gran parte deriva quell'incremento di valore.

Così si hanno due fatti tra di loro antagonisti, di cui la legge deve cercare una conciliazione, assicurando cioè che i proprietari seriamente contribuiscano a spese, le quali per grandissima parte tornano a loro beneficio.

Del resto questo non è un principio nuovo, ma è stabilito anche nella legge del 1865, la quale appunto subordina all'approvazione di una legge speciale per i singoli casi la imposizione del contributo per le migliorie: contributo che (prendendolo da una legge napoleonica del 1806) essa determinò non poter raggiungere, in via normale, che la metà del maggior valore risultante dall'esecuzione delle opere di pubblica utilità.

Per buona parte il quesito sta nel decidere se siffatto limite di contributo sia criterio sufficiente o giusto, ovvero se debba essere elevato.

Concludo pregando il Senato a voler dare la sua alta approvazione al presente disegno di legge, non solo per ragioni di ordine generale, che furono chiaramente illustrate dalla relazione dell'Ufficio centrale, ma anche per la considerazione che, in fine dei conti, le sue disposizioni, che ai non torinesi possono per qualche parte apparir eccessive, sono invece state ritenute eque e giuste dal concorde voto della rappresentanza municipale di Torino.

BORGNINI, *relatore*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BORGNINI, *relatore*. Dopo quanto disse l'onorevole ministro dei lavori pubblici non ho altro da aggiungere in merito, e solo debbo ringraziare anche io a nome dell'Ufficio centrale l'onorevole ministro per aver dichiarato che egli si occupa e si occuperà delle modificazioni e delle aggiunte le quali potranno ravvisarsi necessarie alla legge del 25 giugno 1865 per le nuove e cresciute esigenze.

Però senza voler tediare il Senato relativamente alla questione della cessione gratuita dei terreni occorrenti per la formazione delle vie, certe osservazioni fatte la seconda volta dall'onorevole senatore Rattazzi mi fanno sentire la opportunità di citare un fatto; e lo cito per assicurare una volta di più quei miei colleghi i quali potessero ancora avere un dubbio, che quella cessione così detta gratuita non è che un corrispettivo ed un surrogato del contributo imposto dalla legge per le espropriazioni pubbliche ed è vantaggiosa agli stessi proprietari: il fatto è il seguente. A questo progetto di legge fece opposizione un comitato di proprietari interessati di Torino, e l'opposizione fu fatta in due memoriali presentati l'anno scorso al Presi-

dente della Camera ed ai ministri dell'interno e dei lavori pubblici quando la legge si doveva colà discutere. Orbene, il presidente di questo comitato è un certo signor conte Francesetti che figura in quei memoriali quale rappresentante di tutti i proprietari opposenti. Essendo il conte Francesetti proprietario di vari terreni o fabbricati a Torino, è avvenuto che la città di Torino l'abbia dovuto espropriare per l'allargamento della via di San Paolo e di due altre vie, cioè quelle del Frejus e di Monginevro. Orbene, giova ricordare che il conte Francesetti, presidente del Comizio di quei proprietari, che per essi ha fatto quella opposizione e che l'ha ripetuta in un altro memoriale presentato al Presidente del Senato, è stato comunicato all'Ufficio centrale il 25 marzo u. s., spontaneamente offrì al comune di Torino tutti i terreni che potevano essere necessari per eseguire il piano regolatore, e per la strada di San Paolo, e per la strada di Monginevro e per la strada del Frejus; e questa offerta ebbe la sua realizzazione, perchè il conte Francesetti voleva evitare il pericolo di dover prestare quel contributo che gli era imposto dalla legge sulle espropriazioni pubbliche, temendo certamente che potesse riuscire più gravoso di quella gratuita cessione di terreni.

Questo fatto l'ho citato unicamente per far vedere che la Commissione aveva ragione quando diceva che questo era un uso consuetudinario, il quale, da oltre sessanta o settanta anni, è accettato da tutti in Torino.

E qui mi tacerei; ma l'onorevole senatore Rattazzi, parlando la seconda volta, oltreché all'art. 4, ha fatto un altro accenno all'art. 6 della legge.

Pregherei il senatore Rattazzi di avere la sofferenza di attendere che si discuta l'art. 6, potendo avvenire che la Commissione relativamente a questo articolo faccia dichiarazioni tali da persuadere e dimostrare che anche in esso e per esso la proprietà privata è abbastanza tutelata. Io ho speranza che quando si discuterà questo articolo, e si potranno conoscere le vere condizioni nelle quali si trovano i proprietari di fronte al medesimo, potranno essere dissipati tutti i dubbi, tutti i timori ai quali ha accennato l'onorevole senatore Rattazzi.

RATTAZZI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

RATTAZZI. Desidero solamente ringraziare il ministro delle dichiarazioni che ha avuto la cortesia di fare riguardo alla legge del 1865, perchè quello che a me importa si è che le disposizioni che si ritengono utili, giuste, e che sono state concretate nei sei progetti di legge che abbiamo votato per i comuni più importanti, in quanto siano riconosciute giuste, vengano applicate a tutti i comuni, e soprattutto nell'interesse dello Stato.

Alla seconda parte della risposta dell'illustre senatore Borgnini dirò solamente questo: che ho fatto un accenno di osservazioni, ma non intendo di insistere, nè di presentare alcuna modificazione, perchè non vorrei impedire che la legge si votasse oggi.

Alla mia osservazione ha già in parte risposto l'onor. relatore con la sua relazione e per quanto io non l'accolga interamente, non ho altro da aggiungere.

PRESIDENTE. Non essendovi altri oratori che chiedano di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Passeremo alla discussione degli articoli che rileggo:

#### Art. 1.

Sono dichiarate di pubblica utilità le opere da eseguirsi dalla città di Torino in conformità del piano generale edilizio regolatore e di ampliamento, approvato dal Consiglio comunale della città stessa il 24 ottobre 1906; del quale piano un esemplare, munito del visto dei ministri proponenti, dovrà rimanere depositato nell'archivio di Stato.

(Approvato).

#### Art. 2.

I terreni compresi nel piano generale sono divisi in tre zone:

La 1<sup>a</sup> zona comprende i terreni interni alla cinta daziaria del 1906.

La 2<sup>a</sup> zona comprende i terreni interni alla linea di cintura, descritta nello stesso piano generale.

La 3<sup>a</sup> zona comprende i terreni esterni a detta linea di cintura sino a 50 metri di distanza dalla medesima, e per la larghezza di 30 metri quelli laterali ai protendimenti delle seguenti arterie fuori della linea di cintura:

Via Nizza sino all'incontro della ferrovia di Genova;

Corso Stupinigi sino alla Generala;

Corso Vinzaglio sino al corso Stupinigi;

Strada di Orbassano sino al Gerbido;

Corso Peschiera sino alla strada di Francia;

Strada di Francia sino a Pozzo Strada;

Via Cibrario sino alla strada della Pel-  
lerina;

Via Cigna sino alla strada vicinale della  
Campagna;

Corso Vercelli sino al ponte della Stura;

Corso Ponte Mosca sino alla Pionda;

Strada di Genova sino al confine del ter-  
ritorio.

Queste arterie, per la parte esterna alla linea di cintura, avranno la stessa larghezza loro assegnata nella parte interna.

(Approvato).

#### Art. 3.

Per l'attuazione del piano sono prestabiliti i seguenti termini a decorrere dalla data della promulgazione della presente legge:

Per la prima zona, anni 20.

Per la seconda zona, anni 30.

Per la terza zona, anni 35.

(Approvato).

#### Art. 4.

Addivenendosi dalla città di Torino alla formazione e sistemazione di nuove vie o piazze o corsi, compresi nel piano generale edilizio, sarà dovuto in conformità di quanto è sancito dall'articolo 77 della legge 25 giugno 1865, n. 2359, sulle espropriazioni per causa di utilità pubblica, dai proprietari confinanti o contigui, il contributo seguente:

Ciascuno dei proprietari confinanti colle nuove vie, colle piazze e coi corsi, dovrà cedere gratuitamente alla città il suolo stradale per la larghezza di metri nove per ogni fronte di cui sia proprietario, e qualora egli non abbia la proprietà di detto suolo, sarà tenuto a rimborsare alla città il prezzo che questa dovrà pagare per rendersene cessionaria. Per le vie di larghezza inferiore ai 18 metri l'obbligo della cessione del suolo o del rimborso del prezzo resta ridotto alla metà della larghezza effettiva della via, sempre per ognuna delle due fronti.

I proprietari contigui ma non fronteggianti le nuove vie, le piazze e i corsi, saranno tenuti al contributo nella misura ed ai termini di cui, negli articoli 77, 78 e 81 della legge 25 giugno 1865.

Il valore del contributo però non potrà mai oltrepassare la misura massima di quello imposto, in proporzione, ai proprietari frontisti dello stesso isolato.

I proprietari di terreni sui quali, oltre alle vie o piazze, o corsi, siano nel piano generale edilizio progettati portici, dovranno oltre i contributi suindicati, lasciare senza indennità libere al pubblico transito le zone destinate a portici, anche prima che questi siano costruiti.

SONNINO. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

SONNINO. Avrei voluto parlare nella discussione generale, ma non fui in tempo, per cui mi limito a fare alcune osservazioni a quest'articolo.

La contribuzione di nove metri, che rappresenta una forma nuova di espropriazione, come ha spiegato l'onorevole Rattazzi, non è neppure eguale per tutti, perchè, mentre nelle zone eccentriche costituisce un guadagno per alcuni, per altri nelle centrali invece rappresenta una perdita, e quel caso citato dal relatore ne è una prova.

Infatti il presidente del Consorzio, che ha offerto da sé il terreno, è evidente che fa una buona operazione con questa offerta, poichè migliora le sue condizioni possedendo in zone eccentriche, ma quelli che sono nel centro poco potranno guadagnare nel cedere questi terreni, che hanno un valore edilizio abbastanza elevato. Il che dimostra che la legge non ha criteri eguali per tutti, e mentre ad alcuni può giovare e procurar utile, ad altri nuoce e reca perdita. Ora ciò non può ammettersi come una cosa giusta ed equa.

Oltre a questo inconveniente, volevo richiamare l'attenzione al punto ove si dice: « Ciascuno dei proprietari confinanti con le nuove vie, con le piazze e con i corsi dovrà cedere gratuitamente alla città il suolo stradale per la larghezza di metri nove per ogni fronte di cui sia proprietario »; ciò significa che una casa ad angolo sarà doppiamente gravata dal contributo. Ma l'inciso su cui intendevo chiedere schiarimento è questo: « E qualora egli

non abbia la proprietà di detto suolo, sarà tenuto a rimborsare alla città il prezzo che questa dovrà pagare per rendersene cessionaria ». Qui non capisco bene: questo terreno dovrà pure appartenere a qualcuno. Da chi lo deve comperare il comune? Mi sembra necessaria una spiegazione.

Finalmente vorrei osservare che non mi pare nemmeno molto giusto l'ultimo inciso del medesimo articolo dove si dice: « I proprietari di terreni sui quali, oltre alle vie, o piazze, o corsi siano nel piano edilizio progettati portici, dovranno, oltre i contributi suindicati, lasciare senza indennità libere al pubblico transito le zone destinate a portici anche prima che questi siano costruiti ». Nella sua relazione, l'onorevole relatore suppone che il comune non sarà per imporre una servitù di transito sopra questi terreni prima che siano fatti i portici. Ma qui la legge dice pur troppo l'opposto! Dunque il comune avrà il diritto di stabilire questa servitù anche prima che i portici siano costruiti: e su questo non v'ha dubbio.

Richiamo su ciò l'attenzione del Senato.

BORGNINI, *relatore*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

BORGNINI, *relatore*. Sull'articolo 4 l'egregio senatore Sonnino fa due considerazioni. La prima riguarda il fatto delle cessioni sempre gratuite e della somministrazione che i proprietari dovrebbero fare al comune per l'acquisto di quei terreni dei quali essi non potessero disporre e che non potessero mettere a disposizione del comune; la seconda riguarda la dismissione delle aree o terreni sui quali dovranno, secondo il piano regolatore in attuazione, essere costruiti portici.

Quanto alla prima quistione il senatore Sonnino non sa spiegarsi come il proprietario possa essere richiesto ed obbligato a rimborsare il comune della somma spesa per l'acquisto di un terreno che il proprietario non può cedere perchè non lo possiede; e diceva: Non so perchè il proprietario di questo edificio deve rimborsare questo prezzo...

SONNINO. Non ho detto questo. Io domandava: Questi terreni devono appartenere a qualcuno. Il municipio li prenderà da chi?

BORGNINI, *relatore*. La cosa si spiega facilmente in questa maniera. Il proprietario deve somministrare al comune il denaro che è ne-

cessario per acquistare il terreno di cui esso confrontista non possieda la proprietà, perchè ciò tiene luogo del contributo che ad esso è imposto dalla legge del 25 giugno 1865.

Può darsi che il confrontista non sia che un semplice usufruttuario, che possieda il terreno a un titolo tale per cui egli per una ragione legale non possa metterlo a disposizione del comune. Il confrontista dunque non possiede il terreno, ma questo è necessario per fare la strada; vuol dire allora che egli dovrà rivolgersi al vero proprietario e chiedergli la rivalsa della somma che egli per legge ha dovuto somministrare al comune. Non potrei dare altra spiegazione relativamente a questo punto.

Sull'altro fatto che riguarda la dismissione dei terreni sui quali sarebbero progettati i portici, come ho accennato nella relazione, io mi sono già riferito al memoriale che il sindaco di Torino comunicò al Presidente del Senato e che ha il valore di un documento ufficiale.

Già ho notato nella relazione, e qui mi giova ripetere che il sindaco di Torino, in quel memoriale ha formalmente dichiarato che effettivamente si occuperanno le aree destinate alla fabbricazione dei portici, e prima che questa abbia luogo, solamente quando siano racchiuse fra due isolati che abbiano già i portici costruiti, per cui in forza di simile dichiarazione rimane escluso ogni più lontano pericolo che abusivamente dal comune si possano e si vogliano sottrarre quelle aree alla coltivazione prima che il comune stesso abbia un motivo spiegabile e ragionevole di chiederne la disponibilità per assicurare la continuità del passaggio e del transito pubblico fra portici e portici già costruiti.

In proposito poi mi occorre di accennare che il Comitato, o Consorzio, dei proprietari di Torino, i quali si opposero vivamente all'art. 4 quanto alla cessione dei portici, nel loro memoriale diretto al Presidente del Senato chiedono appunto che si dichiarasse che il terreno su cui dovranno essere fabbricati i portici non possa essere dovuto da essi, cioè che essi non possano essere tenuti a dismetterlo ed a porlo a disposizione del comune, precisamente se non nel solo caso in cui vi siano già due isolati coi portici costruiti, i quali racchiudano entro di loro questi terreni non ancora fabbricati su cui si dovrebbero costruire i por-

tici. E perciò nella relazione fu detto che non era il caso di tener conto della proposta fatta da quei proprietari, nel senso che già il comune ha dichiarato, nell'accennato suo memoriale, che l'occupazione di simili terreni non potrà effettivamente aver luogo prima che vi siano già due isolati laterali i quali racchiudano il terreno su cui si dovranno costruire i portici.

In questo stato di cose doveva parere alla Commissione che gl'interessi dei proprietari, anche quanto ai portici, fossero perfettamente tutelati, dacchè questi proprietari non potranno essere richiesti di cedere e dismettere i loro terreni su cui devono essere costruiti i portici, se non allorchè si verifica veramente la condizione che era stata proposta dallo stesso loro comizio.

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

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. Io mi permetto di aggiungere un chiarimento a quelli offerti dall'illustre relatore ed è questo: i dubbi del senatore Sonnino provengono da ciò, che egli non ha considerato un'ipotesi che si verificherà abbastanza frequentemente. Consideriamo una casa, sulla cui fronte abbia da passare una nuova via, il proprietario di questa casa deve cedere lungo tutta la fronte 9 metri di terreno; ma, perchè egli possa cedere questi 9 metri, occorre che il confine della sua proprietà corra parallelamente alla nuova strada e comprenda una estesa non inferiore ai 9 metri. Invece può avvenire che l'area circostante alla casa, abbia per confine una linea curva rispetto all'asse stradale, o che, pur avendone una retta, la linea di confine non arrivi però fino a comprendere 9 metri. In tal caso è evidente che il municipio dovrà comprare da un altro proprietario la parte occorrente per compire i 9 metri, su tutta quanta la fronte della casa. L'onor. Sonnino ha affacciata, insomma, una sola ipotesi, cioè l'ipotesi che al di là della fronte della casa il suo proprietario possieda tutto il terreno fino a raggiungere l'asse stradale; ma egli non ha considerato che in moltissimi casi il confine del terreno appartenente al proprietario della casa può non estendersi fino ai 9 metri di distanza dalla fronte della casa. Ed è a questi casi che intende provvedere l'inciso criticato come oscuro dall'on. Sonnino.

LEGISLATURA XXII — 1<sup>a</sup> SESSIONE 1904-908 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 4 APRILE 1908

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, pongo ai voti l'articolo 4.

Chi lo approva è pregato di alzarsi.

(Approvato).

Art. 5.

L'indennità di espropriazione del suolo destinato a vie, a piazze od a corsi oltre le zone cedute gratuitamente dai proprietari, che la città di Torino dovesse corrispondere per la completa formazione e sistemazione delle vie stesse o delle piazze o dei corsi, secondo il piano generale edilizio, dovrà sempre ragguagliarsi al puro valore del terreno considerato indipendentemente dalla sua edificabilità; e così senza riguardo al maggior valore che l'approvazione o l'esecuzione, anche soltanto parziale, del piano abbia potuto conferire al terreno stesso.

Questa disposizione però non è applicabile ai terreni che nei piani edilizi precedenti a quello di cui nella presente legge, non erano destinati nè a vie, nè a piazze, nè a corsi, per i quali l'indennità sarà regolata dalle norme della legge 25 giugno 1865, n. 2359.

BORGNINI, *relatore*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

BORGNINI, *relatore*. Nel merito della presente discussione reputo giusto ed opportuno di comunicare al Senato che il comizio dei proprietari di Torino nel suo memoriale ultimo presentato al presidente del Senato, fra le altre cose chiedeva anche questa, che l'art. 5 di questo disegno di legge venisse assolutamente soppresso. E ciò chiedeva perchè con l'articolo 5 è stabilito che ogni qualvolta avvenga al comune di dover espropriare terreni, oltre a quelli fronteggianti le vie o i corsi per i quali non vi sarebbe questione, il comune stesso abbia diritto di procedere all'espropriazione di detti terreni, ma che nel valutarne il prezzo per l'indennità relativa non si debba tener conto che del valore venale dei terreni stessi, indipendentemente da ogni apprezzamento intorno alla questione della possibile fabbricabilità di essi: e cioè che questa possibile fabbricabilità non debba essere un criterio di cui si debba tener conto per determinare il prezzo dei terreni espropriandi.

Il comizio dei proprietari di Torino chiedeva che questo articolo fosse assolutamente soppresso, perchè non si poteva non tener conto anche della condizione di fabbricabilità dei terreni da espropriarsi.

L'Ufficio centrale del Senato (come gli onorevoli senatori hanno potuto rilevare dalla relazione), non reputò che si potesse far luogo alla instata soppressione, avendo creduto che le disposizioni di quest'articolo 5 siano perfettamente giuste. I terreni che sono compresi in un piano regolatore possono aver un valore maggiore o minore appunto secondo che potranno o no essere fabbricabili; ma se nell'attuazione del piano regolatore, si deve appunto stabilire quali sono i terreni destinati a fabbricazione e quali quelli che devono servire per formare le strade e le piazze, è chiaro che per i terreni, i quali nell'attuazione di detto piano regolatore vengono designati come formanti parte di vie, di viali e piazze, non si può tener conto del criterio della fabbricabilità.

Se bisogna fare le strade, e questi terreni sono espropriati precisamente per formare queste strade, ne viene di conseguenza naturale che non si possa tener conto nel valutarne il prezzo della loro fabbricabilità, dacchè la stessa attuazione del piano impedisce ed esclude che in questi terreni si possa fabbricare. Da ciò ne viene che nel caso in cui si tratti di espropriare questi terreni, per estimarne il valore non si potrà che ricorrere alla legge di espropriazione del 25 giugno 1865.

Nè perciò i diritti dei proprietari potranno mai dirsi lesi, poichè pur non tenendosi conto di una condizione di fabbricabilità, che non si verifica, i detti terreni conserveranno tuttavia tutto quel maggior valore che essi avranno acquistato e che conserveranno a giudizio dei periti, per trovarsi nella posizione eccezionalmente favorevole che ai medesimi fu fatta, per opera del comune, coll'attuazione del nuovo piano. Una maggiore pretesa si convertirebbe, ai danni del comune, in una speculazione indebita, non ammissibile.

Questa la ragione per la quale la vostra Commissione ha creduto che non si dovesse tener conto dell'opposizione mossa dal comizio dei proprietari di Torino, che chiedeva la soppressione dell'art. 5, articolo che la Commissione

ritiene debba esser mantenuto nei termini nei quali è concepito.

PRESIDENTE. Se nessun altro domanda la parola, pongo ai voti l'art. 5°.

Chi intende di approvarlo è pregato di alzarsi. (Approvato).

#### Art. 6.

Nell'esecuzione del piano generale la città di Torino potrà valersi delle facoltà di cui all'art. 22 della legge 25 giugno 1865, n. 2359. Qualora, però, per effetto del contributo di cui al precedente articolo 4, talune aree risultassero del tutto inedificabili, ovvero di edificabilità molto difficile, la città, a richiesta degli interessati, avrà l'obbligo di procedere alla espropriazione delle aree stesse in conformità della precitata legge.

DE MARINIS. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

DE MARINIS. Per quanto nella relazione si è detto e per gli accenni che se ne sono fatti testè in quest'Aula, mi pare evidente che questo art. 6 sia di una redazione in verità poco felice, giacchè sembra che dia luogo ad equivoci che bisognerebbe chiarire.

Rileggo l'articolo.

Secondo quest'articolo dunque l'espropriazione offerta dal proprietario dovrebbe verificarsi su le *aree inedificabili o di difficile edificazione*, e su le quali perciò non si sarebbe verificato nessun vantaggio, che è il corrispettivo del contributo già dato. Invece, secondo giustizia, il concetto dell'articolo deve essere quello che, quando, ammettendo il contributo, non resta al proprietario che una proprietà, non solo non vantaggiata, ma addirittura inservibile, allora non sia caso di contributo, ma di espropriazione per pubblica utilità di tutta la zona.

A questo io credo che abbia voluto accennare l'onor. Rattazzi quando ha fatto ricorso, nella discussione generale della legge, all'articolo 6. Ritengo quindi necessario che l'Ufficio centrale trovi modo, dal momento che questo disegno di legge non si vuol rimandare di nuovo alla Camera, di fare una dichiarazione che valga ad eliminare l'equivoco.

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

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. I dubbi del senatore De Marinis provengono in gran parte da quell'infelice « però » che si trova nell'art. 6. Io ammetto che il « però » non era la congiunzione che doveva esser adoperata. L'articolo comprende due diverse disposizioni, ma si spiega perchè sieno state contemplate da uno stesso articolo.

Il primo comma riconosce al municipio di Torino una facoltà, quella di comprendere nelle espropriazioni anche i beni attigui, benchè non necessari all'esecuzione dell'opera.

Il resto dell'articolo dà invece il diritto ai proprietari di costringere il comune all'espropriazione di tutto il terreno di loro spettanza.

In un caso l'espropriazione maggiore è obbligatoria per l'espropriando; nell'altro caso diventa obbligatoria per l'espropriante.

Ora questa estensione coattiva dell'espropriazione che si riscontra nei due casi, sebbene in senso inverso, è l'unica ragione per cui sono state messe in uno stesso articolo le due disposizioni.

Riconosco che il « però » non è molto logico; ma non può cader dubbio sulla interpretazione, e credo che le mie spiegazioni possano contentare il senatore De Marinis.

DE MARINIS. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

DE MARINIS. Io credo che non è soltanto il *però* che possa ingenerare equivoco. L'equivoco sta nella erronea designazione delle aree da espropriare: allorchè le aree rimaste al proprietario non sono vantaggiate dalla strada, dal viale o dalla piazza, che fa il comune, il contributo non può aver luogo, e non vi è che la espropriazione di tutta la zona.

Io sottopongo all'esame dell'Ufficio centrale questo concetto, perchè d'accordo col ministro cerchi di chiarirlo nel senso di sopra accennato.

Del resto io aspetto di sapere dall'Ufficio centrale cosa dirà su questo punto.

BORGNINI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

BORGNINI, *relatore*. L'obiezione fatta dall'onor. De Marinis, a mio avviso, è degna di considerazione. Osserva il senatore De Marinis che stando alla redazione letterale dell'articolo sesto, bisognerebbe venire a questa conclusione:

che, vi può essere un proprietario il quale sia obbligato a cedere il terreno occorrente per la formazione di una via, di una piazza o di un viale, e che dopo aver ceduto i nove metri che sono d'obbligo, a termini della legge in discussione, rimanga possessore di zone ristrettissime, e in condizioni tali da non esser fabbricabili, o da essere di difficile fabbricazione.

Ora soggiunge, e giustamente, il senatore De Marinis, che stando alla redazione del citato articolo sesto, se ne dovrebbe concludere che quel proprietario dovrebbe cedere gratuitamente il proprio terreno per la formazione della via, corso o piazza, e poi non avrebbe che il diritto di farsi espropriare le aree rimanenti, non fabbricabili o di difficile fabbricazione.

L'Ufficio centrale, tenendo buon conto di quanto disse il senatore De Marinis, si affrettò da parte sua a notare anzitutto che non è supponibile che il comune di Torino possa e voglia mai pretendere che un proprietario ceda gratuitamente quel che occorre per le strade, e che poi esso comune pretenda di espropriare unicamente le aree le quali non sono fabbricabili o sono di difficile fabbricazione. Sarebbe una violazione di proprietà talmente stravagante, che assolutamente non si può supporre ed ammettere che il comune di Torino, verificandosi il caso, sia per far valere una simile pretesa, la quale certamente in un giudizio non potrebbe mai essere accolta.

Riconoscendo però lo stesso Ufficio centrale che per una redazione meno precisa dell'art. 6 possa per avventura sorgere ed affacciarsi il dubbio sollevato dal senatore De Marinis, l'Ufficio centrale dichiara categoricamente che, a suo avviso, l'art. 6 non può e non deve essere interpretato se non nel senso, che verificandosi l'ipotesi in esso accennata, il proprietario è nel diritto di invocare l'art. 80 e correlativi della legge del 25 giugno 1865 e che il comune di Torino dovrà procedere alla espropriazione non delle sole aree non fabbricabili o di difficile fabbricazione, ma concesse anche del terreno che avrebbe dovuto essere dismesso gratuitamente per la formazione della via o corso.

Questa dichiarazione l'Ufficio centrale la fa in modo formale ed espresso per spiegare la ragione per cui esso propone al Senato, senza variazioni, l'approvazione dell'articolo 6 della legge.

SONNINO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SONNINO. Avevo chiesto la parola per dire presso a poco quello che ha detto il senatore De Marinis.

Stanno bene le dichiarazioni del relatore che non si può pretendere che il proprietario sia sacrificato e non gli si paghi che questa piccola parte, ma bisogna dirlo chiaro nell'articolo.

Quando la cessione di due aree, per esempio di un terreno di angolo sia tale da rendere quel pezzettino di nessun valore, non si deve dire « l'espropriazione delle aree stesse » ma si deve dire « l'espropriazione di tutte le aree ».

Supponiamo un caso preciso, supponiamo un terreno di 400 metri, con venti metri di lato da una parte e venti dall'altra, si dovranno dare 9 metri di qua e 9 metri di là e così si formano 360 metri. Togliete questi dall'area totale e vi restano soli 40 metri, inutili che saranno pagati coi criteri dell'art. 5. Se il comune espropria questi 40 metri cosa si dà al proprietario? Niente. E che utile sentirà egli del regalo fatto al comune degli altri 360 metri?

In questi casi quando resta un pezzo che non serve alla edificazione bisogna affermare nella legge che il municipio lo deve comperare per intero, e non basta la buona intenzione e l'interpretazione dell'Ufficio centrale, ma bisogna che il magistrato in caso di contestazioni possa attenersi ad una disposizione positiva.

Voci. Bisogna che la legge torni alla Camera.

SONNINO. Ma, se questo è il nostro costante timore, allora è inutile discuter le leggi.

PRESIDENTE. Fa qualche proposta?

SONNINO. Sì, io proporrei che nell'ultima parte dell'art. 6 dove dice: « avrà l'obbligo di procedere all'espropriazione delle aree stesse in conformità della precitata legge » si dica invece « avrà l'obbligo di procedere all'espropriazione di tutta l'area in conformità della precitata legge ».

BORGNINI, *relatore*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BORGNINI, *relatore*. Comprendo perfettamente ciò che dice il senatore Sonnino, e veramente per una più corretta redazione dell'art. 6,

non si dovrebbe far altro che sostituire le parole che ha proposto il senatore Sonnino cioè *tutta l'area invece delle aree stesse*.

Allora il concetto sarebbe chiaro e non ci sarebbe più nulla a dire. L'Ufficio centrale ha creduto però che l'articolo possa rimanere tale qual era scritto, partendo dal convincimento che non si può ammettere neppure la possibilità che il comune di Torino, venendo ad espropriare, pretenda che un proprietario ceda gratuitamente 50 o 60 metri di terreno per farsene poi espropriare 20 o 25, perchè egli in questo caso non avrebbe nessun vantaggio. Ora, siccome non si può ammettere che un proprietario qualunque sia obbligato a cedere gratuitamente una parte della sua proprietà e che poi non abbia diritto che a farsi espropriare quella che rimane, perchè di nessun valore, l'Ufficio centrale ha creduto che non sia necessario modificare l'articolo 6, trattandosi di una legge già votata dall'altro ramo del Parlamento. Parve invece all'Ufficio centrale che potesse bastare una dichiarazione precisa ed esplicita adottata dal Senato, per cui risulti che, quando vi sono delle aree rimanenti che debbano essere espropriate dal comune, ne viene di assoluta necessità che questo non possa limitarsi ad espropriare quelle aree, ma che sia in obbligo, su richiesta del proprietario, di espropriare tutto ciò che il proprietario possiede, ai termini della legge di espropriazione del 25 giugno 1865.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. Io prego il senatore Sonnino a non insistere nel ritenere necessario un emendamento all'articolo 6. La stessa Commissione della Camera dei deputati ha dato la interpretazione, che è stata confermata in modo esplicito dal relatore dell'Ufficio centrale.

Aggiungo anche che l'art. 80 della legge del 1865 offre un criterio che evidentemente non lascia dubbio sul modo come deve essere interpretato questo articolo, perchè dice:

« Il proprietario del fondo gravato di contributo » (e qui non si tratta se non di forma di contributo diversa da quella disciplinata in via normale dalla legge del 1865) « può abbandonarlo all'espropriante pel giusto prezzo stimato a termini dell'art. 39 ».

Aggiungo poi, a tranquillità degli on. De Marinis e Sonnino, che, siccome l'art. 11 richiede la compilazione di uno speciale regolamento da approvarsi per decreto Reale, previo parere della Giunta provinciale amministrativa e del Consiglio di Stato, il Governo assume impegno che la interpretazione dell'art. 6, nella quale sono d'accordo Camera, Senato e Governo, debba essere assodata in modo indiscutibile da quel regolamento.

DE MARINIS. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DE MARINIS. Io non vorrei che quello che si deve dire nel regolamento costituisse qualche cosa di opposto a quello che si dice nella legge, quando manca una esplicita dichiarazione dell'Ufficio del Senato e accettata dal Senato stesso...

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. Questa è l'interpretazione.

CAVASOLA. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CAVASOLA. Nel regolamento si faccia il richiamo esplicito all'art. 80 della legge del 1865, perchè si tratta di relitto abbandonato, e con l'abbandono previsto da quell'articolo è assolutamente escluso il contributo per la parte abbandonata. Si avrà così la norma giuridica sicura per l'applicazione dell'art. 7 di questa legge.

SONNINO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SONNINO. Non insisto nel mio emendamento, sono contento che l'articolo resti anche così, purchè il regolamento spieghi bene le cose. Osservo solamente all'onorevole ministro che ora non è il caso d'invocare la legge del 1896 perchè qui si introducono criteri nuovi per le espropriazioni non compresi in detta legge. Il ministro promette che provvederà nel regolamento, ed anch'io credo che dopo questa discussione non si avrà dubbio sulle intenzioni del legislatore, sebbene l'articolo dica ciò che non dovrebbe dire.

PRESIDENTE. Pongo ai voti l'art. 6. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(Approvato).

#### Art. 7.

I concorsi dei proprietari confinanti o contigui alle strade, alle vie, alle piazze ed ai

corsi, stati corrisposti nell'attuazione dei piani edilizi anteriori a quello di cui nella presente legge, ai sensi dell'articolo 1 dell'appendice del regolamento speciale edilizio della città di Torino, approvato dalla Deputazione provinciale con decreto 20 settembre 1875, ed omologato dal Ministero dei lavori pubblici con decreto 24 novembre successivo, sono considerati come contributi prestati a termini ed agli effetti del capo IV del titolo II della legge 25 giugno 1865, n. 2359, ferma l'applicazione delle disposizioni della presente legge, per l'ulteriore esecuzione del piano generale.

(Approvato).

#### Art. 8.

La larghezza delle strade, tanto vicinali, quanto private, non tracciate nel piano generale, che si apriranno entro la linea di cintura, non sarà mai inferiore a metri 15.

(Approvato).

#### Art. 9.

Il Governo del Re, mediante l'osservanza della procedura stabilita dall'articolo 87 della legge 25 giugno 1865, avrà facoltà di acconsentire le modificazioni del piano generale edilizio, che venissero riconosciute opportune dalla città di Torino nel corso della sua attuazione, e di estendere alle medesime le disposizioni della presente legge.

(Approvato).

#### Art. 10.

La città di Torino è autorizzata a dichiarare, agli effetti del dazio, compresi nel comune chiuso tutti i terreni del piano, indicati all'articolo 2 della presente legge, escluse le zone laterali ai protendimenti ivi descritti.

(Approvato).

#### Art. 11.

Per l'esecuzione della presente legge sarà deliberato dal Consiglio comunale di Torino uno speciale regolamento, da approvarsi per decreto Reale, previo parere della Giunta provinciale amministrativa, e del Consiglio di Stato.

(Approvato).

Questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

#### Inversione dell'ordine del giorno.

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*.

Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*.

Pregherei il Senato di volere invertire l'ordine del giorno, passando al disegno di legge relativo alla convenzione 23 giugno 1907, per la concessione della ferrovia Volterra Saline-Volterra Città e posto al numero 3 dell'ordine del giorno stesso, perchè il mio collega del Tesoro non è presente al Senato essendo impegnato alla Camera, dove dovrei recarmi anch'io.

PRESIDENTE. Questo disegno di legge non ha la relazione stampata in causa dello sciopero degli operai tipografi, io l'ho messo egualmente all'ordine del giorno, riservandomi di interrogare il Senato se, a termini del regolamento, voglia ammetterlo alla discussione dopo la lettura della relazione. Se non vi sono opposizioni, si invertirà l'ordine del giorno e si darà lettura della relazione.

Approvazione del disegno di legge: « Approvazione della convenzione 23 giugno 1907 per la concessione della ferrovia Volterra Saline-Volterra Città ed autorizzazione all'esercizio della medesima da parte della Direzione generale delle ferrovie dello Stato; conversione in legge del Regio decreto 21 luglio 1907, n. 386, che approvò la convenzione dell'11 stesso mese per la cessione alla Società nazionale di ferrovie e tramvie dell'esercizio della linea Brescia-Iseo » (N. 755).

PRESIDENTE. Allora si procederà alla discussione del disegno di legge: « Approvazione della convenzione 23 giugno 1907 per la concessione della ferrovia Volterra Saline-Volterra Città ed autorizzazione all'esercizio della medesima da parte della Direzione generale delle ferrovie dello Stato; conversione in legge del R. decreto 21 luglio 1907, n. 386, che approvò la convenzione dell'11 stesso mese per la cessione alla Società nazionale di ferrovie e tramvie dell'esercizio della linea Brescia-Iseo.

Il senatore Borgatta ha facoltà di leggere la sua relazione.

BORGATTA, *relatore*. Signori Senatori! Il presente disegno di legge contempla due convenzioni: con l'una le ferrovie dello Stato assumono l'esercizio del breve tronco di ferrovia (poco più di otto chilometri) che dalla ferrovia Volterra-Saline fa capo alla storica città medioevale di Volterra, e che non potrebbe di per sé dar vita a un esercizio privato autonomo.

Con l'altra convenzione invece le ferrovie dello Stato cedono l'esercizio della ferrovia Brescia-Iseo alla Società concessionaria della costruzione e dell'esercizio della ferrovia che da Iseo per Breno e Edolo risale in Valcamonica. Aprendo all'esercizio questo tronco di ferrovia, si rendeva manifesta la convenienza che l'esercizio di tutta la linea, da Brescia ad Edolo, fosse fatto da un unico ente, da un'unica amministrazione, epperò venne conclusa la convenzione 11 luglio 1907 a cui il disegno di legge si riferisce.

La legge organica sulle ferrovie dello Stato, stabilisce che l'assunzione dell'esercizio di ferrovie da parte dello Stato debba essere autorizzata da legge speciale, mentre, con l'art. 1 della detta legge, l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato era preventivamente autorizzata, salvo l'approvazione del Parlamento, a cedere l'esercizio della Brescia-Iseo.

Questa l'origine delle due convenzioni, che hanno ottenuto l'approvazione dei Corpi consultivi, e poichè i patti in esse concordati furono pure riconosciuti equi e convenienti dal vostro Ufficio centrale, così io in nome suo ho l'onore di proporvi l'approvazione del disegno di legge.

PRESIDENTE. Prego il senatore segretario Fabrizi di dar lettura di questo disegno di legge.

FABRIZI, *segretario*. Legge.

(V. Stampato N. 755).

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

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

#### Art. 1.

È approvata e resa esecutoria l'annessa convenzione stipulata il 23 giugno 1907 fra il Governo ed il comune di Volterra per la concessione della ferrovia, a scartamento normale ed a trazione a vapore, che allaccerà la città di Volterra alla linea Cecina-Volterra (Saline).

Il comune di Volterra è tenuto a costruire la linea in base al progetto esecutivo che sarà approvato dal Governo ed alle successive prescrizioni.

Venendo dal Governo ordinate variazioni e modifiche in confronto del progetto di massima, le quali abbiano per iscopo di rendere meno costosi l'esercizio e la manutenzione della linea, la corrispondente spesa, in quanto non trovi compenso in economie verificatesi nell'esecuzione dei lavori, andrà a diminuzione della somma stabilita per dotazione di materiale rotabile, restando a carico del concessionario ogni eventuale eccedenza.

La Direzione generale delle ferrovie dello Stato è autorizzata ad assumere l'esercizio della linea stessa ed a provvedere eventualmente il materiale rotabile necessario coi fondi accordati per l'acquisto di materiale rotabile necessario coi fondi accordati per l'acquisto di materiale rotabile per la propria rete.

(Approvato).

#### Art. 2.

È convertito in legge il Regio decreto 21 luglio 1907, n. 386, col quale fu approvata la convenzione in data 11 stesso mese tra il Governo e la Società nazionale di ferrovie e tramvie per la cessione alla medesima dell'esercizio della linea Brescia-Iseo, a decorrere dal 1<sup>o</sup> agosto 1907.

(Approvato).

**CONVENZIONE per la concessione della costruzione e dell'esercizio della ferrovia secondaria a trazione a vapore ed a sezione normale dalla stazione di Saline della linea Cecina-Volterra Saline alla città di Volterra.**

Fra le Loro Eccellenze il prof. Emanuele Gianturco, ministro dei lavori pubblici, ed il prof. Giuseppe Fasce, sottosegretario di Stato, in assenza del ministro del tesoro, per conto dell'Amministrazione dello Stato, ed il signor marchese cav. uff. Guido Incontri, assessore del comune di Volterra, in rappresentanza del sindaco, si è convenuto, si conviene e si stipula quanto segue:

**Art. 1.**

Il Governo accorda al comune di Volterra la concessione della costruzione e dell'esercizio della ferrovia secondaria a binario normale di m. 1,445 ed a trazione a vapore dalla stazione di Saline della linea Cecina-Volterra Saline alla città di Volterra, che il concessionario si obbliga di costruire ed esercitare a tutte sue spese, rischio e pericolo.

La concessione è fatta alle condizioni della presente convenzione e del relativo capitolato e sotto l'osservanza delle leggi 20 marzo 1865, n. 2248, allegato F, 27 dicembre 1896, 30 giugno 1906, n. 272, e delle altre vigenti, del regolamento n. 1, approvato col Regio decreto 21 ottobre 1863, n. 1528, e degli altri regolamenti emanati o da emanarsi, in quanto non sia diversamente disposto dalle condizioni predette.

La concessione della ferrovia è fatta per anni 70, a decorrere dalla data del decreto Reale di approvazione della concessione medesima.

**Art. 2.**

Il comune di Volterra cede allo Stato l'esercizio della linea predetta per tutta la durata della concessione, e perciò, terminata la sua costruzione e quella de' suoi accessori, compresa la linea telegrafica e compiuto il collaudo provvisorio, lo Stato la riceverà in consegna e

l'aprirà al pubblico servizio entro il termine di un mese dalla data del verbale di consegna.

**Art. 3.**

Il Governo provvederà all'esercizio della linea col materiale rotabile e di esercizio, che verrà provvisto a proprie spese dal concessionario nella misura stabilita all'art. 10 dell'annesso capitolato, e tale materiale rimarrà tutto di assoluta proprietà dello Stato senza che il concessionario vi abbia più diritto di sorta, nemmeno allo scadere della concessione.

L'Amministrazione esercente assume a suo carico tutte le spese di esercizio comprese quelle di manutenzione ordinaria e straordinaria della linea e suoi accessori, e di manutenzione e rinnovamento del materiale rotabile e d'esercizio e quello di ricambio del materiale metallico d'armamento.

Il concessionario però, nel primo anno d'esercizio rimborserà per trimestre scaduto all'Amministrazione esercente le spese di manutenzione della linea ed accessori ricevuti in consegna come all'art. 2, ed il concessionario medesimo per tutto il decennio decorribile dalla data della consegna predetta resterà responsabile a termini dell'art. 1639 del vigente Codice civile verso l'esercente dei guasti che si manifestassero nel corpo stradale, nei fabbricati, nelle opere d'arte, ecc., in conseguenza di vizi o difetto di costruzione.

**Art. 4.**

A garanzia dell'obbligo assunto per la costruzione della ferrovia il concessionario ha depositato a titolo di cauzione la somma di lire 62,300 in titoli di rendita al portatore del consolidato italiano 5 per cento, come risulta dalla dichiarazione provvisoria n. 134 rilasciata il 27 aprile 1907 dalla Sezione di R. Tesoreria provinciale di Pisa.

La cauzione suddetta sarà restituita a rate, fino alla concorrenza di quattro quinti, a misura dell'avanzamento dei lavori e delle provviste; l'ultimo quinto sarà trattenuto fin dopo la finale collaudazione che avrà luogo durante il secondo anno dalla data all'apertura dell'intera linea dell'esercizio.

Art. 5.

Il Governo per la concessione di questa ferrovia accorda pei primi sessant'anni a decorrenza dal giorno dell'apertura all'esercizio, il sussidio di lire quattromila (L. 4000) a chilometro che per i rimanenti dieci anni verrà aumentato a lire cinquemila (L. 5000), sulla intera lunghezza della linea, misurata dall'asse del fabbricato viaggiatori della stazione di Volterra Saline all'estremo del binario di servizio alla stazione di Volterra Città.

La liquidazione della sovvenzione sarà fatta in base ad una misurazione da eseguirsi in contraddittorio dopo l'apertura dell'esercizio.

Agli effetti di tale liquidazione, sulla lunghezza che tra i suddetti estremi è prevista nel progetto di massima in chilometri 8 + 225 non sarà tollerata una eccedenza maggiore del due per cento.

Detto sussidio decorrerà dal giorno dell'apertura della ferrovia all'esercizio, e sarà pagato al concessionario a rate annuali posticipate.

Art. 6.

Tutti i prodotti lordi diretti ed indiretti della linea saranno devoluti all'Amministrazione esercente, a titolo di compenso di tutte le spese di cui all'art. 3.

Art. 7.

Il Governo si riserva la facoltà di cedere, in qualunque tempo, fermi mantenendo verso il concessionario i patti e le condizioni risultanti dal presente contratto, e annesso capitolato, l'esercizio della ferrovia a quella Società a cui cedesse l'esercizio, con o senza la contemporanea concessione della proprietà della propria linea Cecina-Volterra Saline.

Art. 8.

È fatta facoltà al comune di Volterra di cedere ad una Società anonima o per accoman-

dita, od anche ad un privato, purchè riconosciuto dal Governo, a norma dell'art. 295 della legge 20 marzo 1865 sulle opere pubbliche, i diritti, ragioni ed obblighi che gli derivano dal presente contratto ed annesso capitolato, rimanendo però sempre esso comune solo responsabile verso il Governo ed il pubblico di tutto quanto col detto contratto e capitolato venne convenuto.

La validità della cessione è in ogni caso subordinata all'approvazione governativa.

Art. 9.

Il Governo si riserva la facoltà di riscattare la linea in qualunque tempo, previo avviso darsi sei mesi prima al concessionario, senza che questo abbia diritto ad altro compenso all'infuori della continuazione del pagamento negli importi e nei modi e termini stabiliti nella convenzione, della sovvenzione governativa dalla quale dovrà essere dedotto l'importo delle imposte prediali, di cui al successivo art. 16.

Tale sovvenzione, diminuita come sopra, potrà a scelta del Governo essere convertita in un capitale corrispondente col ragguaglio del cento per quattro e cinquanta (4.50) all'atto del riscatto.

Art. 10.

Trascorso infruttuosamente il termine assegnato all'art. 2 dell'annesso Capitolato per la presentazione del progetto esecutivo redatto nel modo in detto articolo indicato, il concessionario incorrerà senza bisogno di costituzione in mora nella decadenza dalla concessione e nella perdita di metà della cauzione, che sarà devoluta allo Stato. Potrà però essergli accordata, purchè richiesta prima della scadenza, una proroga non maggiore di sei mesi, ove concorrano riconosciuti motivi.

Se il concessionario non inizierà i lavori nel termine assegnato all'art. 3 del detto Capitolato, dopo una formale ingiunzione fatta intimare dal Ministero dei lavori pubblici, incorrerà, allo spirare del nuovo termine prefissogli colla ingiunzione, e senza bisogno di altra costituzione in mora, nella decadenza dalla concessione e nella perdita dell'intera cauzione, la quale sarà devoluta allo Stato.

Ove concorrano riconosciuti motivi, potranno essere accordate, se chieste prima della sca-

denza, proroghe che nel loro insieme non supereranno la durata di un anno.

Tali proroghe s'intenderanno estese al termine fissato nello stesso art. 3 per l'ultimazione dei lavori.

Se dopo due anni dalla data dell'approvazione del progetto esecutivo i lavori non saranno avanzati e le provviste eseguite in modo da rendere sicura l'apertura della linea all'esercizio nel termine stabilito nel citato art. 3, o come sopra prorogato, il concessionario incorrerà pure, senza bisogno di costituzione in mora, nella decadenza dalla concessione e nella perdita della cauzione, che sarà devoluta allo Stato.

Anche in questo caso, se domandate prima della scadenza, ed ove concorrano riconosciuti motivi, potranno essere accordate proroghe tali, che, cumulate con quelle eventualmente già accordate per l'inizio dei lavori, non superino la durata di un anno.

Finalmente se i lavori non saranno compiuti o le provviste non eseguite in modo da potersi aprire all'esercizio l'intera linea nel termine stabilito al citato art. 3 del Capitolato o diversamente fissato in uno dei predetti provvedimenti di proroga, il concessionario incorrerà, salvo comprovati casi di forza maggiore, in una multa di lire cento, per ogni giorno di ritardo; tale multa sarà prelevata dalla cauzione se il concessionario non provvederà al pagamento.

Decorsi però sei mesi dal giorno in cui sia cominciata l'applicazione della multa senza che la linea possa aprirsi all'esercizio, il concessionario incorrerà senza bisogno di costituzione in mora nella decadenza dalla concessione e nella perdita dell'intera cauzione, fatta deduzione della somma complessiva che fosse stata pagata per multe e osservato quanto dispone l'art. 253 della legge sui lavori pubblici per la parte di cauzione già restituita.

#### Art. 11.

Nei casi di decadenza contemplati nel precedente articolo e nella conseguente applicazione degli articoli 252 e 253 della legge sui lavori pubblici, la stima devoluta ai tre arbitri inappellabili da nominarsi come all'art. 14, si limiterà al valore delle opere e provviste esistenti considerate fuori d'uso e per il prezzo che se ne ricaverebbe potendole rivendere immediata-

mente e sempre indipendentemente dalla loro destinazione allo stabilimento ed esercizio della strada ferrata.

#### Art. 12.

Il concessionario rinuncia ai privilegi, diritti di preferenza, indennità e compensi di cui agli articoli 269 e 270 della legge sui lavori pubblici che gli potessero competere per diramazioni, intersezioni e prolungamenti di linea nonchè per le linee laterali, restando in facoltà del Governo di provvedere alla costruzione ed all'esercizio di esse direttamente o mediante concessione a chiunque esso creda, senza essere tenuto in qualsiasi caso a compensi od a risarcimento di danni a favore del concessionario stesso.

#### Art. 13.

Il concessionario rimane esclusivamente responsabile verso i terzi di ogni danno che fosse derivato alle loro proprietà in conseguenza della costruzione della ferrovia.

E perciò esso tiene sollevata ed indenne, in qualunque tempo, l'Amministrazione esercente e lo Stato da ogni molestia e domanda di compensi di danni e di diritti che fosse avanzata da terzi per occupazione di proprietà, per interruzione di strade, per intercettazione o sviamento di corsi d'acqua o per qualsiasi fatto dipendente dalla costruzione della strada ferrata col presente atto concessa.

#### Art. 14.

Dalla data del decreto Reale che approverà la presente Convenzione, fino al collaudo definitivo della ferrovia, il concessionario pagherà annualmente al pubblico Tesoro la somma di lire 60 per chilometro di linea in corrispettivo delle spese a carico del Governo per la sorveglianza della costruzione, restando stabilito che il pagamento sarà integralmente dovuto anche se saranno accordate proroghe all'incominciamento dei lavori.

#### Art. 15.

Il presente atto di concessione e quelli con cui fosse dal concessionario allogata la costruzione della linea, o ceduta previa approvazione del Governo, l'intera concessione, saranno re-

gistrati col solo pagamento del diritto fisso di lira una.

Saranno parimenti soggetti alla sola tassa fissa di lira una per ogni proprietà, gli atti relativi alle espropriazioni dei terreni ed altri stabili necessari per la costruzione della ferrovia concessa e delle sue dipendenze ed anche quelli per i successivi ampliamenti autorizzati dal Governo.

Art. 16.

Sono a carico del concessionario le imposte prediali che gravano sui terreni da occuparsi colla sede ferroviaria e sue dipendenze e sui fabbricati della ferrovia, a senso dell'art. 283 della legge sui lavori pubblici.

Effettuandosi il riscatto della ferrovia, il concessionario rimarrà esonerato, dal giorno del riscatto, dal pagamento delle predette imposte.

Art. 17.

La decisione delle questioni d'indole puramente tecnica è riservata al Ministero, sentiti, secondo le rispettive competenze, il Consiglio superiore dei lavori pubblici, ovvero il Comitato superiore delle strade ferrate.

Quando insorgessero altre questioni per la interpretazione o per l'esecuzione della presente Convenzione e dell'annesso Capitolato, ed il concessionario non s'acquetasse alla risoluzione che ne sarà proposta dal Ministero in via amministrativa, sentito, occorrendo, il Consiglio di Stato, quelle di tali questioni che a senso delle vigenti leggi fossero di competenza dell'autorità giudiziaria, saranno, dalla parte che

vi ha interesse, sottoposte alla giurisdizione ordinaria di Roma, a meno che le parti con apposito atto di compromesso non preferiscano deferirle ad un Collegio di tre arbitri, i quali potranno anche essere autorizzati a pronunciare come amichevoli compositori. Ciascuna delle parti nominerà il proprio arbitro; il terzo sarà nominato d'accordo, e, in difetto, dal primo presidente della Corte d'appello di Roma.

Art. 18.

La presente Convenzione non sarà valida e definitiva se non dopo la ratifica da parte del Consiglio comunale di Volterra approvata dalla Giunta provinciale amministrativa e la conversione in legge del decreto Reale d'approvazione ai sensi dell'articolo 1° della legge 22 aprile 1905, n. 137.

Fatto a Roma addì 23 del mese di giugno dell'anno millenovecentosette.

*Il ministro dei lavori pubblici*

EMANUELE GIANTURCO.

*Il sottosegretario di Stato per il tesoro*

GIUSEPPE FASCE.

GUIDO INCONTRI, *Assessore comunale di Volterra in rappresentanza del Sindaco.*

PIETRO GINORI CONTI, *testimone.*

PIETRO-LANINO, *testimone.*

AVV. ETTORE GIUSTI, *segretario delegato alla stipulazione dei contratti.*

**CAPITOLATO annesso alla Convenzione per la concessione della ferrovia secondaria a trazione a vapore ed a sezione normale dalla stazione di Volterra Saline alla città di Volterra.**

**Art. 1.**

*Indicazione del progetto di massima.*

Il concessionario è obbligato a costruire la strada ferrata secondo il progetto di massima redatto dall'ingegnere Pietro Lanino, in data 28 febbraio 1905, e ritenuto ammissibile dal Consiglio superiore dei lavori pubblici con voto n. 657, del 16 agosto 1905, sotto l'osservanza delle avvertenze e prescrizioni in detto voto contenute.

**Art. 2.**

*Progetto esecutivo.*

Entro sei mesi dalla data della pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* del decreto Reale di approvazione della concessione, dovrà il concessionario presentare in doppio esemplare boilato il progetto esecutivo della linea redatto in base al progetto di massima e voto del Consiglio superiore sopradetti e costituito dai seguenti allegati:

a) Corografia in scala non maggiore di 1:25,000 e non minore di 1:50,000 sulla quale sia riportato tanto il tracciato di massima quanto quello definitivo;

b) Relazione tecnica specialmente per quanto riguarda le differenze fra il progetto di massima e quello esecutivo;

c) Planimetria in scala 1:20,000;

d) Profilo longitudinale in scala 1:2,000 per le lunghezze e 1:200 per le altezze, con le quote del terreno e del piano di formazione, riferite al livello del mare, con l'indicazione delle livellette e relative pendenze coi dati delle curve e lunghezze dei rettilinei e con le lunghezze progressive;

e) Sezioni normali in scala di 1:100;

f) Sezioni trasversali in scala di 1:200 a distanza non maggiore di m. 100 ed estese ove occorra cioè in tutti i tratti nei quali il terreno presenti speciali accidentalità in modo da rappresentare con sufficiente approssimazione la figura del terreno ai due lati della ferrovia;

g) Piani generali delle stazioni in scala di 1:500;

h) Tipi normali e speciali dei fabbricati in scala di 1:100 con la pianta di ciascuno dei piani, un prospetto ed almeno uno spaccato;

i) Tipi normali dei manufatti e tipi delle opere di arte speciali aventi luce maggiore di m. 10 in scala non minore di 1:200 con piante prospetti a sezioni trasversale e longitudinale; per le costruzioni metalliche saranno aggiunti i relativi calcoli di resistenza;

k) Tipi delle opere di sostegno, di difesa e di consolidamento della ferrovia;

l) Tipi delle gallerie;

m) Tipi dell'armamento in scala 1:100;

n) Tipi del materiale mobile con l'indicazione della quantità e del costo della relativa provvista per ciascun tipo;

o) Tipi degli impianti e meccanismi fissi nelle stazioni e fermate;

p) Elenco dei passi a livello con l'indicazione dei sistemi di chiusura che s'intende adottare;

q) Tabelle dei rettilinei e delle curve.

**Art. 3.**

*Termine per l'incominciamento e l'ultimazione dei lavori.*

Il concessionario dovrà incominciare i lavori entro tre mesi dalla data di approvazione del progetto esecutivo e dovrà compierli entro due anni dalla stessa data.

Dovrà altresì aver fatto tutte le provviste occorrenti perchè entro quest'ultimo termine di due anni l'intera linea possa essere aperta al regolare e permanente esercizio per i trasporti delle persone e dalle merci.

**Art. 4.**

*Stazioni e fermate.*

La stazione di Volterra Città sarà costruita secondo il tipo che approverà il Ministero col progetto esecutivo.

Qualora dalle indagini da praticarsi d'accordo da funzionari governativi e dal concessionario risultasse la convenienza di fare della stazione al regresso una stazione o fermata di pubblico

servizio, ai relativi impianti dovrà provvedere a propria cura e spese il concessionario contemporaneamente alla costruzione della linea.

Il piano della via ferrata nelle stazioni sarà orizzontale, salvo in casi speciali e ben giustificati nei quali si potrà ammettere una pendenza non maggiore del 2 per mille.

#### Art. 5.

##### *Stazioni d'innesto.*

È riservata al Ministero l'approvazione degli accordi che il concessionario dovrà prendere con la Direzione delle ferrovie dello Stato all'effetto di regolare l'innesto della linea nella stazione di Volterra Saline. Saranno a carico del concessionario le spese per gli ampliamenti e le innovazioni che per l'esercizio della nuova linea occorressero a giudizio del Ministero in detta stazione; l'esecuzione dei relativi lavori spetterà di diritto alla Direzione delle ferrovie dello Stato.

Le eventuali contestazioni che sorgessero nella liquidazione delle suddette spese, saranno deferite per la loro soluzione a tre arbitri inappellabili nominati come al seguente art. 6.

#### Art. 6.

##### *Tronchi e stazioni comuni.*

Il concessionario dovrà accordare al Governo, o ad altri che fossero autorizzati a costruire ed esercitare nuove linee di strade ferrate, l'uso delle stazioni e dei tronchi parziali che potessero rendersi comuni a dette nuove linee mediante però i compensi e sotto le condizioni che verranno d'accordo convenute od in caso di dissenso stabilite da tre arbitri, due dei quali scelti dalle parti interessate ed il terzo dal presidente del Tribunale civile di Volterra.

Quest'obbligo si estende anche al caso che le nuove ferrovie siano di diverso scartamento, e l'allacciamento debba farsi mediante l'adattamento o la sovrapposizione del nuovo scartamento.

#### Art. 7.

##### *Binari di diramazione e traversate.*

Fermo il disposto degli articoli 4 e 5 della legge 30 giugno 1906, n. 272, il Governo avrà sempre il diritto di costruire a sue spese ed esercitare binari di diramazione per stabilimenti suoi propri sia militari che civili.

Le concessioni di traversate per passaggi a livello, ancorchè pedonali, per cavalcavia, sottovia, acquedotti, condutture di gas illuminante, o di energia elettrica ed altre simili non potranno essere fatte senza l'approvazione governativa.

#### Art. 8.

##### *Traversate a livello.*

Le traversate a livello con le vie ordinarie si eseguiranno sotto un angolo non minore di 45 gradi.

L'indicazione delle traversate da munirsi di chiusura e di quelle che potranno lasciarsi aperte nonchè del sistema di chiusura sarà data dal Ministero nell'approvare il progetto esecutivo.

La chiusura dei passi a livello sarà costituita da cancelli o sbarre da ambo i lati della via ferrata manovrati sul posto o a distanza e collocati a non meno di due metri dalla più vicina rotaia. Nella loro apertura dovranno lasciare un varco libero misurato a squadra con la via ordinaria di metri 4 a 6 a seconda della importanza della strada, salvo quelle maggiori larghezze che in casi speciali potranno occorrere alla intersezione con grandi viali di pubbliche passeggiate e simili; per le strade vicinali o private la suddetta larghezza sarà da 2 a 4 metri. In corrispondenza del passaggio le rotaie saranno munite di controrotaia interna lunga almeno metri 1.50 in più della larghezza libera del varco.

Le rampe di accesso avranno pendenza più o meno dolce che sarà regolata a seconda dell'importanza e della natura della strada, e presi gli accordi con l'Amministrazione interessata; in ogni caso fra la rampa di accesso e la ferrovia dovrà d'ambo i lati intercedere un tratto orizzontale non minore di metri 10; esse saranno coperte con acconcio materiale in conformità dei tronchi contigui della strada a cui si uniscono.

#### Art. 9.

##### *Chiusura della linea.*

La ferrovia sarà isolata con adeguato sistema di chiusura nei tratti in vicinanza dei luoghi abitati, delle stazioni ed in quelli nei quali la ferrovia è stabilita su strada ordinaria, nelle località ove il bestiame è allevato brado,

ed in quegli altri tratti ove sarà richiesto per la sicurezza dell'esercizio.

La indicazione dei tratti da munirsi di chiusura sarà data dal Ministero con l'approvazione del progetto esecutivo. Sarà però sempre in facoltà del Ministero di imporre, anche dopo l'apertura all'esercizio, la estensione della chiusura su quei tratti pei quali lo riconoscesse necessario.

#### Art. 10.

##### *Materiale mobile.*

Il materiale mobile e d'esercizio per la prima dotazione sarà provveduto in misura non inferiore a lire 37180 a chilometro.

Il materiale mobile dovrà essere costruito secondo i più recenti e migliori sistemi e giusta i tipi che saranno approvati dal Ministero col progetto esecutivo, e non potrà essere messo in circolazione se non dopo le debite ricognizioni ed esperimenti da parte dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato.

Il materiale mobile dovrà essere atto, secondo le prescrizioni del Governo, ai trasporti militari; le carrozze a corridoio longitudinale quando sia richiesto dal Governo, dovranno essere costruite in modo da potersi adattare al trasporto dei malati e dei feriti.

#### Art. 11.

##### *Preferenza all'industria nazionale*

Qualora per la provvista del materiale fisso e del materiale mobile della prima dotazione, il concessionario non trattasse direttamente col'industria nazionale potrà aprire una gara ed ammettervi anche delle Ditte estere; ma dovrà limitarla soltanto ad una metà della provvista occorrente e preferire l'industria nazionale ogni qualvolta questa proponga prezzi che non eccedano quelli offerti dalle Ditte estere, aumentati del 5 per cento e delle spese di dogana e di trasporto al luogo di consegna.

Qualora in questa prima gara sia rimasta preferita l'industria nazionale, alla Ditta aggiudicataria o ad altre Ditte nazionali, sarà affidata la fornitura dell'altra metà alle stesse condizioni della prima aggiudicazione.

Se sia rimasta invece preferita nella prima gara una Ditta estera, o non sia stato possibile l'allogamento della seconda metà alle Ditte nazionali, come sopra, sarà aperta una seconda

gara limitata all'industria nazionale, e solo nel caso che le offerte relative risultassero superiori al prezzo di aggiudicazione della prima metà alla Ditta estera, o che tale gara rimanesse deserta, il concessionario sarà libero di aprire nuovamente una gara internazionale.

Alle suddette gare internazionali saranno ammesse soltanto Ditte fabbricanti di materiali, e non Ditte aventi sola rappresentanza, adottando, in quanto siano applicabili nei singoli casi, le norme degli articoli 27, 28, 31 a 46 del Regolamento per le costruzioni di strade ferrate approvato col Regio decreto 17 gennaio 1886, n. 3705.

La regolarità delle operazioni di gara e di aggiudicazione alle quali dovrà assistere un funzionario dell'Ufficio speciale delle ferrovie, sarà riconosciuta dal Ministero, ed ove le premesse disposizioni risultino inadempite, sarà applicato al concessionario una multa del 15 per cento del valore del materiale fisso, e del 35 per cento del valore del materiale mobile.

L'importo delle multe, in caso di mancato pagamento, sarà trattenuto sulle annualità delle sovvenzioni governative.

#### Art. 12.

##### *Tutela della pubblica igiene.*

Nella esecuzione dei lavori della linea sono vietati gli scavi che possano dar luogo a ristagni d'acqua o impaludamenti in modo permanente.

Per le cave di prestito che fosse indispensabile di aprire, il concessionario sarà tenuto all'osservanza delle disposizioni delle leggi 2 novembre 1901, n. 460, e 15 maggio 1904, n. 209 e dei relativi regolamenti.

Del pari per tutto quanto riguarda la costruzione della linea il concessionario è tenuto alla osservanza delle leggi predette e delle altre tutte contenenti disposizioni per combattere la malaria o sul chinino di Stato, e dei regolamenti relativi, nonché alla osservanza delle disposizioni ed istruzioni generali e speciali, che per l'esecuzione di dette norme legislative e regolamentari siano o possano essere emanate dal Ministero dell'interno.

#### Art. 13.

##### *Antichità.*

I monumenti che venissero scoperti nell'esecuzione dei lavori non saranno menomamente

danneggiati. Il concessionario dovrà dare immediato avviso del rinvenimento al prefetto della provincia,

Trattandosi di monumenti dei quali il Governo decidesse la conservazione sul posto, dovrà il concessionario studiare e proporre l'occorrente variante che esso sarà obbligato di adottare senza alcun compenso.

Per la pertinenza delle statue, medaglie, frammenti archeologici e di tutti gli oggetti antichi in genere si osserveranno le leggi ed i regolamenti in vigore.

#### Art. 14.

##### *Numero dei treni ed orari.*

L'apertura della linea all'esercizio si farà con lo stesso numero di coppie di treni giornalieri in circolazione sulla linea Cecina-Volterra Saline.

#### Art. 15.

##### *Tariffe e condizioni di trasporto.*

Le tariffe da applicarsi ai trasporti sulla linea concessa, saranno quelle che risulteranno dall'allegato I al presente capitolato.

Le condizioni e norme che regoleranno i trasporti medesimi saranno quelle che vigono nei trasporti sulle ferrovie dello Stato e successive modificazioni in quanto siano applicabili e non risulti diversamente disposto dalle condizioni particolari ad ogni categoria di trasporti, inserite nell'allegato suddetto.

Le tariffe potranno essere ribassate per determinate categorie di trasporti e temporaneamente, secondo le facoltà che sono o saranno consentite all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e sotto la osservanza delle modalità prescritte dall'Amministrazione medesima.

Le tariffe stesse potranno essere ribassate in linea generale e dopo un congruo esperimento, quando il prodotto lordo della linea superi le lire cinquemila per chilometro.

#### Art. 16.

##### *Opere di difesa nazionale.*

Il concessionario non potrà opporsi a che, sia durante la costruzione, sia durante l'esercizio l'autorità militare esegua con personale e mezzi propri tutte quelle opere che a suo esclusivo giudizio crederà necessario di predisporre nell'interesse della difesa nazionale, ciò ben inteso senza recare danno od incaglio all'esercizio.

#### Art. 17.

##### *Personale.*

Il concessionario dovrà per la costruzione della linea impiegare esclusivamente italiani, salve le eccezioni, che dietro giustificati motivi, venissero approvate dal Governo.

#### Art. 18.

##### *Linee telegrafiche e telefoniche.*

Il Governo avrà il diritto di stabilire gratuitamente lungo la strada ferrata concessa linee telegrafiche, telefoniche e di qualunque altro sistema di corrispondenza, di monopolio governativo, nonchè di appoggiare i propri conduttori sui pali appartenenti al concessionario.

Le linee con fili telegrafici, telefonici, o per altri segnali, destinate esclusivamente al servizio della strada ferrata saranno costruite secondo i tipi preventivamente approvati dal ministro dei lavori pubblici d'accordo con quello delle poste e telegrafi.

#### Art. 19.

##### *Sorveglianza.*

È riservato al Governo il diritto di far ispezionare e sorvegliare in ogni tempo l'esecuzione dei lavori tanto di primo impianto della ferrovia che di riparazione, di complemento o di ampliamento, che in forza del presente contratto verranno eseguiti per conto del concessionario e così pure di fare collaudare i materiali da impiegarsi nei lavori stessi comprese le rotaie, il materiale minuto d'armamento e le traversine e di rifiutarli quando non siano delle dimensioni e qualità volute.

##### *Il ministro dei lavori pubblici*

EMANUELE GIANTURCO.

##### *Il sottosegretario di Stato per il tesoro*

GIUSEPPE FASCE.

GUIDO INCONTRI, *Assessore comunale di Volterra in rappresentanza del Sindaco.*

PIETRO GINORI-CONTI, *testimone.*

PIETRO LANINO, *testimone.*

AVV. ETTORE GIUSTI, *segretario delegato alla stipulazione dei contratti.*

ALLEGATO I AL CAPITOLATO.

## LINEA SALINE DI VOLTERRA-VOLTERRA

## Tariffe e condizioni dei trasporti.

## CONDIZIONI GENERALI.

1° *Eseguimento dei trasporti.* — I trasporti di viaggiatori, bagagli, animali, numerario, merci si eseguono in base alle disposizioni contenute nel volume delle condizioni e relativi allegati valevoli sulle ferrovie dello Stato in quanto siano applicabili e non siano modificate dalle condizioni particolari ad ogni categoria di trasporti.

2° *Tassa di bollo.* — Per ogni biglietto di viaggiatore e per ogni riscontro pel trasporto di bagagli, cani, animali, numerario e merci, devono pagarsi, in aggiunta ai prezzi di tariffa, centesimi cinque per tassa di bollo.

3° *Imposte erariali.* — I prezzi di trasporto stabiliti dalle tariffe comprendono le imposte erariali.

4° *Tasse accessorie.* — Oltre i prezzi di trasporto appresso indicati, sono applicabili, quando occorra, le tasse accessorie nei casi e nella misura stabiliti dalle tariffe e condizioni delle ferrovie dello Stato (Diritto fisso per le esazioni suppletive dai viaggiatori, diritto di deposito dei bagagli, tasse di pesatura, sosta, magazzinaggio, uso della grue, nolo dei copertoni, provvigione sugli assegni e sulle spese anticipate, diritti suppletivi per le modificazioni al contratto di trasporto, ecc.).

5° *Convogli speciali.* — Possono aver luogo convogli speciali tanto pel trasporto di persone che per quello delle cose.

Chi desiderasse usufruirne dovrà rivolgersi all'Amministrazione sia per la tariffa che per gli orari da stabilirsi.

6° *Concessioni speciali.* — I trasporti di persone, di bestiame e di cose per conto della Casa Reale e di quelle dei Principi Reali, nonchè per conto dello Stato, dei militari per conto proprio, degli impiegati civili dello Stato e di determi-

nati trasporti e categorie di persone del pubblico, sono eseguiti in base ai prezzi e alle condizioni risultanti dal sub-allegato A della presente tariffa della quale forma parte integrante e successive modificazioni.

I funzionari dell'Ufficio speciale delle ferrovie e le loro famiglie avranno lo stesso trattamento stabilito sulle Reti principali.

*Tariffa pel trasporto dei viaggiatori* — Viaggiatori ordinari, biglietti di corsa semplice: Prezzi per l'intero percorso: 1<sup>a</sup> classe, lire 1.20; 3<sup>a</sup> classe, lire 0.70. — Compartimenti riservati, prezzi per l'intero percorso: 1<sup>a</sup> classe, lire 7.50; 3<sup>a</sup> classe, lire 4.50.

AVVERTENZE: 1° Nei compartimenti riservati, contro il pagamento delle somme di lire 7.50 e 4.50 rispettivamente per la classe 1<sup>a</sup> e 3<sup>a</sup> potranno prender posto senza ulteriore tassa sei viaggiatori. I viaggiatori eccedenti tale numero, dovranno munirsi del biglietto ordinario.

2° I ragazzi fino all'età di 3 anni sono trasportati gratuitamente, purchè non occupino un posto di viaggiatore e siano accompagnati da persona adulta. Quelli di età compresa fra i tre e i sette anni hanno diritto ad occupare un posto pagando la metà del prezzo di un biglietto ordinario.

3° Qualora venissero istituiti biglietti in servizio cumulativo diretto, da e per Volterra Città, con località di altre ferrovie, i viaggiatori muniti di biglietti di 2<sup>a</sup> classe sul percorso da e per oltre Saline potranno prender posto nelle vetture di 1<sup>a</sup> classe sulla linea Saline-Volterra.

*Tariffa pel trasporto dei bagagli.* — Prezzo per tonnellata divisibile di dieci in dieci chilogrammi per l'intero percorso, lire 5. Tassa minima per spedizione, lire 0.25.

*Tariffa pel trasporto dei cani.* — Prezzo per ogni capo, per l'intero percorso, lire 0.40.

*Tariffa pel trasporto di piccoli animali,* come: scimmie, gatti, uccelli in gabbie. Prezzo per ogni collo e per l'intero percorso, lire 0.40.

*Tariffa pel trasporto di bicikli, biciclette e tricikli.* — Prezzo per ogni macchina con im-

ballaggio e per l'intero percorso, lire 0.50. Prezzo per ogni macchina sciolta e per l'intero percorso, lire 0.40.

*Tariffa pel trasporto del numerario e degli oggetti preziosi.* — Per ogni gruppo del valore sino a lire 500 e per l'intero percorso, lire 0.40.

Per ogni gruppo del valore superiore a lire 500 per l'intero percorso e per le prime lire 500, lire 0.40.

Per l'intero percorso e per ogni 500 lire o frazione in più delle prime, lire 0.20.

#### TARIFFA PEL TRASPORTO DELLE MERCI.

1° *Merzi in piccole partite.* — Per l'intero percorso:

Per ogni spedizione di peso fino a 50 chilogrammi, lire 0.25.

Per ogni spedizione di peso da 51 a 100 chilogrammi, lire 0.45.

Per ogni spedizione di peso oltre i 100 chilogrammi:

Prezzo per tonnellata, divisibile di 50 in 50 chilogrammi, lire 4.40.

2° *Merzi a vagone completo.* — Per l'intero percorso:

Prima categoria - Merzi in genere non appartenenti alle categorie seconda e terza, per tonnellata, lire 4.25.

Seconda categoria - Metalli, legname e materiale da costruzione, per tonnellata, lire 3.95.

Terza categoria - Combustibili e legna da ardere, per tonnellata, lire 3.65.

Tassa minima per ogni vagone completo, lire 20.

#### NOMENCLATURA DELLE MERCI

##### APPARTENENTI ALLE CATEGORIE SECONDA E TERZA.

*Merzi di 2<sup>a</sup> categoria - Metalli.* — Acciaio in verghe, in barre, in lastre greggie, in lamiera a T, a doppio T (*poutrelles*) e simili, acciai semplicemente sagomati. Acciaio in rottami, limatura, tornitura e ritagli. Acciaio greggio, crudo o fuso in pani. Barre di ferro o di ghisa per grate da finestra e graticole da focolai. Bolloni di ferro. Bronzo in lastre, pani, piastre, rosette, verghe a fasci. Bronzo in rottami, tornitura, limatura e ritagli. Campate in ferro od in ghisa per ponti e fabbriche. Chia-

varde di ferro per muratura. Ferraccio, pezzi d'agro ovvero masse informi di ferro non purgato. Ferro in moglietta o reggetta anche zincata. Ferro da chiodi e da trafilare. Ferro greggio abbozzato o puntellato. Ferro in lamiera ordinaria anche ondulata, spalmata di minio o zincata. Ferro (limatura grossolana di). Ferro in rottami, tornitura, ritagli e scaglie. Ferro stagnato o piombato. Ferro a T, e a doppio T, e simili ferri semplicemente sagomati e laminati. Ferro in verghe o barre piatte o tonde. Ghisa in pani, rottami, limatura, tornitura, ritagli e scaglie. Ghisa (travi e travature e pezzi di) per ponti e fabbriche. Latta bianca in fogli. Latta in rottami e ritagli. Materiale vecchio inservibile da ferrovie e tramvie. Ottone in fogli, lamine, lastre, pani, piastre e verghe a fasci. Ottone in rottami, limatura, tornitura e ritagli. Piastre di ferro o di ghisa. Piombo in fogli, lamine, pani, piastre, verghe a fasci. Piombo in rottami, tornitura, limatura e ritagli. Rame in fogli, lamine, massi, pani, piastre, rosette e verghe a fasci. Rame in rottami, tornitura, limatura e ritagli. Scartate, ossia pezzi da fucina sgrossati per utensili di agricoltura. Stagno in fogli, lamine, pani, piastre, verghe a fasci. Stagno in rottami, tornitura, limatura e ritagli. Travi, travature, e pezzi preparati di ferro di lamiera e di ghisa per ponti e fabbriche. Zinco in fogli, pani, piastre, verghe a fasci, senza garanzia per le avarie nei fogli, per le piastre e per le verghe di zinco non incassati o non imballati. Zinco in rottami, limatura, tornitura e ritagli.

*Legnami.* — Casse di legno scomposte in assicelle, a fasci; cavicchi o zeppe di legno; cerchi o cerchioni di legno; cocchiumi di legno; correntini o regoletti di legno per tegolati o soffitti; doghe nuove od usate da tini, botti o barili in fasci; legname in forma di serramenta o di altri grossi lavori da falegname e da caradore; legname non nominato, grossamente preparato o sagomato; legname non nominato, greggio, semplicemente segato o squadrato, come: assami, tavole anche congiunte a due a due, travi e travicelli di ogni specie, pertiche anche spaccate e riflesse per cerchi da botti e pali non nominati; legname non nominato, greggio, in tronchi d'albero; pali per linee telegrafiche e telefoniche; pali da sostegno delle viti; stipa greggia o semplicemente abbozzata (ciocco

o ceppo di); tappi e cunei di legno; tini e tinocce di legno, sfatti.

*Materiali da costruzione.* — Arenarie per lastricati; breccia o puddinga, specie di agglomerato in massi per fondazioni o gettate; calce viva o spenta, anche alla rinfusa, se a vagone completo; cemento in sacchi o botti; ciottoli; creta in natura (esclusa quella bianca); gesso in polvere, calcinato o non, in sacchi o botti; ghiaia, lavagne od ardesie in lastre greggie; lavori di cemento anche armati, semplici, come: travi, canali, prismi a scarpa, spalle da incastro; marmette o ambrogette da pavimento; marmo artificiale in lastre o tavole greggie; marmo in pezzi semplicemente abbozzati o ridotti a sagoma, per esser poscia lavorati in balaustre, capitelli, camini, cippi, colonne, gradini, lavatoi, mensole, stipiti, ed altri simili lavori, escluse le vasche da bagni. Marmo in pezzetti cubici, quadrangolari o prismatici per pavimenti in mosaico; mattonelle o piastrelle di terra cotta non nominate e di cemento semplice; mattonelle o piastrelle di maiolica, di marmo artificiale, di cemento colorate e simili altre non nominate. Mattoni e mattonelle comuni ed ordinari di terra cotta, anche per pavimenti; mattoni di terra refrattaria e di grès; mattoni di terra refrattaria smaltati sopra una delle faccie minori; mattoni di arenolite e di calcestruzzo (cioè di calce, di cemento o di gesso con o senza ghiaia, sabbia ecc.) per costruzioni; pietra da cemento cruda; pietre da calce e da gesso, anche alla rinfusa se a vagone completo; pietre greggie, o grossolanamente lavorate alla sabbia od a grossa punta, pietre lavorate a scalpello piano od alla martellina; pietre comuni in pezzetti per pavimenti in mosaico; pietre spaccate per muratura, pozzolana anche alla rinfusa se a vagone completo; sabbia (esclusa quella nera) comune da costruzione; tavole isolatrici in gesso, per costruzioni, formate di canne palustri cementate con gesso; tegole o coppi verniciati o tinti; tegole o coppi ed embrici comuni; tegole di ferro ed accessori; tegole di vetro; tegole di zinco; terra calcarea, surrogato della pietra; terra refrattaria; terre cotte in lavori semplici o lisci, per costruzioni, come: stipiti per finestre, cornicioni e simili; traas, cemento naturale; tubi di terra cotta, di cemento di grès o di pietra; tuffi terrosi.

*Merci di terza categoria.* — Combustibili e legna da ardere; accenditori di legno resinoso o pezzetti di legno imbevuti di resina; carbone fossile (detriti utilizzabili derivanti dalla combustione del); carbone fossile (residui combustibili di); carbone fossile (litantrace ed antracite); carbone vegetale anche in polvere grossolana, tritumi e mondiglia; carbonelle di legna o brace; coke; fascine di minuta legna; formelle o mattonelle di carbone fossile ed altre non nominate per combustibile, anche alla rinfusa se a vagone completo; formelle o mattonelle di carbone vegetale; formelle o mattonelle di residui di conceria o di distilleria, anche alla rinfusa se a vagone completo; formelle di torba e di lignite, anche alla rinfusa se a vagone completo; gusci di noci e simili per combustibili, anche alla rinfusa se a vagone completo; legna da ardere; lignite e formelle di lignite; pine fruttifere o selvatiche, vuote per combustibile; sansa carbonizzata; sansa esausta d'olio (residuo di olive ad uso di combustibile) anche alla rinfusa se a vagone completo; steli di canapa intrisi di zolfo; torba e formelle di torba; traverse usate o di scarto da ardere, purchè spaccate o segate.

1° *Condizioni particolari pel trasporto delle merci.* — Carico e scarico. — Le operazioni di carico e scarico delle merci vengono eseguite dall'Amministrazione; i relativi compensi sono compresi nelle tasse di trasporto.

2° *Merci escluse dal trasporto.* — Sono escluse dal trasporto le merci di peso indivisibile superiore a due tonnellate e quelle eccedenti la lunghezza utile di un vagone. Dette merci potranno però, eventualmente, essere trasportate in seguito ad accordi da prendersi coll'Amministrazione ed a condizione che le operazioni di carico e scarico siano eseguite, rispettivamente dai mittenti e dai destinatari, che il peso sia convenientemente ripartito sulle ruote dei vagoni e che il mittente fornisca le corde, le catene e quanto altro occorra ad assicurare i colli sui vagoni.

3° *Merci voluminose.* — Le merci voluminose si trasportano senza aumento dei prezzi indicati per ciascuna categoria.

4° *Tassa minima per vagone.* — La tassa minima per ogni vagone completo è dovuta quando il trasporto riguardi merci spedite sciolte alla rinfusa, che possano facilmente confondersi

con altre, oppure merci che non ammettono comunanza di carico, come: carbone fossile, coke, sabbia, terre, pietre, letame, ghiaia, calce e simili. È pure dovuta quando lo speditore domandi espressamente un vagone per suo esclusivo uso, con apposita annotazione sul documento di trasporto.

5<sup>a</sup> *Resa delle merci.* — La merce sarà consegnata al destinatario entro 24 ore dal suo arrivo in stazione.

*Il ministro dei lavori pubblici*  
EMANUELE GIANTURCO.

*Il sottosegretario di Stato per il Tesoro*  
GIUSEPPE FASCE.

GUIDO INCONTRI, *assessore comunale di Volterra in rappresentanza del sindaco.*

PIETRO GINORI-CONTI, *testimone.*

PIETRO LANINO, *testimone.*

AVV. ETTORE GIUSTI, *segretario delegato alla stipulazione dei contratti.*

Per copia conforme ad uso interno amministrativo

*Il segretario*  
GIUSTI.

N. 45577 - Divisione II.

#### IL MINISTRO DEL TESORO

Visto l'articolo 102 del regolamento sulla contabilità generale dello Stato, approvato con Regio decreto 4 maggio 1885, n. 2047;

Delega

S. E. l'onorevole professore Giuseppe Fasce, sottosegretario di Stato per il Tesoro, a firmare in sua vece, il contratto relativo alla concessione, al comune di Volterra, della costruzione e dell'esercizio di una ferrovia secondaria, a binario normale, e a trazione a vapore, dalla stazione di Saline, della linea Cecina-Volterra Saline, alla città di Volterra, col sussidio chilometrico annuo di lire 4000 per i primi 60 anni, e di lire 5000 per i rimanenti 10 anni.

Roma, 22 giugno 1907.

*Il ministro del Tesoro*

CARCANO.

## TARIFFE SPECIALI

pei trasporti di persone, di bestiame e di cose per conto della Casa Reale e di quelle dei Principi Reali, nonchè per conto dello Stato, dei militari per conto proprio, degli impiegati civili dello Stato e di determinati trasporti e categorie di persone del pubblico.

## AVVERTENZA

*I prezzi comprendono le imposte erariali (13 per cento per i trasporti a grande velocità e 2 per cento per quelli a piccola velocità accelerata od ordinaria): le somme ad esse relative dovranno versarsi integralmente al Tesoro dello Stato.*

## CONCESSIONE SPECIALE A

**Trasporti per conto della Casa di Sua Maestà  
e delle Case dei Reali Principi**

## I. — Viaggi delle Loro Maestà e dei Reali Principi.

1. *Treni speciali.* — Pei viaggi in treno speciale, delle Loro Maestà e dei Reali Principi, e persone del Loro seguito, il prezzo è di lire 3.39 per treno e chilometro, sempre quando la composizione del treno, quali che siano i veicoli adoperati, non ecceda 12 assi, compreso il bagagliaio; eccedendo, il prezzo per ogni asse in più è di lire 0.339 per chilometro.

Il prezzo minimo di ogni treno è di lire 67.80 per ciascuna rete.

2. *Treni ordinari (carrozze-salone, saloncini e compartimenti riservati).* — Piacendo alle Loro Maestà ed ai Reali Principi di viaggiare nei treni ordinari, i prezzi da computarsi sono i seguenti:

Treni	Carrozze-salone e saloncini				Compartimenti riservati (con o senza posti a letto)				
	Prezzi per viaggia- tore e km.	Tasse minime per carrozza e chilometro		Tasse minime per ogni corsa		di 1 <sup>a</sup> classe		di 2 <sup>a</sup> classe per il personale di servizio	
		Salone	Saloncino	Salone	Saloncino	fino a 6 persone	per ogni persona in più	fino a 8 persone	per ogni persona in più
						per chilometro			
Diretti . . . . .	0.0791	0.791	0.5085	56.50	33.90	0.3729	0.06215	0.3484	0.04355
Omnibus e misti . . . .	0.0678	0.678	0.452	50.85	28.25	0.3390	0.0565	0.3164	0.03955

I prezzi suddetti valgono anche per le persone addette alla Casa Reale, viaggianti o no al seguito delle Loro Maestà e dei Reali Principi.

## II. — Trasporti per servizio della Casa di Sua Maestà e delle Case dei Reali Principi.

3. *Treni speciali.* — Pei treni speciali richiesti pel trasporto di cavalli od altro bestiame di veicoli o di merci in genere - ed occorrendo anche di persone di servizio - il prezzo è di lire 3.39 per treno e chilometro.

Però se computando, per le persone, pel be

stiamo, pei veicoli e per le cose, i prezzi risultanti dal successivo art. 4, aumentati del 10 per cento, l'importo risultasse superiore a lire 3.39 per chilometro, si riscuoterà questo importo maggiore.

Il prezzo minimo di ogni treno è di lire 67.80 per ciascuna rete.

LEGISLATURA XXII — 1<sup>a</sup> SESSIONE 1904-908 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 4 APRILE 1908

4. *Treni ordinari.* — Pei trasporti che si eseguono per conto delle Case di Sua Maestà e dei Reali Principi, sia delle persone addette alle Case medesime, sia dei domestici dei

Personaggi di Corte che viaggiano per Regio servizio, sia dei bagagli e delle cose, si computano i prezzi seguenti:

## VIAGGIATORI

In carrozze ordinarie				In carrozze-saloni e saloncini ed in compartimenti riservati con o senza posti a letti
Prezzi per viaggiatore e per chilometro				
	1 <sup>a</sup> classe	2 <sup>a</sup> classe	3 <sup>a</sup> classe	
Pel percorso fino a . . . . . 200 km.	0.07209	0.05065	0.03312	Gli stessi prezzi risultanti, per tale modo di viaggio, dal quadro del precedente art. 2.
Pel successivo percorso da 201 a . 400 »	0.05942	0.04189	0.02728	
Pel successivo percorso oltre . . . 400 »	0.04773	0.03409	0.02240	

I ragazzi di età compresi fra i 3 ed i 7 anni pagano la metà dei prezzi suddetti.

## BAGAGLI

Bagagli	Scimmie, gatti ed uccelli rinchiusi in gabbie soggetti alla tassa dei bagagli	Cani	Prezzo minimo per ogni spedizione di bagagli, cani, scimmie, gatti ed uccelli
Per tonnellata e per chilometro		per capo e per chilometro	
0.226	0.452	0.0113	0.70

## GRANDE VELOCITÀ

## MESSAGGERIE E MERCI (\*)

OGGETTI D'ARTE E DI COLLEZIONE, MERLETTI E PIZZI

Prezzo per tonnellata e chilometro	Tassa minima per ogni spedizione
0.226	0.70

(\*) Escluso il numerario.

## CAVALLI IN VAGONI-SCUDERIA

Un cavallo	Due cavalli	Tre o più cavalli	Diritto fisso per ogni spedizione o vagone
	caricati nello stesso vagone		
Prezzi per capo e per chilometro			
0.1695	0.1243	0.1017	
Se il trasporto è richiesto coi <i>treni accelerati</i> , si computano i prezzi della tariffa generale in vigore sulle grandi Reti (con l'imposta del 2 anziché 3 per cento), aumentati del 10 per cento, e cioè i prezzi seguenti:			
0.34804	0.27346	0.22374	1.13
Se in casi eccezionali e permettendolo le condizioni del servizio, il trasporto fosse eseguito coi <i>treni diretti</i> , si computano i prezzi della tariffa generale in vigore sulle grandi Reti (con l'imposta del 2 anziché 3 per cento), aumentati del 20 per cento, e cioè i prezzi seguenti:			
0.37968	0.29832	0.24408	

I custodi dei cavalli si trasportano alle stesse condizioni ed agli stessi prezzi stabiliti per le spedizioni ordinarie. Il bagaglio dei detti custodi, e le bardature, gli attrezzi ed i foraggi dei cavalli sono trasportati al prezzo di lire 0.226 per tonnellata e per chilometro qualunque sia il relativo peso.

## VEICOLI

Specie	Prezzo per veicolo e per chilometro		Diritto fisso per veicolo	
	Treno ordinario	Treno diretto		
Omnibus, diligenze, breaks e simili vetture pesanti, con più di due sedili, oltre a quello del conduttore. . . . .	(a) 0.3390	(b) 0.8136	3.39	
Carrozze a 4 ruote, con uno o due sedili oltre a quello del conduttore, furgoni con coupè e carri funebri.	per 1 veicolo. . . . .	0.2543	0.6102	3.39
	per 2 veicoli caricati nello stesso vagone. .	0.1978	0.4746	3.39
	per 3 id. id. . . . .	0.1695	0.4068	3.39
Carrozze a 2 ruote, con uno o due sedili.	per 1 veicolo. . . . .	0.2260	0.5424	3.39
	per 2 veicoli caricati nello stesso vagone. .	0.1695	0.4068	3.39
	per 3 id. id. . . . .	0.1413	0.3390	3.39
Furgoni da merci, senza coupè, carri a 4 ruote per uso stradale e rurale, scale Porta.	per 1 veicolo. . . . .	0.2260	0.5424	2.26
	per 2 veicoli caricati nello stesso vagone. .	0.1695	0.4068	2.26
	per 3 id. id. . . . .	0.1413	0.3390	2.26
Biroccini, sediola, vagonetti da sterro e carri a 2 ruote per uso stradale e rurale.	per 1 veicolo. . . . .	0.1978	0.4746	2.26
	per 2 veicoli caricati nello stesso vagone. .	0.1413	0.3390	2.26
	per 3 id. id. . . . .	0.1130	0.2712	2.26

(a) Se in casi eccezionali e permettendolo le condizioni del servizio, il trasporto dei veicoli fosse eseguito coi convogli diretti, si applicano le basi della tariffa generale per la grande velocità in vigore sulle grandi Reti (con l'imposta del 2 anziché 3 per cento), aumentate del 20 per cento, e quindi, si riscuotono i prezzi esposti nell'apposita colonna (b) per i treni diretti.

(b) Gli ordigni ed i meccanismi montati sulle ruote si assimilano ai veicoli con le stesse norme delle tariffe ordinarie.

LEGISLATURA XXII — 1<sup>a</sup> SESSIONE 1904-908 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 4 APRILE 1908

## PICCOLA VELOCITÀ ACCELERATA

## BESTIAME IN VAGONI ORDINARI (1)

Specie	Classi														
	edizione di												3 <sup>a</sup>	4 <sup>a</sup>	5 <sup>a</sup>
	capi						capi								
	1	2	3	4	5	6 e più	1	2	3	4	5	6 e più			
Prezzi per capo e per chilometro															
Bestiame cavallino . .	0.1530	0.0765	0.0510	0.0383	0.0357	0.0332	0.1530	0.0765	0.0510	0.0383	0.0306	0.0255	—	—	—
Bestiame bovino, suino, ovino . . .	0.1326	0.0663	0.0442	0.0332	0.0306	0.0281	0.1326	0.0663	0.0442	0.0332	0.0266	0.0230	0.01122	0.00612	0.00306

## AVVERTENZE.

(a) Le spedizioni miste di bestiame di 1<sup>a</sup> e 2<sup>a</sup> classe si tassano in base ai prezzi della classe rispettiva, corrispondenti alla quantità totale dei capi che compongono le singole spedizioni.

(b) Il prezzo minimo per ogni spedizione, anche mista, di bestiame di 3<sup>a</sup>, 4<sup>a</sup> e 5<sup>a</sup> classe, è stabilito in lire 0.1326 per chilometro; questo prezzo non è applicabile alle spedizioni miste con bestiame delle due prime classi.

(c) Se il trasporto dei cavalli è richiesto coi *treni accelerati* si computano i prezzi suindicati pel bestiame cavallino, aumentati del 25 per cento.

(d) I daini, i cervi ed altri animali di eguale statura e di eguale difficoltà nel trasporto si assimilano al bestiame bovino di 1<sup>a</sup> classe e si tassano coi prezzi relativi.

*Tasse minime per vagone.* — Se pel trasporto del bestiame è richiesto l'uso *esclusivo* di un vagone, si computano i seguenti prezzi minimi, a meno che la tassa per capo dia un importo superiore.

Per la classificazione del bestiame vale la tariffa in vigore sulle tre grandi Reti.

Spedizione	
di un capo di bestiame	di due o più capi caricati nello stesso vagone
Tasse minime per vagone e per chilometro	
0.2550	Prezzi netti da imposta, stabiliti dalla tariffa speciale n. 52 in vigore sulle tre grandi Reti, con l'imposta del 2 anzichè del 3 per cento, se trattasi di bestiame cavallino, o dalla tariffa speciale n. 53 in vigore sulle predette Reti, se trattasi di bestiame bovino, suino ed ovino, parimenti con l'imposta del 2 anzichè del 3 per cento.

Per ogni spedizione o vagone è dovuto inoltre il diritto fisso di L. 1.02.

## CAMELLI, ELEFANTI E BESTIE FEROCI (1)

Prezzo per vagone e per chilometro	
un capo	due o più capi
0.2550	Prezzi netti da imposta, stabiliti dalla tariffa speciale n. 53 in vigore sulle tre grandi Reti, con l'imposta del 2 anzichè del 3 per cento.

I cammelli, gli elefanti e le bestie feroci sono trasportati esclusivamente coi treni merci, o con quelli misti sulle linee non percorse da treni merci.

(1) I custodi del bestiame si trasportano alle stesse condizioni e agli stessi prezzi stabiliti per le spedizioni ordinarie. — Il bagaglio dei custodi del bestiame e le bardature, gli attrezzi ed i foraggi dei cavalli, sono trasportati al prezzo di lire 0.226 per tonnellata e per chilometro, qualunque sia il relativo peso.

## PICCOLA VELOCITÀ

## MERCÌ

Prezzi	Merci								Tassa minima per spedizione
	1 <sup>a</sup>	2 <sup>a</sup>	3 <sup>a</sup>	4 <sup>a</sup>	5 <sup>a</sup>	6 <sup>a</sup>	7 <sup>a</sup>	8 <sup>a</sup>	
Per tonnellata e per chilometro . . . . .	0.0816	0.0714	0.0612	0.0510	0.0408	0.0357	0.0306	0.0255	0.50
Diritto fisso per tonnellata . . . . .	2.04	2.04	2.04	2.04	2.04	1.224	1.224	1.224	

## AVVERTENZA.

Per la classificazione delle merci vale la nomenclatura dei trasporti ordinari, annessa alla tariffa in vigore sulle tre grandi Reti.

## VEICOLI

Specie	Prezzo per veicolo e per km.	Diritto fisso per veicolo	
Omnibus, diligenze, breacks e simili vetture pesanti, con più di due sedili oltre a quello del conduttore . . . . .	0.2040	2.04	
Carrozze a 4 ruote, con uno o due sedili, oltre a quello del conduttore, furgoni con coupé, carri funebri	Per 1 veicolo . . . . .	0.1785	2.04
	» 2 veicoli caricati nello stesso vagone . .	0.1275	2.04
	» 3 » » . . . . .	0.1020	2.04
Carrozze a 2 ruote con uno o due sedili	Per 1 veicolo . . . . .	0.1530	2.04
	» 2 veicoli caricati nello stesso vagone . .	0.1020	2.04
	» 3 » » . . . . .	0.0765	2.04
Furgoni da merci senza coupé, carri a 4 ruote per uso stradale e rurale, scale Porta	Per 1 veicolo . . . . .	0.1530	1.53
	» 2 veicoli caricati nello stesso vagone . .	0.1020	1.53
	» 3 » » . . . . .	0.0765	1.53
Biroccini, sediola, vagonetti da sterzo e carri a 2 ruote per uso stradale e rurale	Per 1 veicolo . . . . .	0.1275	1.53
	» 2 veicoli caricati nello stesso vagone . .	0.0765	1.53
	» 3 » » . . . . .	0.0612	1.53

## AVVERTENZA.

Gli ordigni e meccanismi montati sulle ruote si assimilano ai veicoli con le stesse norme delle tariffe ordinarie.

CONCESSIONE SPECIALE **B**

## Trasporti per conto dello Stato.

1. OGGETTO. — La concessione è istituita pei trasporti appresso enumerati, che si effettuano per conto ed a spese delle Amministrazioni dello Stato.

## VIAGGIATORI

## 2. CATEGORIE E PREZZI.

Categorie	Prezzi (3 <sup>a</sup> classe) per viaggiatore e per chilometro
a) Agenti in servizio di pubblica sicurezza (1), cioè:	
Guardie di città (ed allievi) . . . . .	
Guardie carcerarie (ed allievi) . . . . .	
Sorveglianti degli stabilimenti carcerari . . . . .	
Agenti (militari, carabinieri, ecc.), di scorta ai detenuti, anche se viaggianti in vetture cellulari; ed altri simili agenti in servizio di pubblica sicurezza (1) . . . . .	L. 0.014125
b) Agenti della forza armata, di scorta al numerario spedito per conto dello Stato . . . . .	
c) Detenuti, e detenuti dementi . . . . .	
d) Indigenti viaggianti a spese dello Stato (2) . . . . .	
e) Guardie di finanza (1) . . . . .	L. 0.02825

(1) Le guardie di città e carcerarie (ed allievi), i sorveglianti carcerari e le guardie di finanza possono fruire del ribasso anche nei casi di *trasloco a spese dello Stato*.

(2) I ragazzi di età superiore ai 3 anni pagano lo stesso prezzo degli adulti.

## BAGAGLI

## 3. PREZZI E CONDIZIONI.

- a) Bagaglio delle guardie di città (ed allievi), guardie carcerarie (ed allievi), sorveglianti degli stabilimenti carcerari e guardie di finanza — *nei casi di trasloco*.
- b) Corpi di reato spediti come bagaglio.

Prezzo per tonnellata e per chilometro	Tassa minima per ogni spedizione
L. 0.226	L. 0.70

a) Il trasporto a prezzo ridotto del bagaglio delle guardie ed agenti suddetti è ammesso nei soli casi di *trasloco* e fino al limite di 40 chilogrammi per gli agenti celibi, e di 100 per gli ammogliati e per i vedovi con prole. Ogni eccedenza sarà tassata a tariffa ordinaria.

b) I corpi di reato possono spediti come bagaglio quando non oltrepassino il peso di 100 chilogrammi per spedizione, e non sieno costituiti da cose escluse dall'art. 43 delle tariffe in vigore sulle tre grandi Reti. Eccedendo il detto peso, debbono spediti come merci a grande velocità.

## GRANDE VELOCITÀ

## 4. NOMENCLATURA E PREZZI.

Nomenclatura	Prezzi					
Corpi di reato . . . . .						
Recipienti vuoti usati (botti, barili, casse, sacchi) . . . . .						
Registri e stampati in genere . . . . .						
Stampati e libri delle biblioteche governative . . . . .						
Stampati di progetti voluminosi, modelli e campioni di materiali scambiati fra la biblioteca del Ministero dei lavori pubblici e gli uffici del Genio civile . . . . .						
Carta bianca, rigata ed intestata; carta e cartoni da imballaggio.	L. 0.226					
Buste ed oggetti di cancelleria. . . . .	per tonnellata e per chilometro					
Documenti contabili spediti da uno ad altro ufficio governativo .	_____					
Gommellina . . . . .						
Cordicella . . . . .	Tassa minima per ogni spedizione					
Materiali e pezzi di macchine spediti per conto del Ministero delle finanze e destinati ai servizi delle tasse di fabbricazione e delle torpediniere adibite alla vigilanza finanziaria, nonchè ai servizi di privativa dei sali e tabacchi . . . . .	L. 0.70					
Strumenti, oggetti topografici ed altro materiale catastale da campagna (1) . . . . .						
Piombi e lamine per uso delle Dogane e dei servizi di privativa dei sali e tabacchi . . . . .						
Carta bollata, marche da bollo, francobolli, cartoline postali . .						
Sali e tabacchi, tanto greggi che lavorati. . . . .						
<p>NB. — Sono ammessi al trasporto a prezzo ridotto anche altri oggetti, simili a quelli sopra indicati, di spettanza delle pubbliche Amministrazioni.</p>						
Numerario di qualunque specie (2) . . . . .	<table style="border: none;"> <tr> <td rowspan="2" style="font-size: 3em; vertical-align: middle;">}</td> <td rowspan="2" style="vertical-align: middle;">per ogni migliaio indivisibile di lire</td> <td rowspan="2" style="font-size: 3em; vertical-align: middle;">{</td> <td style="padding-left: 10px;">pei primi 140 km.    L. 0.2825</td> </tr> <tr> <td style="padding-left: 10px;">per ogni 10 km.    } indivisibili in più }    » 0.0113</td> </tr> </table>	}	per ogni migliaio indivisibile di lire	{	pei primi 140 km.    L. 0.2825	per ogni 10 km.    } indivisibili in più }    » 0.0113
}	per ogni migliaio indivisibile di lire				{	pei primi 140 km.    L. 0.2825
		per ogni 10 km.    } indivisibili in più }    » 0.0113				
Materiali dello Stato per le linee telegrafiche . . . . .	<table style="border: none;"> <tr> <td rowspan="2" style="font-size: 3em; vertical-align: middle;">}</td> <td colspan="2" style="padding-left: 10px;">Valgono le apposite tariffe, condizioni e norme come da convenzione fra l'Amministrazione telegrafica e le Società ferroviarie esercenti le tre grandi Reti.</td> </tr> </table>	}	Valgono le apposite tariffe, condizioni e norme come da convenzione fra l'Amministrazione telegrafica e le Società ferroviarie esercenti le tre grandi Reti.			
}	Valgono le apposite tariffe, condizioni e norme come da convenzione fra l'Amministrazione telegrafica e le Società ferroviarie esercenti le tre grandi Reti.					

(1) Escluso qualsiasi strumento od oggetto di precisione, quelli geodetici in genere, i teodoliti, i tacheometri, i cleps e simili.

(2) In ogni caso, e quindi anche se trattasi di monete di rame, le spedizioni di numerario si tassano soltanto sul valore e non anche sul peso.

LEGISLATURA XXII — 1ª SESSIONE 1904-908 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 4 APRILE 1908

## PICCOLA VELOCITÀ ACCELERATA

## 5. PREZZI.

Bestiame spedito come corpo di reato					Prezzo per tonnellata e per chilometro
Peso fisso tassabile per ogni capo					
1ª classe	2ª classe	3ª classe	4ª classe	5ª classe	
kg.	kg.	kg.	kg.	kg.	Lire
500	400	200	100	20	0.204

Se computando le tasse in base alla tariffa generale del bestiame a piccola velocità accelerata od alle tariffe speciali nn. 52 e 53 in vigore sulle tre grandi Reti, con l'imposta del 2 anziché del 3 per cento, si ottiene un prezzo inferiore, deve essere riscosso quest'ultimo.

## PICCOLA VELOCITÀ

## 6. NOMENCLATURA E PREZZI.

Nomenclatura	Prezzi		
	per tonnellata e chilometro	Diritto fisso per tonnellata e per ogni operazione di carico o scarico	
Tabacchi lavorati, comprese le spuntature di sigari, ecc., gli avanzi di lavorazione ed il tabacco semi-lavorato . . . . .	0.0816	0.51	
Polvere antisettica; estratto di tabacco; polvere di assenzio spedita dalla R. Manifattura dei tabacchi di Roma ai depositi per la sofisticazione del sale; farine . . . . .			
Tabacchi in foglie, costole e ritagli delle foglie . . . . .			0.0714
Carta bollata, marche da bollo, francobolli e cartoline postali . . . . .			0.0612
Sale comune, macinato, raffinato e sofisticato (1) . . . . .			0.051
Sacchi vuoti e tele usate da imballaggio . . . . .			0.0612
Recipienti vuoti usati (botti, barili, casse) . . . . .			0.051
Solfuro di carbonio, scambiato fra le Direzioni o Delegazioni governative di cure antifillosseriche, o spedito alle medesime dalle ditte fornitrici (2).	Prezzi stabiliti dalle tariffe ordinarie delle grandi Reti con l'imposta del 2 anziché del 3 per cento, per i preparati anticrittogamici e peronosfughi.		
Materiale dello Stato per le linee telegrafiche . . . . .	Valgono le apposite tariffe, condizioni e norme, come da convenzione fra l'Amministrazione telegrafica e le Società ferroviarie esercenti le tre grandi Reti.		

(1) Sotto la denominazione di «sofisticato» s'intendono comprese tutte le qualità di sale non commestibile (sale pastorizio, salaccio, ecc., ecc.).

(2) Per questi trasporti sono da osservarsi le norme e condizioni stabilite dall'allegato n. 9 delle tariffe in vigore sulle tre grandi Reti per le merci della 9ª categoria.

## Trasporti per conto delle Amministrazioni della Guerra e della Marina nonchè per conto proprio dei militari

### AVVERTENZA GENERALE.

Ai trasporti di quadrupedi, merci, materiali, ecc., e veicoli delle Amministrazioni della guerra e della marina sono senz'altro applicabili le tariffe pel pubblico quando siano espressamente domandate sui documenti ferroviari di trasporto nelle forme prescritte dalle tariffe stesse.

### VIAGGIATORI.

#### 1. Tariffa militare.

		Basi di tariffa
Per viaggiatore e chilometro . . . . .	1 <sup>a</sup> classe . . . . .	L. 0.02825
	2 <sup>a</sup> » . . . . .	» 0.02034
	3 <sup>a</sup> » ed anche in carri chiusi con panche . . . . .	» 0.014125
Prezzo chilometrico per ogni compartimento pel trasporto di <i>feriti, malati o dementi</i> e del personale d'accompagnamento (1) . . . . .	1 <sup>a</sup> classe . . . . .	» 0.226
	2 <sup>a</sup> » . . . . .	» 0.16272
	3 <sup>a</sup> » . . . . .	» 0.113
Prezzo minimo chilometrico per ogni carrozza adattata pel trasporto di feriti o di malati . . . . .		» 0.5085
Prezzo minimo chilometrico per ogni carro coperto pel trasporto di feriti o di malati . . . . .		» 0.339

Hanno diritto di essere trasportati ai prezzi della presente tariffa:

gli ufficiali in servizio effettivo permanente e quelli in posizione ausiliaria, quando prestano servizio temporaneo; gli ufficiali collocati in disponibilità, in aspettativa, in posizione ausiliaria, in riposo, in riforma o che cessano altrimenti dal servizio, per raggiungere il domicilio eletto e gli ufficiali richiamati in servizio; gli ufficiali in disponibilità, in aspettativa o in posizione ausiliaria, che pur rimanendo in una di dette posizioni, debbono muovere per servizio o recarsi per cura negli stabilimenti sanitari militari; gli ufficiali di complemento, di milizia territoriale, di riserva e di riserva navale, quando prestano servizio temporaneo o quando debbono muovere per ordine dell'autorità militare pur non essendo richiamati in servizio ed anche per raggiungere il domicilio eletto in seguito a cessazione del servizio attivo; gli impiegati delle

Amministrazioni dipendenti dai Ministeri della guerra e della marina per soli viaggi compensati con indennità; gli allievi degli istituti militari superiori (accademia militare e navale; scuola militare di Modena, scuola d'applicazione di sanità militare); gli allievi arruolati dei collegi militari e gli allievi della scuola macchinisti della Regia marina; i mozzi ordinari e specialisti della Regia marina; gli aspiranti dichiarati ammissibili alle Accademie militare e navale, alla scuola militare di Modena, alle scuole macchinisti, mozzi ordinari e specialisti della Regia marina, all'arruolamento volontario nel Corpo R. equipaggi, ai corsi di allievi ufficiali e di allievi sergenti al volontariato quali allievi carabinieri, musicanti e maniscalchi, militari in congedo autorizzati a riassumere servizio come carabinieri, musicanti e maniscalchi; i militari di truppa viaggianti isolatamente o in gruppi inferiori a 10 individui; i corpi, riparti di corpo

(1) Per l'uso dei compartimenti interi richiesti per altri trasporti è dovuto, in aggiunta ai prezzi a tariffa *militare* o *differenziale* per i posti che vengono occupati, l'importo di tanti altri biglietti a tariffa *intera* quanti sono i rimanenti posti del compartimento, salvo che sia più conveniente per i viaggiatori il pagamento in base ai prezzi ed alle condizioni delle tariffe del pubblico.

e drappelli di 10 o più individui; i militari infermi o dementi, anche se riformati; le reclute, congedandi e richiamati alle armi tanto isolati quanto in gruppo di qualsiasi numero; gli iscritti di leva di terra e di mare, tanto isolati quanto in gruppi di qualsiasi numero; i vivandieri civili effettivi dei corpi in viaggio per servizio; gli operai e lavoranti borghesi addetti alle officine ed agli stabilimenti militari e marittimi per i viaggi compensati con indennità o per raggiungere il domicilio eletto in seguito a cessazione dal servizio; i capi operai dei corpi ed i personali di servizio delle Amministrazioni dipendenti dai Ministeri della guerra e della

marina per i viaggi compensati con indennità; gli ufficiali e militi della Croce Rossa; le guardie carcerarie, di finanza e di città tradotte negli stabilimenti militari di pena o che ne ritornano; le famiglie dei sott'ufficiali nei casi di trasferimento, di cessazione dal servizio o di morte dei rispettivi capi (in questi ultimi due casi per raggiungere il domicilio eletto); le famiglie dei caporali e soldati nei viaggi per servizio; le famiglie dei vivandieri civili effettivi dei corpi, nei viaggi per servizio; le famiglie degli operai e lavoranti borghesi nei casi di trasferimento, cessazione dal servizio o di morte del rispettivo capo.

## II. — Tariffa differenziale.

	Basi di tariffa		
	1ª classe	2ª classe	3ª classe
Per viaggiatore chilometro :			
Pel percorso fino a 200 chilometri . . . . .	0.072	0.05	0.033
Pel successivo percorso da 201 fino a 400 chilometri . . . . .	0.06	0.042	0.027
Pel successivo percorso oltre 400 chilometri . . . . .	0.048	0.034	0.022

Prezzo minimo per ogni biglietto individuale o collettivo (oltre la tassa di bollo) L. 0.50.

Hanno diritto di essere trasportati ai prezzi della presente tariffa:

gli allievi non arruolati dei collegi militari, gli aspiranti dichiarati ammissibili ai collegi militari; gli operai e lavoranti borghesi addetti alle officine ed agli stabilimenti militari e marittimi nei viaggi per conto particolare, le famiglie degli ufficiali in servizio effettivo permanente o richiamati dalla posizione ausiliaria; le famiglie degli ufficiali in servizio effettivo permanente o richiamati dalla posizione ausiliaria per raggiungere il domicilio eletto in seguito a cessazione dal servizio, temporanea o definitiva

del rispettivo capo; le famiglie degli ufficiali in disponibilità, in aspettativa o in posizione ausiliaria, per recarsi alla destinazione del rispettivo capo-famiglia quando sia richiamato in servizio; la moglie ed i figli dei caporali e soldati musicanti, maniscalchi, invalidi, veterani e vivandieri e dei sotto capi e comuni del Corpo R. equipaggi (nei viaggi per conto particolare); la moglie e i figli minorenni degli operai e lavoranti borghesi nei viaggi per conto particolare; i soci delle Società di tiro a segno nazionale.

## BAGAGLI, CANI DA GUERRA E VELOCIPEDI

	Basi di tariffa
Per tonnellata di bagaglio, divisibile di 10 in 10 chilogrammi, e per chilometro (1) . . . . .	L. 0.226
Per ogni cane da guerra e per chilometro . . . . .	» 0.0113
Per ogni bicicletta ad un posto o bicielo, sciolti od anche semplicemente imballati (esclusi quelli incassati od ingabbiati) e per chilometro . . . . .	» 0.00678
Tassa minima . . . . .	» 0.50
{ per ogni spedizione di bagaglio . . . . .	} » 0.50
{ per ogni spedizione di cani . . . . .	
{ per ogni bicicletta o bicielo . . . . .	

## MERCÌ, MATERIALI, QUADRUPEDI, VEICOLI, ECC.

## GRANDE VELOCITÀ

## I. — Mercì, materiali, vettovaglie e masserizie.

	Basi di tariffa
Per tonnellata, divisibile di 10 in 10 chilogrammi e per chilometro . . . . .	L. 0.226
Tassa minima per spedizione . . . . .	» 0.50
Tassa minima per vagoni da 8 o 10 tonnellate e per chilometro . . . . .	» 0.904

## AVVERTENZE.

1. Quando sia richiesto o si renda necessario pel trasporto un vagone di portata superiore alle dieci tonnellate, la *tassa minima per vagone* sarà aumentata di *un ottavo* per ogni tonnellata in più delle dieci.

2. Qualora, a richiesta dell'Amministrazione militare e consentendolo le esigenze del servizio ferroviario, il trasporto delle vettovaglie e dei materiali (escluse le merci pericolose e nocive) abbia luogo, anche parzialmente, con treni diretti od accelerati, i prezzi di cui sopra saranno rispettivamente aumentati del 50 o del 25 per cento per l'intera percorrenza della spedizione.

3. Le merci voluminose sono tassate con l'aumento del 50 per cento sui prezzi stabiliti dalla presente tariffa. Si considerano voluminose le merci e gli oggetti:

a) non suscettibili di compressione, se il loro peso è minore di 150 chilogrammi per metro cubo;

b) suscettibili di compressione, se il loro peso è minore di 200 chilogrammi per metro cubo.

Sono sempre sottoposte all'aumento del 50 per cento le spedizioni di merci contrassegnate con la lettera V o W nella nomenclatura e classificazioni della piccola velocità annessa alle *Tariffe e condizioni in vigore per i trasporti sulle tre grandi Reti*. Però quando il mittente abbia indicato sul documento di spedizione il volume della merce con i dati di misurazione da cui fu desunto, il prezzo si applica in base al peso virtuale di 150 o 200 chilogrammi per metro cubo, qualora questo modo di tassazione riesca più conveniente per l'Amministrazione militare, oppure sul peso reale se questo è maggiore per ogni metro cubo, dei rispettivi pesi sopra accennati.

Il prezzo da applicarsi, a forma di quanto precede, alle merci costituenti una sola spedizione, caricate in uno stesso vagone, non può essere superiore a quello minimo per vagone stabilito dalla presente tariffa, salva sempre l'applicazione della tassa in base al peso, ove questa risulti maggiore di quella minima per vagone.

Quei recipienti vuoti (nuovi od usati) che non sono considerati come materiali voluminosi per il pubblico, non lo sono del pari se spediti dalle Amministrazioni militari.

(1) Questo prezzo è applicabile anche al trasporto dei materassi di bordo (purchè imballati in modo che non riescano voluminosi) degli ufficiali di marina; dei colombi viaggiatori (con l'aumento del 25 o del 50 per cento per l'intera percorrenza della spedizione nel caso di trasporto, anche parziale, rispettivamente con i treni accelerati o diretti) e degli strumenti che, per l'eseguimento dei lavori, debbano trasportare seco i loro personali incaricati.

## II. — Pane spedito direttamente dai panifici militari.

	Basi di tariffa
Per tonnellata, divisibile di 10 in 10 chilogrammi, e per chilometro . . . . .	L. 0.113
Tassa minima per spedizione . . . . .	» 0.50

## AVVERTENZA.

Pel trasporto del pane con i treni diretti od accelerati valgono le disposizioni dell'avvertenza (1) del punto I che precede.

## III. — Cavalli e muli (1).

	Basi di tariffa
Cavalli in vagone scuderia, per capo e chilometro . . . . .	Spedizioni di 1 capo . . . . . L. 0.1695
	» di 2 capi . . . . . » 0.1356
	» di 3 o 4 capi . . . . . » 0.113
Cavalli e muli in vagone bestiame, per capo e chilometro . . . . .	Spedizioni di 1 capo . . . . . » 0.113
	» di 2 capi . . . . . » 0.0791
	» di 3 o 4 capi . . . . . » 0.0678
	» di 5, 6 o 7 capi . . . . . » 0.0565
A vagone completo, qualunque sia il numero dei capi caricativi; prezzo per vagone della portata di 12 tonnellate . . . . .	» 0.4447

## AVVERTENZE.

1. Quando l'Amministrazione ferroviaria preferisca di mettere a disposizione di quella militare vagoni della portata di otto o dieci tonnellate, il prezzo per vagone completo e per chilometro è di lire 0.3955. In tal caso il numero dei capi da caricarsi non potrà mai essere superiore ad otto.

2. Pei trasporti di non oltre sette capi l'Amministrazione militare è tenuta a domandare il vagone occorrente nel solo caso in cui intenda averlo a sua esclusiva disposizione, pagando la tassa a vagone completo. Per i trasporti di più di sette capi l'Amministrazione stessa deve sempre richiedere il numero dei vagoni occorrenti e pagare la tassa *a vagone completo* per ciascun vagone impiegato, eccezione fatta di quello in cui fosse caricata la rimanenza (che non può eccedere i sette capi), alla quale sarà applicata la tariffa *per capo*.

3. Non sono ammesse spedizioni con treni diretti; quelle di cavalli in vagoni-scuderia possono eseguirsi con tali treni soltanto in base alle tariffe e condizioni stabilite per il pubblico.

4. Quando, su domanda del mittente, e consentendolo le esigenze del servizio ferroviario, i trasporti dei quadrupedi siano eseguiti, anche parzialmente, con *treni accelerati*, saranno dovuti, per l'intero percorso della spedizione, i seguenti aumenti sui relativi prezzi sopra indicati:

a) cavalli e muli in vagone-bestiame: 25 per cento;

b) cavalli in vagone-scuderia: 50 per cento se trattasi di un solo cavallo; 25 per cento se trattasi di più cavalli.

## IV. — Cani da guerra.

	Basi di tariffa
Per ogni cane e per chilometro . . . . .	L. 0.0113
Tassa minima per spedizione . . . . .	» 0.50

(1) Gli asini, che eventualmente fossero spediti dalle Amministrazioni militari, sono tassati come muli.

## V. — Veicoli.

Veicoli ed affusti, sia vuoti che col caricamento di dotazione regolamentare, escluso qualsiasi altro materiale o merce, per ciascuno e per chilometro (1)	a 2 ruote . L.	0.1695
	a 4 ruote . »	0.2825
Tassa minima per vagone da 8 o 10 tonnellate e per chilometro	»	0.2825
Automobili a 4 ruote per ciascuno e per chilometro	»	0.3164
Locomotive stradali e locomobili richiedenti l'impiego di un solo vagone da 8 o 10 tonnellate, per locomotiva stradale, locomobile e per chilometro	»	0.678
Diritto fisso per veicolo, affusto, automobile, locomotiva e locomobile e per ogni operazione di carico o scarico fatta dagli agenti ferroviari	»	1.70

## AVVERTENZE.

1. Se la tassa calcolata sul peso dei veicoli trasportati nello stesso vagone (escluso il *carico eventuale*, che è sempre da tassarsi a parte) dia un prodotto superiore a quello in base alla tariffa dei veicoli (*minima* od a numero) sarà dovuta la tassa sul peso, e per conseguenza, ove ne sia il caso, quella minima per vagone stabilita per i materiali e coll'aumento degli ottavi per i vagoni di portata superiore alle dieci tonnellate.

2. Quando sia richiesto o si renda necessario pel trasporto un vagone di portata superiore alle dieci tonnellate, la *tassa minima per vagone*, sarà aumentata di un ottavo per ogni tonnellata in più delle dieci.

3. Per i veicoli con *carico eventuale* di materiali (compresi gli esplosivi della categoria 11<sup>a</sup> dell'allegato 9 alle tariffe in vigore sulle tre grandi Reti) è dovuta, oltre la tassa stabilita pel veicolo, quella a tariffa militare in base al peso costante di 600 chilogrammi per i veicoli a 2 ruote e di 1200 chilogrammi per quelli a 4 ruote. Però se il carico è costituito da esplosivi della categoria 11<sup>a</sup> in quantità eccedente i limiti preindicati, la tassa pel *carico eventuale* sarà fatta sul peso reale.

Quando il *carico eventuale* è costituito da esplosivi delle categorie 12<sup>a</sup>, 13<sup>a</sup>, e 14<sup>a</sup> del suddetto allegato (nei quali casi i trasporti non possono aver luogo a grande velocità se non con treni esclusivamente militari) è dovuto lo speciale prezzo minimo stabilito al punto II. - *Piccola velocità* - per gli esplosivi di tali categorie caricati in carri da polvere o altri, eccetto che la tassa separatamente computata pel veicolo e per gli esplosivi caricativi dia un prodotto superiore.

4. Le carrette grandi a mano a due ruote, gli affusti da montagna con o senza timonelle e gli affusti per cannoni a caricamento rapido da millimetri 42 e 57, siano o no muniti di cannone, pur essendo considerati e tassati come veicoli, sono esenti dall'applicazione della *tassa minima per vagone*.

5. I carretti piccoli a mano a due ruote per uso stradale, di batteria o di magazzino, nonchè le carriole a mano da sterro, sono considerati come materiali tassati a peso, anche se spediti colle ruote.

6. I veicoli sono considerati come materiali e tassati a peso, quando ne siano staccate le ruote ed i timoni nonchè i cofani e le sponde di cui taluni dei veicoli stessi sono provvisti nella loro conformazione normale.

7. I veicoli a quattro ruote divisibili in avantreno e retrotreno e consegnati disgiunti sono considerati come veicoli a quattro ruote tutta volta che sullo stesso carro ne siano caricate non meno di due parti.

8. Le vetture di proprietà degli ufficiali generali ed ammiragli sono da tassarsi a tariffa militare; così pure i veicoli di proprietà dell'Associazione della Croce Rossa spediti per conto ed a spese delle Amministrazioni militari ed infine i carri dei vivandieri (in numero di uno se a quattro ruote e di due se a due ruote) quando la spedizione sia fatta al seguito del corpo cui i vivandieri appartengono. Le derrate ed i generi caricati sui detti carri sono tassati a tariffa ordinaria in base al loro peso effettivo.

(1) Pel trasporto a grande velocità dei veicoli contenenti esplosivi sono da tenersi presenti le prescrizioni e le limitazioni di cui nell'allegato n. 9 alle tariffe e condizioni in vigore per i trasporti sulle tre grandi Reti.

## PICCOLA VELOCITÀ

## I. — Merci, materiali, vettovaglie e masserizie.

	Zone di percorrenza in chilometri					
	sino a 100	da 101 a 200	da 201 a 300	da 301 a 400	da 401 a 500	oltre 500
Per tonnellata e chilometro (1) . . . . . L.	0.0612	0.0612	0.0561	0.051	0.0459	0.0408
Per la percorrenza intera di ciascuna zona, comprese le precedenti . . . . . »	0.12	12.24	17.85	22.95	27.54	—

Tassa minima . . . . . { per spedizione . . . . . L. 0.45  
 { per vagone da 8 o 10 tonnellate e per chilometro . . . . . » 0.306

Materiali di lunghezza eccedente i metri 7, caricati in un solo vagone { se in vagone di portata fino a 16 tonnellate L. 0.306 per chilometro, con l'aumento di un ottavo per ogni tonnellata di portata in più delle dieci;  
 { se in vagone di portata superiore alle 16 tonnellate: prezzo di due vagoni congiunti (Veggasi successivo punto V).

Diritto fisso per tonnellata e per ciascuna operazione di carico e scarico fatta dagli agenti ferroviari L. 0,51.

## AVVERTENZE.

1. Quando sia richiesto o si renda necessario pel trasporto un vagone di portata superiore alle 10 tonnellate, la *tassa minima per vagoni* sarà aumentata di *un ottavo per ogni tonnellata* in più delle *dieci*.

2. Per le spedizioni di grano, avena, fieno e paglia, acquistati dall'Amministrazione militare *su vagone* nella stazione di partenza, il diritto fisso di *carico* è ridotto a lire 0.16339, sempre quando l'operazione relativa sia eseguita a cura del venditore.

(1) Per la tassazione delle merci da considerarsi come voluminose vedasi avvertenza terza al punto I - Grande velocità - (merci, materiali, ecc.).

## II. — Esplosivi.

- a) Ascritti alla categoria 11ª dell'allegato 9 alle *Tariffe e condizioni in vigore per trasporti sulle tre grandi Reti*; si tassano in base alla tariffa delle merci (punto I);
- b) Ascritti alle categorie 12ª, 13ª e 14ª dell'allegato 9 sopracitato:

Spedizioni	Esplosivi delle categorie	
	12ª	13ª e 14ª
	Basi di tariffa	
	(1)	(1)
Fino a 100 chilogrammi prezzi per spedizione e chilometro . . . . . L.	0.051	0.0612
Da oltre 100 fino a 500 chilogrammi per spedizione e chilometro . . . . »	0.102	0.1224
» 500 » 700 » » » . . . . »	0.1224	0.153
» 700 » 1000 » » » . . . . »	0.1632	0.204
» 1000 » 2000 » » » . . . . »	0.2448	0.306
» 2000 » 3000 » » » . . . . »	0.357	0.459
Oltre 3000 chilogrammi per tonnellata e chilometro . . . . . »	0.1224	0.153

Diritto fisso di stazione, per tonnellata . . . . . L. 1.02

Tassa minima per spedizione . . . . . » 0.85

Esplosivi delle categorie 12ª, 13ª e 14ª predette caricati in carri da polvere od altri, sempre che non ne costituiscano il carico di dotazione regolamentare, e veicoli contenenti, come parte di dotazione regolamentare, *gelatina esplosiva*: prezzo minimo per ogni carro o per veicoli e per chilometro (2) . . » 0.612

Quando in circostanze eccezionali l'Amministrazione militare domandasse il trasporto di talune fra le merci pericolose, che, secondo il relativo regolamento, ne sono escluse - come il fulminato di mercurio allo stato di annessamento in quantità non eccedente un chilogramma - alle spedizioni saranno applicati i seguenti prezzi minimi:

L. 0.1530 per spedizione e chilometro ogni qualvolta per trasporto si dovesse impiegare un vagone a sè;

L. 4.08 per treno e per chilometro, col minimo di lire 61.20 per treno, se il trasporto deve aver luogo con treno apposito.

## III. — Cavalli e muli (3).

	Basi di tariffa
In vagone bestiame; per capo e per chilometro . . . . . L.	0.0306
Tassa minima per ogni spedizione e per chilometro. . . . . »	0.102

(1) Questi prezzi sono applicabili anche al percorso fra gli scali marittimi e le stazioni contigue, in sostituzione dei prezzi chilometrici di cui nell'Allegato 8 alle tariffe e condizioni in vigore per trasporti sulle tre grandi Reti, con l'imposta del 2 anzichè del 3 per cento, restando fermi i diritti fissi e le tasse accessorie stabilite da detto allegato.

(2) In luogo di questo prezzo minimo sono dovute la tassa del carro o del veicolo e quella sul peso degli esplosivi quando la loro somma risulti superiore al prezzo minimo.

(3) Gli asini, eventualmente spediti dalle Amministrazioni militari, sono tassati come muli.

## IV. — Veicoli.

	Basi di tariffa
Veicoli ed affusti tanto a due che a quattro ruote, per ciascuno e per chilometro	L. 0.0816
vuoti o con le parti e gli accessori (1) . . . . .	» 0.1224
col carico di dotazione regolamentare escluso qualsiasi altro materiale o merce (1) (2) . . . . .	» 0.1428
Automobili a quattro ruote, per ciascuno e per chilometro . . . . .	» 0.204
Tassa minima per ogni vagone da 8 o 10 tonnellate e per chilometro . . . . .	» 0.918
Diritto fisso per ogni veicolo, affusto od automobile e per ciascuna operazione di carico o scarico fatta dagli agenti ferroviari . . . . .	» 0.306
Locomotive stradali o locomobili richiedenti un solo vagone da 8 o 10 tonnellate; per ognuna e per chilometro . . . . .	» 1.55
Diritto fisso per locomotiva stradale o locomobile e per ciascuna operazione di carico o scarico fatta dagli agenti ferroviari . . . . .	»

## AVVERTENZA.

Valgano, per i veicoli spediti a *piccola velocità*, le stesse avvertenze risultanti dalla presente tariffa per i veicoli spediti a *grande velocità*.

## V. — Vagoni congiunti.

	Basi di tariffa
Merci, materiali, veicoli, ecc., in vagoni congiunti della portata di 8 o 10 tonnellate ciascuno; tassa minima per ogni vagone e per chilometro . . . . .	L. 0.306
Diritto fisso sul peso reale per tonnellata, e per ogni operazione di carico o scarico . . . . .	» 0.51

## AVVERTENZE.

1. Quando si rendano necessari per il trasporto vagoni di portata superiore alle 10 tonnellate, la tassa minima per vagone sarà aumentata di un ottavo per ogni tonnellata in più delle dieci.

2. È dovuta la tassa sul peso quando questa risulti superiore a quella minima per vagone.

## VI. — Piastre di corazzatura, grosse bocche da fuoco, caldaie di macchine ed altri grossi pesi indivisibili.

	Basi di tariffa
A) Del peso rispettivo di oltre 10 fino a 20 tonnellate, da trasportarsi con carri delle Amministrazioni ferroviarie; per tonnellata e per chilometro . . . . .	L. 0.0612
B) Del peso rispettivo di oltre 20 fino a 30 tonnellate, da trasportarsi con carri dell'Amministrazione della guerra o della marina; per tonnellata e per chilometro . . . . .	» 0.0612
C) Del peso rispettivo di oltre 30 fino a 40 tonnellate, da trasportarsi nel modo indicato alla lettera B; per tonnellata e per chilometro . . . . .	» 0.0714
D) Del peso rispettivo di oltre 40 tonnellate, da trasportarsi come alla lettera B; per tonnellata e per chilometro . . . . .	» 0.0918

## AVVERTENZA.

I prezzi suddetti sono da aumentarsi del 50 per cento ogni qualvolta i trasporti siano eseguiti con treni appositi (*facollativi* o *speciali*). Eguale aumento è da farsi anche per i trasporti con treni ordinari, quando l'Amministrazione militare domandi che i termini di resa siano ridotti della metà, e le esigenze del servizio ferroviario lo consentano.

(1) Pel trasporto dei veicoli contenenti *esplosivi* sono da tenersi presenti le disposizioni dell'Allegato 9 alle tariffe e condizioni in vigore per i trasporti sulle tre grandi Reti.

(2) Se della dotazione regolamentare fa parte gelatina esplosiva, in luogo del prezzo del veicolo *carico* si applica quello minimo di cui al precedente punto II per gli esplosivi caricati in carri da polvere ed altri, a meno che la tassa distintamente computata pel veicolo *carico* e per la gelatina dia un prodotto superiore.

## VII. — Carri ferroviari speciali dell'Amministrazione militare viaggiante a vuoto sulle proprie ruote.

		Basi di tariffa
Per carro • chilometro . . . . .	{	del peso fino a 12 tonnellate . . . . . L. 0.204
		del peso da oltre 12 fino a 20 tonnellate. . . . . » 0.306
		» » 20 » 30 » . . . . . » 0.408
		» » 30 » 50 » . . . . . » 0.714

## AVVERTENZE.

Si considera come carro ferroviario *speciale* anche quello costituito da due carri (*Bogies*) riuniti da un *treno fisso* in ferro.

Nel computare per la tassazione il peso dei carri ferroviari speciali dell'Amministrazione militare *viaggianti a vuoto sulle proprie ruote* si aggiungerà al peso dei carri stessi quello degli attrezzi di loro dotazione.

I cannoni, le piastre di corazzatura e gli altri oggetti che si facessero trasportare sui detti carri saranno specificati sul documento di trasporto e per essi sarà dovuta la tassa sul peso in base alla tariffa militare, in aggiunta a quella stabilita pel carro vuoto.

I detti carri vuoti saranno custoditi gratuitamente dalle Amministrazioni ferroviarie, senza responsabilità di sorta, in quelle stazioni che verranno d'accordo stabilite.

Il trasporto alla stazione di deposito e quello successivo all'altra stazione in cui i carri dovranno essere utilizzati dalle Amministrazioni della guerra o della marina avrà luogo in base alla presente tariffa.

L'untura di tali carri è sempre a carico delle Amministrazioni ferroviarie.

Le riparazioni sono fatte a cura ed a spese delle Amministrazioni della guerra e della marina. Se queste però lo richiedano, tali riparazioni devono essere fatte dalle Amministrazioni ferroviarie colla possibile sollecitudine (fuorchè si tratti di lavori pei quali non abbiano i mezzi necessari) con diritto al rimborso delle spese.

Se le Amministrazioni della guerra o della marina fanno eseguire, con carri ferroviari propri, trasporti di pesi indivisibili maggiori di 40 tonnellate, debbono rimborsare integralmente all'Amministrazione ferroviaria le spese occorrenti per riparare i guasti eventualmente prodotti alla via da rottura di assi o sviamento di carri e quelle per rimettere in circolazione il treno.

## TRENI APPOSITI

	Basi di tariffa	
	G. V.	P. V.
Prezzo minimo per treno chilometro (1) . . . . . L.	4.52	4.08
Tassa minima per treno (1) . . . . . »	67.80	61.20
Per ogni treno approntato e non utilizzato . . . . . L.		40.00

(1) Questo prezzo minimo è applicabile solo quando le tasse stabilite per ciascuna categoria di trasporto diano complessivamente un prodotto minore.

## DIRITTI ACCESSORI

## A) Diritti di sosta o di magazzinaggio.

Pei bagagli depositati o per quelli non ritirati nelle 24 ore dall'arrivo, per collo e per ogni 24 ore . . . L.	0.05
Tassa minima per ogni deposito o per ogni spedizione non ritirata nelle 24 ore . . . . . »	0.10
Per le merci a grande velocità e per quelle a piccola velocità, per ogni quintale o frazione di quintale e per ogni 24 ore . . . . . »	0.10
Pei veicoli a due ruote, per ciascun veicolo e per ogni 24 ore . . . . . »	1.00
Pei veicoli a quattro ruote, per ciascun veicolo e per ogni 24 ore . . . . . »	1.50
Pel bestiame sostante sui vagoni, per ogni spedizione o per ogni vagone e per ogni ora di sosta dopo le prime quattro . . . . . »	0.30

*Le 24 ore cominciate si considerano compiute.*

## B) Diritti di pesatura.

Se la pesatura si eseguisce per colli; per quintale o frazione di quintale . . . . . L	0.10
Se la pesatura si eseguisce a vagone; per ogni vagone di materiale pesato complessivamente . . . »	1.00

## C) Diritto per l'uso della grue.

Pel carico e lo scarico di masse indivisibili pesanti fino a tre tonnellate; per tonnellata . . . . . L.	0.20
Id. id. più di tre tonnellate; per tonnellata . . . . . »	0.40
Tassa di trasporto della grue, qualora essa non esista nella stazione in cui si deve fare il carico o lo scarico:	
<i>pei trasporti a grande velocità; per chilometro . . . . . »</i>	0.113
col massimo di . . . . . »	11.30
<i>pei trasporti a piccola velocità; per chilometro . . . . . »</i>	0.102
col massimo di . . . . . »	10.20

## D) Tassa di disinfezione dei vagoni.

Per ogni vagone . . . . . L.	1.00
Se la spedizione è composta di un solo capo di bestiame . . . . . »	0.60

## E) Nolo dei copertoni.

*Grande velocità.*

Per ogni copertone e per chilometro . . . . . L.	0.0113
col minimo di . . . . . »	1.13

*Piccola velocità.*

Per ogni copertone e per chilometro . . . . . L.	0.0102
col minimo di . . . . . »	1.02

## CONCESSIONE C

## Impiegati dello Stato.

Agli impiegati delle Amministrazioni centrali e provinciali dello Stato qui appresso indicati ed alle loro famiglie, quando viaggiano a spese proprie in 1<sup>a</sup>, 2<sup>a</sup> o 3<sup>a</sup> classe per congedo, per diporto, per ragioni di famiglia, o per trasferimento senza indennità, sono accordate le ri-

duzioni dal 40 al 60 per cento (tariffa differenziale) sulla tariffa media in vigore sulle tre grandi Reti per i treni omnibus e diretti, con l'imposta del 13 anziché del 16 per cento, e cioè i seguenti prezzi:

	Prezzi per viaggiatore e per chilometro		
	1 <sup>a</sup> classe	2 <sup>a</sup> classe	3 <sup>a</sup> classe
Pel percorso fino a 200 chilometri . . . . .	0.072	0.05	0.033
Pel successivo percorso da 201 a 400 chilometri . . . . .	0.06	0.042	0.027
Pel successivo percorso oltre 400 chilometri . . . . .	0.048	0.034	0.022

a) impiegati ed agenti in attività di servizio, aventi nomina regia o ministeriale, iscritti nei ruoli organici delle Amministrazioni governative e provvisti di stipendio a totale carico dello Stato, nonchè impiegati ed agenti delle Amministrazioni della Real Casa e delle Case dei Reali Principi, designati tutti negli elenchi da concordarsi fra il Governo e le Amministrazioni ferroviarie;

b) impiegati ed agenti straordinari delle Amministrazioni governative, in servizio almeno da un anno e pure indicati negli elenchi suddetti;

c) persone di famiglia conviventi abitual-

mente cogli impiegati ed agenti suddetti, ed a loro carico, limitatamente ai gradi di parentela da determinarsi d'accordo fra il Governo e le Amministrazioni ferroviarie;

d) una persona di servizio per ogni famiglia d'impiegato (semprechè viaggi con lo stesso convoglio in cui viaggia quest'ultimo o la famiglia) ed una nutrice con bambino lattante.

Qualora al servizio continuato della famiglia trovisi una persona di servizio od una nutrice di più, purchè tale circostanza sia stata previamente constatata dall'Amministrazione governativa, è ammesso il trasporto a prezzo ridotto anche delle suddette persone.

## CONCESSIONE I

**Trasporto degli invitati ai Congressi, degli espositori, dei giurati e degli oggetti diretti alle Esposizioni industriali, artistiche, agricole e simili.**

*Personae.* — Ai partecipanti ed agli invitati ai Congressi ed agli espositori e giurati che prendono parte alle pubbliche Esposizioni od ai pubblici concorsi industriali, agricoli, artistici e simili, che hanno luogo in Italia per discussioni, studi, mostre o gare d'interesse generale, sono accordati, per viaggi di andata-ritorno in 1<sup>a</sup>, 2<sup>a</sup> o 3<sup>a</sup> classe, le riduzioni e gli stessi prezzi di cui alla concessione C (tariffa [differenziale]).

*Merci, bestiame, ecc.* — Si applicheranno le seguenti tariffe ridotte:

## GRANDE VELOCITÀ

## MERCÌ ED OGGETTI (1)

Prezzi		Tassa minima
per tonnellata e per chilometro	diritto fisso per tonnellata	per ogni spedizione

a) Seta greggia e manifatturata - oggetti d'arte (2) (pitture, sculture, mosaici (3), statue, bronzi artistici e simili) - oggetti in genere - prodotti naturali e manufatti - macchine e meccanismi - bestiame di 4<sup>a</sup> e 5<sup>a</sup> categoria in ceste o gabbie (4):

L. 0.226

L. 2.26

L. 0.70

b) Macchine agrarie (aratri, battitrici, dicanapulatrici, erpici ed estirpatoi), falciatrici, frantoi, mietitrici, rastrelli automatici, seminatrici, sgranatoi, spandifieno, torchi, trebbiatori, trinciatrici ed altri simili meccanismi ed attrezzi rurali):

L. 0.2034

L. 2.26

L. 0.70

(1) Esclusi i bozzoli, gli oggetti preziosi o considerati tali dalle tariffe ordinarie, i colli indivisibili di peso eccedente tre tonnellate, nonché i veicoli, i mobili ed altri oggetti - antichi o di lusso - quando per essi gli espositori volessero fare uso degli speciali appositi vagoni.

(2) Gli oggetti d'arte debbono essere spediti con dichiarazione di valore.

(3) Esclusi i mosaici montati in oro od argento.

(4) Per la distinzione del bestiame in categorie vale la tariffa in vigore sulle tre grandi Reti.

## CAVALLI IN VAGONI-SCUDERIA

Un cavallo	Due cavalli	Tre cavalli	Diritto fisso per ogni spedizione e vagone
	Caricati nello stesso vagone		
prezzi per capo e per chilometro			
L. 0.1582	L. 0.1243	L. 0.1017	L. 1.13

## AVVERTENZE.

a) I cavalli di valore superiore a lire cinquemila debbono essere spediti con assicurazione.

b) Se in casi eccezionali, e permettendolo le condizioni del servizio, il trasporto avesse da eseguirsi coi treni diretti, sarà dovuto il doppio della tassa se trattasi di un solo cavallo, la metà in più se trattasi di due o più cavalli.

## VEICOLI

Specie (1)	Prezzi per veicolo e per chilometro	Diritto fisso per veicolo	
	Lire	Lire	
Veicoli a 2 ruote . . . . .	per un veicolo . . . . .	0.339	
	per due veicoli . . . . . per tre veicoli . . . . .	caricati nello stesso vagone. . . . .	0.226
			0.1695
Veicoli a 4 ruote . . . . .	per un veicolo . . . . .	0.3955	
	per due veicoli . . . . . per tre veicoli . . . . .	caricati nello stesso vagone. . . . .	3.39
			0.226
Veicoli da tramvia, omnibus, diligenze, breaks e altre simili vetture pesanti . . . . .	0.452		

## AVVERTENZA.

Gli ordigni e meccanismi montati sulle ruote si assimilano ai veicoli, con le stesse norme delle tariffe ordinarie.

(1) Esclusi i veicoli antichi o di lusso, quando per essi gli speditori volessero far uso degli speciali appositi vagoni.

LEGISLATURA XXII — 1<sup>a</sup> SESSIONE 1904-908 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 4 APRILE 1908

PICCOLA VELOCITÀ ACCELERATA

BESTIAME IN VAGONI ORDINARI

Specie	Classi				
	1 <sup>a</sup>	2 <sup>a</sup>	3 <sup>a</sup>	4 <sup>a</sup>	5 <sup>a</sup>
	Prezzi per capo e per chilometro				
	Lire	Lire	Lire	Lire	Lire
Bestiame cavallino . . . . .	0.07645	0.051	»	»	»
Bestiame bovino, suino, ovino . . . . .	0.05605	0.04585	0.0204	0.0102	0.00406

Il prezzo minimo per spedizione è di lire 0.1326 per chilometro.

PICCOLA VELOCITÀ

MERCI ED OGGETTI (1).

Oggetti d'arte (2) (pitture, sculture, mosaici (3), statue, bronzi artistici e simili)  
oggetti in genere - prodotti naturali e manufatturati - strumenti agrari - macchine e meccanismi.

Prezzi	Classi								Tassa minima per spedizione
	1 <sup>a</sup>	2 <sup>a</sup>	3 <sup>a</sup>	4 <sup>a</sup>	5 <sup>a</sup>	6 <sup>a</sup>	7 <sup>a</sup>	8 <sup>a</sup>	
	Lire								
Per tonnellata e per chilometro. . . . .	0.0816	0.0714	0.0612	0.051	0.0408	0.0357	0.0306	0.0255	0.50
Diritto fisso per tonnellata . . . . .	2.04	2.04	2.04	2.04	2.04	1.224	1.224	1.224	

AVVERTENZE.

- a) Per la classificazione delle merci vale la nomenclatura dei trasporti ordinari.  
b) Le Amministrazioni ferroviarie si riservano di trasportare, se possibile, i colli indivisibili di cui la nota (1) verso pagamento di prezzi speciali da convenirsi di volta in volta.

(1) Escluse le merci occupanti più di due vagoni congiunti, i colli indivisibili (eccetto il materiale ferroviario circolante sulle proprie ruote) di peso eccedente sei tonnellate (veggasi avvertenza b), e le merci ed oggetti antichi o di lusso, quando per essi gli speditori volessero far uso degli appositi speciali vagoni.

(2) Gli oggetti d'arte debbono essere spediti con dichiarazione di valore.

(3) Esclusi i mosaici montati in oro o argento.

## VEICOLI

Specie (1)		Prezzi per veicolo e per chilometro	Diritto fisso per veicolo
		Lire	
Veicoli a 2 ruote	per un veicolo . . . . .	0.206	
	per due veicoli } per tre veicoli } caricati nello stesso vagone . . . . .	0.1530	
		0.1224	
Veicoli a 4 ruote	per un veicolo . . . . .	0.2550	2.04
	per due veicoli } per tre veicoli } caricati nello stesso vagone . . . . .	0.204	
		0.1530	
Veicoli da tramvie, omnibus, diligenze, breaks ed altre simili vetture pesanti . . .		0.306	0
Materiale ferroviario circolante sulle proprie ruote:			
Carrozze o vagoni per ferrovie o tramvie. . . . .		0.204	
Locomotive spente	fino a 24 tonnellate . . . . .	0.612	5.10
	oltre le 24 tonnellate. . . . .	0.918	
Tenders separati . . . . .		0.408	

(1) Esclusi i veicoli antichi o di lusso, quando per essi gli speditori volessero far uso degli appositi speciali vagoni.

## AVVERTENZE.

a) Pel materiale circolante sulle proprie ruote debbono essere osservate le norme speciali stabilite dalle tariffe ordinarie. Per le grue ferroviarie circolanti sulle proprie ruote, si computano i prezzi delle tariffe suddette. La prima untura del materiale circolante sulle proprie ruote può essere fatta in partenza dall'Amministrazione ferroviaria, verso rimborso della spesa relativa.

b) Gli ordigni e meccanismi montati sulle ruote si assimilano ai veicoli con le stesse norme delle tariffe ordinarie.

## CONCESSIONE II

## Trasporto degli elettori politici.

Agli elettori politici aventi residenza abituale in un comune diverso da quello del loro domicilio politico sono accordate per i viaggi di andata e ritorno in 1<sup>a</sup>, 2<sup>a</sup> e 3<sup>a</sup> classe, quando si recano al proprio collegio elettorale per le elezioni del deputato al Parlamento, e per un solo viaggio di andata-ritorno per ciascuna votazione,

le riduzioni stabilite per i viaggi dei militari (in media 75 per cento della tariffa in vigore sulle tre grandi Reti, con l'imposta del 13 anziché del 16 per cento), cioè i seguenti prezzi:

Prezzi per viaggiatori e per chilometro:

1 <sup>a</sup> classe	2 <sup>a</sup> classe	3 <sup>a</sup> classe
L. 0.02825	L. 0.02034	L. 0.014125

## CONCESSIONE III

**Trasporti dei veterani reduci e supertisti delle patrie battaglie.**

Pei viaggi di andata-ritorno in 1<sup>a</sup>, 2<sup>a</sup> e 3<sup>a</sup> classe:

a) dei veterani delle guerre 1848-49, 1854-1855 (campagna di Crimea), 1859, 1860-61 e 1866, recantisi a Roma pel servizio d'onore alla tomba del Re Vittorio Emanuele II;

b) dei rappresentanti di Società di reduci e superstiti delle patrie battaglie, recantisi a Caprera nell'anniversario della morte del generale Garibaldi.

Sono accordate le riduzioni e gli stessi prezzi di cui alla concessione II (tariffa militare) limitatamente a quattro viaggi di andata-ritorno all'anno per i veterani, e ad un solo viaggio annuale di andata-ritorno in destinazione di Genova, Livorno, Civitavecchia, Napoli, Messina e Palermo, per i reduci e superstiti delle patrie battaglie.

## CONCESSIONE IV

**Trasporti di scrofolosi ed ammalati indigenti.**

Pei viaggi di andata-ritorno, in 2<sup>a</sup> o 3<sup>a</sup> classe, degli scrofolosi ed ammalati indigenti, inviati e mantenuti ai bagni marini od alle cure termali dagli appositi Comitati, con i fondi raccolti unicamente dalla beneficenza, e per gli analoghi viaggi del personale di accompagnamento addetto al servizio degli ammalati o scrofolosi, sono accordati le riduzioni e gli stessi prezzi di cui alla concessione II (tariffa militare).

I ragazzi dai 3 ai 7 anni pagano come adulti. Per fruire della concessione, i Comitati debbono farsi riconoscere dalle Amministrazioni ferroviarie, comprovando la loro apposita costituzione a scopo di beneficenza, e dimostrando che l'invio ed il mantenimento degli ammalati nei luoghi di cura avviene esclusivamente con i fondi raccolti dalla beneficenza, rinnovando poi annualmente la domanda della concessione.

## CONCESSIONE V

**Trasporti di ragazzi poveri inviati alle cure climatiche.**

Per viaggi di andata-ritorno, in 2<sup>a</sup> o 3<sup>a</sup> classe, dei ragazzi poveri d'ambo i sessi, di età non superiore ai 14 anni e del personale d'accompagnamento addetto al servizio dei medesimi, inviati e mantenuti alle cure climatiche degli

appositi Comitati con i fondi raccolti unicamente dalla beneficenza, quando viaggiano in comitiva di almeno dieci o pagano per tanti, sono accordati le riduzioni e gli stessi prezzi di cui alla concessione C (tariffa differenziale).

## CONCESSIONE VI

**Trasporti dei membri delle Associazioni di carità.**

Ai membri delle Associazioni costituite allo scopo di curare - per solo spirito di carità - gli infermi negli ospizi del Regno, o di educare ed istruire gratuitamente i poveri, sono accordati, pei viaggi in 1<sup>a</sup>, 2<sup>a</sup> e 3<sup>a</sup> classe, le riduzioni e gli

stessi prezzi di cui alla concessione *C* (tariffa differenziale) quando essi prestino personalmente e per intero l'opera loro nell'uno o nell'altro dei modi indicati, e debbono viaggiare per motivi inerenti all'esercizio della loro opera filantropica.

## CONCESSIONE VII

**Istituti di carità.**

Agli Istituti di carità che, privi di rendite patrimoniali o di risorse stabili, con mezzi ricavati dalla beneficenza, sono eretti a convitto e costituiti all'unico scopo di educare, curare e mantenere - per solo spirito di carità - gli infelici poveri (come sordomuti, ciechi, orfani abbandonati, ecc.), sono accordati, pei viaggi in 1<sup>a</sup>, 2<sup>a</sup> e 3<sup>a</sup> classe delle persone qui appresso nominate, le riduzioni e gli stessi prezzi di cui alla concessione *C* (tariffa differenziale) quando dette persone prestano personalmente e per in-

tero e senza retribuzione l'opera loro per lo scopo e nei modi sopra enunciati, e debbono viaggiare per conto o nell'interesse degli Istituti suddetti.

La concessione è limitata a favore del direttore (o della direttrice) degli insegnanti ciechi, dei ricoverati poveri accolti e mantenuti negli Istituti affatto gratuitamente e degli insegnanti od inservienti in accompagnamento dei detti ricoverati.

## CONCESSIONE VIII

**Trasporti di maestri elementari comunali.**

Ai maestri ed alle maestre che sono addetti alle scuole elementari comunali ed agli asili infantili mantenuti dai comuni, e che hanno stipendio a totale carico del comune - nonchè alle sotto indicate persone di famiglia quando siano abitualmente conviventi con l'insegnante ed a totale suo carico, sono concessi, pei viaggi eseguiti a spese proprie in 1<sup>a</sup>, 2<sup>a</sup> e 3<sup>a</sup> classe, le riduzioni e gli stessi prezzi di cui alla concessione *C* (tariffa differenziale) entro i limiti seguenti:

Il ribasso può essere fruito dai maestri e dalle maestre per un numero di viaggi (di corsa

semplice o di andata-ritorno), eseguibili con un massimo di 10 scontrini all'anno, e per un solo viaggio annuale (pure di corsa semplice o di andata-ritorno) dalle persone di famiglia.

Le persone di famiglia alle quali è estesa la concessione sono esclusivamente: le mogli dei maestri, nonchè i figli (di età non superiore ai 25 anni compiuti) e le figlie nubili, sì dei maestri che delle maestre: il viaggio anche di una sola di tali persone, eseguito o non in compagnia dell'insegnante capo-famiglia, esaurisce la concessione annuale.

## CONCESSIONE IX

## Trasporti delle Compagnie teatrali ed assimilate.

Alle Compagnie teatrali ed assimilate sono accordati, pei viaggi che effettuano per motivi professionali, le riduzioni e gli stessi prezzi di cui alla concessione C (tariffa differenziale) entro i limiti seguenti:

Sono ammessi a fruire della concessione:

a) Le Compagnie drammatiche, di canto, di ballo, di operette, di pantomime ed equestri, purchè regolarmente costituite e composte di almeno dieci persone adulte o paganti per tal numero;

b) le orchestre e le bande musicali - regolarmente costituite - viaggianti coi propri istrumenti e composte di almeno dieci persone adulte o paganti per tal numero;

c) gli artisti da caffè concerto, i giuocatori di pallone, i prestigiatori, gli acro-

bati e simili; le Compagnie esercenti serragli di bestie feroci, teatri di marionette, cinematografi, giostre, bersagli, gabinetti ottici, meccanici, di fisica e storia naturale; nonchè i saltimbanchi ciarlatani, suonatori e cantanti girovaghi; purchè in numero non inferiore a quattro persone adulte, o paganti per tal numero;

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

Per il trasporto degli effetti teatrali è accordata la riduzione del 50 per cento sulle tariffe generali in vigore sulle tre grandi Reti, con l'imposta del 2 anzichè del 3 per cento.

## BAGAGLI

## PREZZI E CONDIZIONI.

- a) Effetti personali dei componenti le compagnie teatrali ed assimilate;  
b) Istrumenti ed effetti personali delle bande musicali e delle orchestre.

Prezzo per tonnellata e per chilometro	Prezzo minimo per ogni spedizione
L. 0.226	L. 0.70

a) Il trasporto a prezzo ridotto - come bagaglio - degli effetti personali di tutti i fruanti della presente concessione è ammesso fino al limite di 50 chilogrammi per ogni persona (adulti o ragazzi). Quando i viaggiatori non raggiungono i minimi - di 10 o 4 - rispettivamente stabiliti dai commi a, b, c, d, e debbano quindi pagare per minimi stessi, il computo del quantitativo di bagaglio deve farsi in base al numero minimo pel quale viene pagato il prezzo del viaggio.

b) Nessuna tassa è dovuta pel trasporto degli istrumenti delle bande e delle orchestre, nel caso in cui i musicanti, in luogo di spedirli come bagaglio, li portino seco nelle carrozze; ciò che è ammesso a condizione che non rechino ingombro nelle carrozze e non occupino i posti destinati ai viaggiatori. Quando gli istrumenti sono spediti come bagaglio, senza imballaggio, la ferrovia non assume responsabilità per guasti eventuali.

La registrazione dei bagagli ha luogo soltanto verso esibizione dei biglietti di viaggio a prezzo ridotto delle Compagnie o comitive.

LEGISLATURA XXII — 1<sup>a</sup> SESSIONE 1904-908 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 4 APRILE 1908

## GRANDE VELOCITÀ

PREZZI.

EFFETTI ED ATTREZZI (\*)

Prezzo per tonnellata e per chilometro	Tassa minima per ogni spedizione
L. 0.226	L. 0.70

(\*) Compresi gli effetti personali delle bande musicali e delle orchestre, nonchè i leggii.

## PICCOLA VELOCITÀ ACCELERATA

PREZZI E CONDIZIONI.

ANIMALI PICCOLI (uccelli, cani, gatti, capre, scimmie, maiali ed altri) in furgoni completi.

Prezzi netti da imposta e condizioni della tariffa speciale n. 53 P. V. accelerata in vigore sulle tre grandi Reti, con l'imposta del 2 anzichè del 3 per cento.

## AVVERTENZE.

a) I furgoni si considerano completi qualunque sia il numero degli animali caricativi. Non è ammesso di caricarvi effetti, attrezzi od oggetti di qualsiasi specie.

b) Le bestie feroci, il bestiame equino e bovino - e gli animali piccoli delle specie suddette non spediti in furgoni - si trasportano ai prezzi ed alle condizioni delle tariffe ordinarie in vigore sulle tre grandi Reti, con l'imposta del 2 anzichè del 3 per cento.

## PICCOLA VELOCITÀ

PREZZI E CONDIZIONI.

EFFETTI ED ATTREZZI (\*\*)

Prezzi	Classi								Tassa minima per spedizione
	1 <sup>a</sup>	2 <sup>a</sup>	3 <sup>a</sup>	4 <sup>a</sup>	5 <sup>a</sup>	6 <sup>a</sup>	7 <sup>a</sup>	8 <sup>a</sup>	
Per tonnellata e per chilometro . . . . .	0.0816	0.0714	0.0612	0.0510	0.0408	0.0357	0.0306	0.0255	0.50
Diritto fisso per tonnellata . . . . .	2.04	2.04	2.04	2.04	2.04	1.224	1.224	1.224	

(\*\*) Fra gli attrezzi è compreso il legname (greggio, sagomato o lavorato da servire alla costruzione di parapetti, impalcature e simili, il quale dev'essere dichiarato: sulle richieste per l'uso cui è destinato, sulle lettere di porto, con la precisa voce di tariffa.

## AVVERTENZA.

Per la classificazione delle merci vale la nomenclatura dei trasporti ordinari annessa alla tariffa in vigore sulle tre grandi Reti.

## CONCESSIONE X

**Trasporti di emigranti d'ambo i sessi e di emigranti italiani poveri rimpatriati.**

Pei viaggi in 3ª classe delle persone d'ambo i sessi che, munite di una certificazione all'uopo rilasciata dall'Autorità politica, si recano a proprie spese, *in comitiva* di almeno 10 persone o paganti per tante, ad un punto di confine o porto di mare per emigrare all'estero, viaggiando tutte fra due medesime stazioni; e pei viaggi pure in 3ª classe, anche isolatamente, degli emigranti italiani poveri rimpatrianti, che si recano da un punto di confine o porto di mare alla sta-

zione italiana cui sono diretti, sono concessi la riduzione e gli stessi prezzi per la 3ª classe di cui alla concessione C (tariffa differenziale, 3ª classe).

Gli emigranti facienti parte di una stessa comitiva debbono sempre viaggiare uniti.

Chi si fermerà per istrada sarà tenuto al pagamento dell'intero prezzo di un biglietto di 3ª classe calcolato dal punto di partenza a quello in cui si sarà fermato.

## CONCESSIONE XI

**Trasporti di operai e braccianti d'ambo i sessi.**

Agli operai ed ai braccianti d'ambo i sessi che, per ragioni di lavoro, si recano a proprie spese, *in comitive*, in una stessa località del Regno o temporaneamente all'estero (limitatamente ai paesi d'Europa) ed a quelli extra-europei bagnati dal Mediterraneo - o ne ritornano - viaggiando tutti in 3ª classe fra due medesime stazioni, sono concesse le riduzioni seguenti:

a) Pei viaggi sì di andata che di ritorno nell'interno del Regno e per quelli di andata all'estero, la riduzione scalare dal 50 al 75 per cento per comitive di almeno 5 persone o paganti per tante sul prezzo della 3ª classe (*tariffa media in vigore sulle tre grandi Reti pei treni omnibus e diretti, con l'imposta del 13 anzichè del 16 per cento*), e cioè:

per il percorso fino a 50 km., riduzione 50 per cento, ossia il prezzo per viaggiatore e chilometro di lire 0.02688;

per il percorso da 51 a 200 km., riduzione 60 per cento, ossia il prezzo per viaggiatore e chilometro di lire 0.021528;

per il percorso da 201 a 400 km., riduzione 70 per cento, ossia il prezzo per viaggiatore e chilometro di lire 0.01617;

per il percorso di oltre 400 km., riduzione 75 per cento, ossia il prezzo per viaggiatore e chilometro di lire 0.01344.

b) Pei viaggi di ritorno dall'estero - isolatamente ed in comitiva - la riduzione e lo stesso prezzo per la 3ª classe di cui alla concessione C (tariffa differenziale 3ª classe).

Gli operai ed i braccianti facienti parte di una stessa comitiva debbono sempre viaggiare uniti. Chi si fermerà per istrada sarà tenuto al pagamento dell'intero prezzo di un biglietto di 3ª classe calcolato dal punto di partenza a quello in cui sarà fermato.

## CONCESSIONE XII

## Trasporti di coloni d'ambo i sessi.

Pei viaggi in 3<sup>a</sup> classe che i coloni d'ambo i sessi effettuano a proprie spese per recarsi a bonificare e colonizzare terreni incolti o poco intensivamente coltivati in località del Regno, sì continentali che insulari, viaggiando tutti fra due medesime stazioni, è accordata la riduzione scalare dal 50 al 75 per cento per comitive di almenne 5 persone o paganti per tante, sul prezzo della 3<sup>a</sup> classe (*tariffa media in vigore sulle tre grandi Reti pei treni omnibus e diretti, con l'imposta del 13 anzichè del 16 per cento*, e cioè:

per il percorso fino a 50 km., riduzione 50 per cento, ossia il prezzo per viaggiatore e chilometro di lire 0.2688;

per il percorso da 51 a 200 km., riduzione 60 per cento, ossia il prezzo per viaggiatore e chilometro di lire 0.021528;

per il percorso da 201 a 400 km., riduzione 70 per cento, ossia il prezzo per viaggiatore e chilometro di lire 0.01617;

per il percorso di oltre 400 km., riduzione 75 per cento, ossia il prezzo per viaggiatore e chilometro di lire 0.01344.

I coloni facenti parte di una stessa comitiva debbono sempre viaggiare uniti. Chi si fermerà per istrada sarà tenuto al pagamento dell'intero prezzo di un biglietto di 3<sup>a</sup> classe calcolato dal punto di partenza a quello in cui si sarà fermato.

I coloni fruiscono inoltre delle seguenti tariffe ridotte per il trasporto delle masserizie e degli attrezzi:

GRANDE VELOCITÀ

MASSERIZIE ED ATTREZZI

Prezzi	Zone di percorrenza											
	I Da 1 a 50 km. — Lire	II Da 51 a 100 km. — Lire	III Da 101 a 200 km. — Lire	IV Da 201 a 300 km. — Lire	V Da 301 a 400 km. — Lire	VI Da 401 a 500 km. — Lire	VII Da 501 a 600 km. — Lire	VIII Da 601 a 700 km. — Lire	IX Da 701 a 800 km. — Lire	X Da 801 a 900 km. — Lire	XI Da 901 a 1000 km. — Lire	XII Oltre 1000 km. — Lire

SERIE A — Spedizioni di peso superiore a 200 chilogrammi.

Per tonnellata e per chilometro . . . . .	0.226	0.226	0.1978	0.1413	0.1413	0.1017	0.0848	0.0791	0.0678	0.0678	0.0565
Fatti per tonnellata e per la percorrenza intera di ciascuna zona, comprese le precedenti . . . . .	11.30	22.60	42.38	56.51	70.64	80.81	89.29	97.20	105.11	111.89	118.67

SERIE B — Spedizioni di peso superiore a 200 e fino a 1000 chilogrammi.

Per tonnellata e per chilometro . . . . .	0.2034	0.2034	0.1469	0.1017	0.1017	0.0848	0.0848	0.0791	0.0678	0.0678	0.0565
Fatti per tonnellata e per la percorrenza intera di ciascuna zona, comprese le precedenti . . . . .	10.17	20.34	35.03	45.20	55.37	63.85	72.33	80.24	88.15	94.93	101.71

SERIE C — Spedizioni di peso superiore a 1000 chilogrammi.

Per tonnellata e per chilometro . . . . .	0.1808	0.1808	0.1413	0.0961	0.0961	0.0791	0.0791	0.0791	0.0678	0.0678	0.0565
Fatti per tonnellata e per la percorrenza intera di ciascuna zona, comprese le precedenti . . . . .	9.04	18.08	32.21	41.82	51.43	59.34	67.25	75.16	82.51	89.29	96.07

AVVERTENZE.

a) La concessione è accordata fino al peso corrispondente a quello medio di 150 chilogrammi per ogni persona, adulto o ragazzo. L'eccedenza oltre il detto peso, calcolato complessivamente per il numero dei componenti la comitiva, dev'essere iscritta separatamente sui documenti di trasporto, e si tassa coi prezzi doppi di quelli del presente prospetto. Se lo speditore intendesse di farne la spedizione a tariffa generale, od a velocità diversa da quella domandata per il peso rimanente dovrà essere presentato, per l'eccedenza medesima, un separato documento di trasporto.

b) Per gli effetti della tassazione è ammessa l'agglomerazione, ossia il carico misto, delle masserizie e degli attrezzi appartenenti ai coloni d'una stessa comitiva.

c) Per le spedizioni di peso superiore a 10 fino a 200 chilogrammi si applicano i prezzi della serie A, ovvero i prezzi della serie B, per il peso minimo di 210 chilogrammi quando tornino più vantaggiosi allo speditore. Per quelli di peso superiore a 200 e fino a 1000 chilogrammi si applicano i prezzi della serie B, ovvero i prezzi della serie C per il peso minimo di 1010 chilogrammi quando parimenti tornino più vantaggiosi allo speditore.

FICCOLA VELOCITÀ

MASSERIE ED ATTREZZI

Prezzi	Zone di percorrenza												Diritto fasso per tonnellata
	I Da 1 a 50 km. Lire	II Da 51 a 100 km. Lire	III Da 101 a 200 km. Lire	IV Da 201 a 300 km. Lire	V Da 301 a 400 km. Lire	VI Da 401 a 500 km. Lire	VII Da 501 a 600 km. Lire	VIII Da 601 a 700 km. Lire	IX Da 701 a 800 km. Lire	X Da 801 a 900 km. Lire	XI Da 901 a 1000 km. Lire	XII Oltre 1000 km. Lire	
Per tonnellata e per chilo- metro . . . . .	0.0612	0.0612	0.0561	0.0523	0.051	0.0459	0.0421	0.0383	0.0332	0.0306	0.0294	0.0225	2.04
Fatti per tonnellata e per la percorrenza intera di cia- scuna zona, comprese le precedenti . . . . .	3.06	6.12	11.73	16.96	22.06	26.65	30.86	34.69	38.01	41.07	44.01	—	
Per tonnellata e per chilo- metro . . . . .	4	0.0536	0.0485	0.0396	0.0319	0.0306	0.0281	0.0268	0.0288	0.0326	0.0326	0.0326	1.53
Fatti per tonnellata e per la percorrenza intera di cia- scuna zona, comprese le precedenti . . . . .	—	2.68	5.11	9.07	12.26	15.32	18.13	20.81	26.12	29.38	32.64	—	

SERIE A — Spedizioni senza vincolo di peso.

SERIE B — Spedizioni a vagone completo.

AVVERTENZE.

a) La concessione è accordata fino al peso corrispondente a quello medio di 150 chilogrammi per ogni persona, adulto o ragazzo. L'eccedenza oltre il detto peso, calcolato complessivamente per il numero dei componenti la comitiva, dev'essere iscritta separatamente sui documenti di trasporto, e si tassa coi prezzi doppi di quelli del presente prospetto. Se lo speditore intendesse di farne la spedizione a tariffa generale, od a velocità diversa da quella domandata per il peso rimanente, dovrà essere presentato, per l'eccedenza medesima, un separato documento di trasporto.

b) Per gli effetti della tassazione è ammessa l'agglomerazione, ossia il carico misto, delle masserie e degli attrezzi appartenenti ai coloni di una stessa comitiva.

c) Alle spedizioni senza vincolo di peso si applicano i prezzi della serie A della presente tariffa, ovvero i prezzi della serie B per il peso minimo di 4 tonnellate quando tornino più vantaggiosi allo speditore.

## CONCESSIONE XIII

**Trasporti di allievi, allieve e personale degli Istituti civili di istruzione e di educazione governativi o riconosciuti dallo Stato.**

Agli allievi degli Istituti civili d'istruzione e di educazione governativi o riconosciuti dallo Stato ed al personale insegnante che deve in ogni caso accompagnarli — nonchè al personale di servizio — quando viaggiano in numero di almeno dieci o pagano per tanti, sono accordati pei viaggi in 1<sup>a</sup>, 2<sup>a</sup> e 3<sup>a</sup> classe le riduzioni e gli stessi prezzi di cui alla Concessione C (tariffa differenziale).

## CONCESSIONE XIV

**Trasporti dei membri della Federazione Ginnastica Nazionale.**

Ai soci delle Società ginnastiche permanentemente organizzate con statuto riconosciuto dall'autorità politica e facenti parte della Federazione ginnastica nazionale, quando viaggiano in numero di almeno dieci o pagano per tanti, sono accordati, per viaggi in 1<sup>a</sup>, 2<sup>a</sup> e 3<sup>a</sup> classe, le riduzioni e gli stessi prezzi di cui alla Concessione C (tariffa differenziale).

## CONCESSIONE XV

**Trasporti dei soci del Club Alpino Italiano.**

Ai soci del Club alpino italiano, nonchè ai portatori ed alle guide, quando effettuano gite inerenti allo scopo dell'istituzione, in numero di dieci o paganti per tanti, sono accordati, pei viaggi in 1<sup>a</sup>, 2<sup>a</sup> e 3<sup>a</sup> classe, le riduzioni e gli stessi prezzi di cui alla Concessione C (tariffa differenziale).

## CONCESSIONE XVI

**Trasporti di ammalati indigenti ammessi alla cura gratuita nelle RR. Terme d'Acqui.**

Pei viaggi in 2<sup>a</sup> e 3<sup>a</sup> classe degli ammalati indigenti ammessi gratuitamente alla cura sanitaria nel R. stabilimento balneario nazionale di Acqui dalla sotto-prefettura di quella città, e della persona che eventualmente dovesse accompagnare uno o più ammalati, sono accordati le riduzioni e gli stessi prezzi di cui alla Concessione II (tariffa militare, 2<sup>a</sup> e 3<sup>a</sup> classe). I ragazzi dai 3 ai 7 anni pagano come adulti.

## CONCESSIONE XVII

**Trasporti di indigenti alienati o supposti idrofobi.**

Pel trasporto in compartimenti separati di 2<sup>a</sup> classe degli indigenti alienati o supposti idrofobi (e persone d'accompagnamento) inviati rispettivamente ai manicomi del Regno o alla cura antirabbica nelle varie città d'Italia a spese dello Stato, delle provincie e dei comuni italiani, è accordata la riduzione stabilita dalla seguente tariffa speciale:

Per i percorsi		
fino a 100 chilometri e fino a 5 posti (1)	da 101 a 150 chilometri e fino a 5 posti (1)	oltre 150 chilometri e fino a 4 posti (1)
Prezzo per ogni compartimento	Prezzo per ogni chilometro e per compartimento	
L. 41.55	L. 0.4153 (2)	L. 0.3323

## CONCESSIONE XVIII

**Cavalli da corsa, riproduttori (stalloni e fattrici) e puledri lattanti spediti a grande velocità ed in vagoni-scuderia.**

La Concessione è stabilita pei trasporti, a grande velocità ed in vagoni-scuderia, dei cavalli destinati allo sviluppo delle corse ed allevamento ippico nazionale.

## TARIFFA

Prezzo per capo e per chilometro	Diritto fisso per ogni spedizione o vagone
L. 0.113	L. 1.13

## AVVERTENZE.

- a) I termini di resa normali sono quelli fissati dalle tariffe ordinarie.  
 b) Se in casi eccezionali, e permettendolo le condizioni del servizio, il trasporto avesse da seguirsi coi treni diretti, sarà dovuto il doppio del prezzo suindicato.  
 c) Il trasporto delle fattrici, con o senza puledri lattanti, può aver luogo anche in *vagoni-bestiami* a piccola velocità accelerata, nel qual caso si computa per la fattrice il prezzo suddetto (lire 0.113 e per il puledro la metà, lire 0.0565).

(1) Nel computo del numero dei posti i ragazzi sono considerati come adulti. I viaggiatori in più dei quantitativi di posti sopra indicati, secondo la percorrenza, devono provvedersi di biglietti a tariffa intera.

(2) Per i percorsi da 101 a 150 chilometri deve computare il prezzo corrispondente a 151 chilometri con la tariffa di lire 0.3323 ogniqualvolta esso sia inferiore a quello del percorso effettivo calcolato con la tariffa di lire 0.4163.

## CONCESSIONE XIX

**Alberi d'innesto - Piantine forestali - Macchine e strumenti agrari  
Bestiame (esclusi i cavalli).**

La Concessione è stabilita pei trasporti di:

a) alberi d'innesto scambiati fra i Comizi agrari del Regno;

b) piante forestali destinate al rimboscamento, e spedite alle ispezioni forestali, ai Comitati, ai corpi morali od ai privati;

c) macchine e strumenti agrari di proprietà dello Stato, sia destinati ai depositi od agli Istituti agrari (stazioni, scuole, ecc.), che scambiati fra i vari depositi, o fra questi ed i suddetti Istituti o Comizi ed i privati.

I trasporti di macchine e strumenti agrari devono aver luogo *per conto dello Stato*; ed anche *a sue spese* se relativi a nuovi acquisti pei depositi e per gli Istituti agrari, od a scambi fra i vari depositi;

d) bestiame bovino, suino ed ovino destinato al miglioramento delle razze (compresi i tori per la riproduzione), scambiato fra i Regi stabilimenti zootecnici, fra i Comizi agrari, o fra i primi ed i secondi - e, pei tori, fra i detti stabilimenti o Comizi ed i privati.

I trasporti di bestiame debbono aver luogo *per conto* degli stabilimenti zootecnici o Comizi agrari.

Sono escluse dalla Concessione: le macchine indivisibili di peso eccedente dieci tonnellate ciascuna, e quelle che richiedessero l'uso di vagoni congiunti. Sono del pari escluse le spedizioni fra i privati, dovendo il mittente od il destinatario esser sempre un Comizio agrario, un Istituto, un deposito e simili.

## TARIFFE

MERCÌ				BESTIAME					
Grande velocità		Piccola velocità		Piccola velocità accelerata					
Alberi d'innesto - piantine forestali - macchine e strumenti agrari (aratri, battitrici, dicanapulatrici, erpici ed estirpatoi, falciatrici, frantoi, locomobili, mietitrici, rastrelli automatici, seminatrici, sgranatoi, spandifeno, torchi, trebbiatori, trinciatrici ed altri attrezzi rurali, macchine idrovore per bonificazione di terreno destinato all'agricoltura).				BOVINO - SUINO - OVINO					
				Classi					Tassa minima per spedizione e chilometro
				1ª	2ª	3ª	4ª	5ª	
Prezzi				Prezzi					
per tonnellata e per chilometro	Diritto fisso per tonnellata	per tonnellata e per chilometro	Diritto fisso per tonnellata	per capo e per chilometro					
Lire	Lire	Lire	Lire	Lire	Lire	Lire	Lire	Lire	Lire
0.226	2.26	0.0612	2.04	0.0561	0.0459	0.0204	0.0102	0.0041	0.1326

## AVVERTENZE GENERALI.

a) Sono applicabili ai trasporti favoriti dalle concessioni speciali le condizioni generali dei trasporti ordinari, in quanto non siano modificate da quelle particolari stabilite per ogni singola concessione speciale.

b) Le tasse accessorie per tutti i servizi e le operazioni speciali, le sovrattasse per le merci voluminose od aventi peso o dimensioni eccezionali e per l'acceleramento dei trasporti, i diritti fissi, e le tasse minime per spedizione e per vagone, saranno riscosse come per i trasporti ordinari.

c) Per gli effetti della responsabilità che incombe all'Amministrazione ferroviaria, i trasporti menzionati sotto il titolo di *Concessioni speciali* s'intendono eseguiti in base alle condizioni delle tariffe speciali.

*Il ministro dei lavori pubblici*

E. GIANTURCO

*Il sottosegretario di Stato pel tesoro*

G. FASCE

GUIDO INCONTRI, *assessore comunale di Volterra  
in rappresentanza del sindaco.*

PIETRO GINORI-CONTI, *testimone.*

PIETRO LANINO, *testimone.*

AVV. ETTORE GIUSTI, *segretario.*

## VITTORIO EMANUELE III

*per grazia di Dio e per volontà della Nazione*

RE D'ITALIA

Vista la legge 7 luglio 1907, n. 429, sull'ordinamento dell'esercizio di Stato delle ferrovie non concesse all'industria privata;

Sentiti il Consiglio superiore dei lavori pubblici ed il Consiglio di Stato;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta dei Nostri ministri segretari di Stato per i lavori pubblici e pel tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1. — È approvato e reso esecutivo il contratto stipulato il giorno 11 luglio 1907 fra i ministri dei lavori pubblici e del tesoro, per conto dell'Amministrazione dello Stato, ed il cav. ing. Giuseppe Ottone fu Michele, direttore generale della Società nazionale di ferrovie e tramvie, quale delegato della Società stessa, per la concessione alla medesima dell'esercizio della ferrovia Brescia-Iseo.

Art. 2. — È autorizzata l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato a cedere l'esercizio della linea Brescia-Iseo alla Società predetta, a sensi dell'art. 1 della legge suaccennata.

Art. 3. — Il presente decreto dovrà essere presentato al Parlamento per la conversione in legge.

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

Dato a Roma, addì 21 luglio 1907.

VITTORIO EMANUELE

GIOLITTI  
GIANTURCO  
CARCANO

V. *Il guardasigilli*  
fto-ORLANDO

**CONTRATTO per la concessione alla Società nazionale di ferrovie e tramvie  
dell'esercizio della ferrovia Brescia-Iseo.**

Fra le Loro Eccellenze il prof. Emanuele Gianturco, ministro dei lavori pubblici, e l'avvocato Paolo Carcano, ministro del tesoro, per conto dell'Amministrazione dello Stato, ed il cav. ing. Giuseppe Ottone fu Michele, direttore generale della Società nazionale di ferrovie e tramvie (Anonima - Sede in Roma - Capitale interamente versato lire 8,000,000) delegato a stipulare come da estratto del verbale n. 47 della seduta del Consiglio d'amministrazione, tenuta a Milano il giorno 15 luglio 1906, qui allegato sotto il n. 1, si conviene e si stipula quanto segue:

**Art. 1.**

*Oggetto del contratto.*

Il Governo cede alla Società nazionale di ferrovie e tramvie, sedente in Roma, piazza Ss. Apostoli, 49, l'esercizio della linea Brescia-Iseo di proprietà dello Stato.

**Art. 2.**

*Patto generale.*

La Società assume l'esercizio sotto l'osservanza delle leggi e regolamenti in materia di strade ferrate ed in base ai patti contenuti nel presente contratto.

La Società dichiara fin d'ora d'essere obbligata all'osservanza di tutte le norme regolamentari e delle disposizioni che saranno emanate a senso di legge dalle competenti autorità governative.

La Società subentra all'Amministrazione governativa negli obblighi e diritti derivanti da tutte le convenzioni in vigore con terzi, per binari di raccordo, per trasporti a domicilio ecc.,

fino alla loro scadenza. Di tali convenzioni sarà consegnata copia alla Società prima dell'assunzione dell'esercizio da parte sua.

**Art. 3.**

*Consegna della linea.*

La Società riceve in consegna la linea nelle attuali condizioni, da essa riconosciute pienamente idonee al sicuro e regolare esercizio.

Lo stato di consistenza della linea medesima si farà constare da verbale redatto in contraddittorio.

**Art. 4.**

*Consegna degli approvvigionamenti.*

A mezzo di apposita Commissione composta di tre delegati, nominati uno dal Governo, uno dalla Società ed il terzo di comune accordo, od in caso di disaccordo dal presidente della Corte d'appello di Roma, si procederà prima dell'entrata in vigore del presente contratto:

a) alla consegna e stima di tutte le materie di consumo, delle traverse e degli oggetti inventariati. Il prezzo relativo sarà pagato dalla Società concessionaria entro tre mesi dalla data di presa di possesso dei materiali suddetti;

b) alla consegna e stima della parte metallica d'armamento di scorta, il cui importo verrà accreditato al fondo di riserva di cui all'art. 18 del presente contratto.

**Art. 5.**

*Durata della concessione.*

Il presente contratto avrà principio il 1<sup>o</sup> agosto 1907 e terminerà il 23 giugno 1911 con la scadenza della concessione della linea Iseo-Breno-Edolo.

Il contratto s'intenderà senz'altro risolto, in caso di decadenza, riscatto o cessazione per qualunque titolo da parte della Società nazionale di ferrovie e tramvie della concessione della linea Iseo-Breno-Edolo, nè la Società potrà mai pretendere per tale risoluzione alcun compenso o indennizzo.

## Art. 6.

*Condizioni dell'esercizio.*

L'esercizio è assunto dalla Società a totali sue spese, rischio e pericolo.

Sono a carico della Società tutte le spese ordinarie e straordinarie per tutti i servizi dell'esercizio e dell'amministrazione, comprese quindi quelle di manutenzione tanto della strada quanto dell'armamento, dei manufatti e dei fabbricati, e comprese pure quelle per prevenire e riparare danni cagionati da casi di forza maggiore alla linea, al materiale rotabile e di esercizio ed agli approvvigionamenti, e riparare danni cagionati da vizi di costruzione.

## Art. 7.

*Manutenzione della linea.*

La Società si obbliga a conservare la linea nelle condizioni di regolare manutenzione ed in tali condizioni riconsegnarla alla fine dell'esercizio.

La verifica delle condizioni della linea sarà fatta annualmente dai funzionari dell'Ufficio speciale delle ferrovie in contraddittorio di quelli della Società.

Di comune accordo si determineranno i lavori di manutenzione eventualmente riconosciuti necessari ed il modo ed il tempo per la loro esecuzione. In caso di disaccordo la definizione della vertenza sarà deferita a tre periti designati uno dal Governo, uno dalla Società ed il terzo scelto di comune concerto, o in difetto, dal presidente della Corte d'appello di Roma.

## Art. 8.

*Materiale rotabile.*

La Società eserciterà la linea con materiale rotabile di sua proprietà.

Il materiale dovrà essere sottoposto a verifica in contraddittorio con i funzionari dell'Ufficio

speciale delle ferrovie, secondo le norme in vigore per il materiale in servizio cumulativo e dovrà essere conservato in condizioni di regolare manutenzione.

Il materiale rotabile dovrà essere d'importo non inferiore a lire 12,000 per chilometro fino a che il prodotto lordo annuo della linea abbia raggiunte le lire 15,000 per chilometro.

Quando il prodotto lordo superi le lire 15,000 per chilometro e fino alle 20,000, il materiale sarà aumentato di lire 3000 per chilometro, e sarà aumentato di altre lire 3000 per chilometro quando si abbia un prodotto chilometrico eccedente le lire 20,000.

## Art. 9.

*Treni.*

La Società si obbliga ad esercitare la linea con almeno cinque coppie di treni viaggiatori ordinari.

## Art. 10.

*Esercizio economico e tariffe.*

La linea sarà esercitata col regime dell'esercizio economico, approvato in via di esperimento dalla legge 9 giugno 1901, n. 220, come da autorizzazione concessa col Regio decreto 31 agosto 1901, n. 456, limitatamente però al servizio viaggiatori, e con le modifiche introdotte dalla legge 30 giugno 1906, n. 272.

La Società esercente si obbliga quindi ad osservare le norme generali attualmente in vigore per l'esercizio economico; restano mantenute, per la durata dell'esercizio economico, le facilitazioni stabilite per la linea Brescia-Iseo del decreto ministeriale n. 13594-A del 31 agosto 1901.

Le tariffe per il servizio viaggiatori saranno quelle attualmente in vigore, approvate con decreto ministeriale 11 giugno 1904 ed indicate nell'elenco allegato A, e non potranno venire modificate che con l'approvazione del Governo.

La stazione di Iseo, e quelle altre che fossero stabilite in seguito, conserveranno anche le funzioni delle stazioni della rete a servizio normale per i trasporti viaggiatori da e per oltre Brescia, applicando per l'intero percorso le tariffe in vigore sulla rete principale.

Per i trasporti dei bagagli, delle merci, bestiame, veicoli, ecc., valgono come tariffe massime, le tariffe e condizioni di trasporto attualmente in vigore sulla rete di Stato, comprese le tariffe eccezionali.

La Società si obbliga ad applicare sulla linea Brescia-Iseo nella tassazione per le spedizioni in servizio cumulativo a tariffa ordinaria o speciale il sistema del cumulo delle distanze con le ferrovie dello Stato, nonché con quelle altre ferrovie italiane che avessero accettato o fossero per accettare il servizio cumulativo con le reti principali.

#### Art. 11.

##### *Concessioni speciali.*

I funzionari dell'Ufficio speciale delle ferrovie incaricati della sorveglianza e del controllo verranno trasportati gratuitamente del pari che i loro bagagli.

Per i trasporti per conto della Real Casa e per quelli di persone ed oggetti per conto del Governo, dei generi di privativa demaniale, degli impiegati governativi e relative famiglie, ecc., continueranno ad essere provvisoriamente applicate le concessioni speciali già allegate al capitolato annesso al contratto 31 ottobre 1884 per l'esercizio della rete Adriatica (appendici 1ª e 2ª, allegato B), nonché le successive aggiunte introdotte o da introdursi.

Alla linea Brescia-Iseo verranno poi estese le modificazioni a queste condizioni speciali che verranno applicate sulle ferrovie dello Stato.

La concessionaria è obbligata a trasportare gratuitamente sulla linea i membri dei due rami del Parlamento, il prefetto della provincia di Brescia, ed il sottoprefetto dei suoi circondari.

#### Art. 12.

##### *Servizio postale.*

La Società concessionaria è obbligata ad effettuare il trasporto e scambio delle corrispondenze postali e dei pacchi postali secondo le norme e condizioni fissate dall'art. 45 della legge 27 dicembre 1896, n. 251, sulle tramvie e ferrovie economiche.

#### Art. 13.

##### *Trasporto della corrispondenza di servizio.*

La Società concessionaria potrà trasportare gratuitamente sulla ferrovia soltanto le lettere ed i pieghi riguardanti unicamente l'Amministrazione della linea Brescia-Iseo e quella delle altre linee eventualmente esercitate dalla Società medesima, in servizio interno e cumulativo.

#### Art. 14.

##### *Servizio telegrafico.*

La Società concessionaria non potrà trasmettere altri dispacci telegrafici fuorché quelli relativi al servizio della linea Brescia-Iseo, e delle altre linee eventualmente esercitate dalla Società medesima, in servizio interno e cumulativo.

Dietro richiesta del Governo la concessionaria dovrà assumere anche il servizio dei dispacci telegrafici del Governo e dei privati, a norma dei regolamenti dell'Amministrazione dello Stato ed alle condizioni indicate nell'art. 20 del Capitolato annesso alla convenzione della linea Iseo-Breno-Edolo, approvata con Regio decreto 23 giugno 1901, n. 366.

#### Art. 15.

##### *Esercizio della stazione comune di Brescia.*

A titolo d'uso degli impianti comuni nella stazione di Brescia la Società concessionaria pagherà allo Stato il canone annuo di lire 1000 (mille).

L'esercizio della stazione comune di Brescia è affidato all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, alla quale la Società concessionaria rimborserà, come quota di sua spettanza, una somma corrispondente a lire 0.30 (centesimi trenta) per ciascun asse di veicolo rimorchiato entrato nella stazione di Brescia e per ciascun asse uscito dalla medesima.

D'accordo tra le parti potrà, dopo un conveniente periodo di esperimento, convertirsi la quota predetta in una somma annua a corpo, soggetta a revisione ad intervalli da stabilirsi.

Le tasse di magazzinaggio e quelle di deposito dei bagagli nella stazione di Brescia sa-

ranno attribuite a quella delle due Amministrazioni alla quale appartengono le relative spedizioni.

Apposite norme, da stabilirsi d'accordo tra l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e la Società concessionaria, regoleranno i particolari del servizio nella stazione comune, per lo scambio ed uso del materiale rotabile, il nolo dei carri, le soste, gl'istradamenti, il servizio cumulativo, la responsabilità delle merci, i trasporti in servizio, ecc.

#### Art. 16.

##### *Prodotti dell'esercizio - Compartecipazione dello Stato.*

La Società concessionaria farà suoi tutti i prodotti diretti e indiretti dell'esercizio.

Sono considerati come prodotti diretti i proventi dei trasporti di viaggiatori e bagagli, valori, merci e bestiame, ed in genere tutti i prodotti che derivano dall'applicazione delle tariffe.

Per prodotti indiretti si intendono gli altri proventi accessori dell'esercizio e del possesso della strada e sue pertinenze, quali sarebbero: tasse percepite per trasmissione dei telegrammi privati, taglio delle siepi, falciatura delle erbe sulle scarpe della strada e zone di terreno atinenti, affitto di terreni, di locali, esercizio di caffè, di vendite, banchi librari, pubblicità, canoni, pedaggio od altro.

Non sono compresi fra di essi i corrispettivi assegnati al concessionario a titolo di rimborso di spese, nè le riscossioni per conto di terzi.

A corrispettivo della concessione dell'esercizio lo Stato si riserva una compartecipazione sui prodotti lordi diretti ed indiretti dell'esercizio, non tenuto conto dei proventi per tasse erariali nella ragione seguente:

prodotto fino a lire 9000 a chilometro, 89 per cento all' esercente, 11 per cento allo Stato;

prodotti fra lire 9000 e 12,000 a chilometro, 79 per cento all' esercente, 21 per cento allo Stato;

prodotti fra lire 12,000 e 15,000 a chilometro, 70 per cento all' esercente, 30 per cento allo Stato;

oltre le lire 15,000 a chilometro, 60 per cento all' esercente, 40 per cento allo Stato.

D'accordo tra il Governo e la Società concessionaria verranno stabiliti i particolari per

il controllo dei prodotti, ferme in ogni caso le facoltà spettanti allo Stato in base alle norme vigenti per il sindacato ed alla legge 16 giugno 1907 concernente le concessioni di ferrovie all' industria privata.

#### Art. 17.

##### *Tempo e modo del pagamento della compartecipazione dello Stato.*

L'ammontare delle quote di prodotto spettanti allo Stato sarà versato nella Tesoreria che sarà indicata dal Governo, alla scadenza di ogni bimestre, nella misura del prodotto ottenuto durante il bimestre corrispondente dell'anno precedente.

Nel primo anno di esercizio i versamenti bimestrali restano fissati in lire 3500, salvo liquidazione definitiva in base ai prodotti accertati.

Le somme dovute a saldo sui prodotti accertati al 30 giugno e 31 dicembre di ciascun anno saranno versate rispettivamente nei mesi di settembre e maggio successivi. Quando il saldo risultasse a credito della Società, la differenza verrà computata nei pagamenti dei bimestri successivi.

Sarà pure fatto bimestralmente l'accredito della quota di prodotto lordo destinato al fondo di riserva per la rinnovazione della parte metallica dell'armamento di cui all'articolo 18 del presente contratto.

Decorsi dieci giorni dalla data stabilita per il versamento senza che ne sia effettuato l'intero pagamento, il Governo avrà facoltà di agire sui beni della Società e sequestrarne i prodotti con le forme ed i mezzi di procedura stabiliti per la riscossione delle imposte dirette.

La facoltà anzidetta si estende anche al caso, constatato anche da lodo arbitrale, di inadempimento di qualunque degli altri obblighi derivanti alla Società dal presente contratto.

#### Art. 18.

##### *Fondo di riserva per la rinnovazione della parte metallica dell'armamento.*

La Società concessionaria dovrà costituire un fondo di riserva per la rinnovazione della parte metallica dell'armamento dei binari armati con rotaie di acciaio. Esso fondo verrà costituito mediante prelevamento annuo dalla quota di

prodotto lordo dell'esercizio di spettanza sociale della somma di lire 150 (centocinquanta) per ogni chilometro di linea armata in acciaio.

Sarà inoltre versata in questo fondo una quota corrispondente al mezzo per cento dell'aumento del prodotto lordo dell'esercizio oltre le lire 9000 per chilometro. Verrà pure versato in essa il prezzo che si ricaverà dalla vendita del materiale d'armamento che vien sostituito col nuovo.

Il fondo di riserva è amministrato dalla Società concessionaria, che ne avrà la responsabilità.

Ad esso verranno addebitate le spese per la rinnovazione della sola parte metallica dell'armamento di mano in mano che avranno luogo; il residuo attivo sarà tenuto in riserva.

Gli interessi, al tasso medio dell'interesse dei buoni del Tesoro, andranno a credito del fondo.

In caso di insufficienza del detto fondo la Società concessionaria resterà egualmente obbligata all'esecuzione, a proprie spese, dei rinnovamenti di binari dei quali si riconoscesse la necessità.

Quando per qualunque motivo il contratto venisse a scadere, la rimanenza del fondo di riserva, nonché le scorte di materiali fuori d'opera acquistati col fondo stesso, resteranno in proprietà dello Stato.

#### Art. 19.

##### *Spese in conto capitale.*

Le spese per l'esecuzione di nuovi impianti o di aumenti agli impianti esistenti che la Società ritenesse necessari per aumenti del traffico, o il Governo credesse, per provate esigenze di servizio, di ordinare a sensi dell'ultimo comma dell'articolo 266 della legge 20 marzo 1865 sulle opere pubbliche, saranno a carico della Società concessionaria. Saranno pure a suo carico le spese per aumento di materiale rotabile e di esercizio.

Le nuove opere stabili e le modificazioni alle opere esistenti dovranno sempre riportare la preventiva approvazione del Governo.

Verificandosi la necessità di eseguire nella stazione comune di Brescia nuovi impianti, o modificazioni agli esistenti, nell'interesse esclusivo del servizio della linea Brescia-Iseo, l'Am-

nistrazione delle ferrovie dello Stato concorderà i progetti relativi con la Società concessionaria e, dopo l'approvazione, vi darà esecuzione, salvo rimborso di ogni spesa da parte della concessionaria, compresa una quota del dieci per cento per spese generali. Alla manutenzione dei detti impianti di uso esclusivo provvederà pure l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, e la concessionaria rimborserà le spese con l'aggiunta della quota del dieci per cento di cui sopra.

Nel caso poi di ampliamenti o modificazioni di interesse comune agli impianti in stazione di Brescia resi necessari dall'aumento del traffico sulle linee esercitate da entrambe le Amministrazioni, dopo il primo quinquennio dall'entrata in vigore del presente contratto, verranno concordati i progetti e ripartita la spesa in ragione dei vantaggi per il servizio e degli aumenti di traffico rispettivi, e la concessionaria rimborserà come sopra l'ammontare della sua quota. In caso di disaccordo sulla necessità dei lavori di interesse comune o sul riparto delle relative spese, decideranno inappellabilmente tre periti, dei quali due nominati dalle parti, uno per ciascuna ed il terzo di comune intesa e, in caso di disaccordo, dal presidente della Corte d'appello di Roma.

Le nuove opere al termine del presente contratto rimarranno proprietà dello Stato senza corresponsione di compenso alcuno, salvo quanto è stabilito all'art. 25 per il materiale rotabile e d'esercizio.

In caso di cessazione anticipata del contratto, le opere stabili costruite, con l'approvazione o per ordine del Governo, a spese della Società concessionaria, le quali, a giudizio di tre periti da nominarsi come sopra, risultassero tuttora utili all'esercizio, saranno accettate dal Governo. In pagamento lo Stato corrisponderà alla Società una somma eguale al costo effettivo dell'opera (C) diminuito di una frazione di esso avente per numeratore il numero (m) degli anni decorsi dalla ultimazione dell'opera stessa alla data del riscatto anticipato, e per denominatore il numero (n) di anni che decorrono tra la data dell'ultimazione predetta e la scadenza naturale del contratto, se esso numero è minore di 50, ed il numero 50 in caso contrario

$$\left( C - \left[ \frac{m}{n} \right] \text{ ove } n < 50 \right)$$

A tal uopo la Società concessionaria presenterà al visto dell'ufficio governativo di vigilanza le liquidazioni delle opere eseguite.

Le opere stabili costruite con l'approvazione o per ordine del Governo, che alla cessazione anticipata del contratto fossero dai periti dichiarate non più utili all'esercizio, potranno, col consenso di entrambe le parti, essere conservate, rimanendo così di proprietà del Governo senza alcun corrispettivo. In caso contrario la Società concessionaria curerà a proprie spese la loro demolizione ed asportazione, con la riduzione in pristino.

## Art. 20.

*Personale.*

La Società concessionaria eserciterà la linea con personale da essa assunto.

Il personale addetto al movimento e quello di macchina dovrà avere i requisiti prescritti dalle norme in vigore per le ferrovie dello Stato e dovrà essere a conoscenza dei regolamenti d'esercizio vigenti sulla Rete di Stato.

Per il personale non tecnico assunto dal concessionario dovranno impiegarsi per un terzo almeno militari congedati purchè aventi i requisiti morali, l'attitudine fisica e l'età conveniente al disimpegno dei servizi ai quali potranno venire chiamati.

Anche per quanto riguarda il trattamento del personale la Società dovrà uniformarsi alle disposizioni della legge 30 giugno 1906, n. 272 (articoli 21 e 22) e relativo regolamento.

Lo Stato si riserva ampia facoltà circa la conservazione in servizio ed il trattamento del personale che si troverà in funzione alla cessazione del presente contratto.

## Art. 21.

*Imposte e spese di sorveglianza.*

L'imposta fondiaria resta a carico del Governo.

La Società concessionaria pagherà annualmente al pubblico Tesoro la somma di lire cinquanta per chilometro di linea Brescia-Iseo in corrispettivo delle spese per la sorveglianza dell'esercizio della linea stessa.

## Art. 22.

*Divieto di cessione.*

La Società non potrà cedere l'esercizio da essa assunto senza autorizzazione del Governo.

Qualora per qualsiasi causa d'indole sostanziale, formale o locale la Società non potesse direttamente continuare l'esercizio della linea, l'esercizio ritorna senz'altro allo Stato.

## Art. 23.

*Riscossione delle tasse per conto dello Stato.*

La Società dovrà, a norma di legge, riscuotere per conto dello Stato le tasse erariali sui trasporti a grande e piccola velocità e quelle di bollo stabilite dalle leggi dello Stato, ed effettuare il pagamento a termini delle leggi stesse. Rimane inteso che la tassa di bollo e l'imposta erariale alle quali andranno soggetti i trasporti viaggiatori relativi alla linea Brescia-Iseo, eseguiti sotto il regime e con le tariffe del vizio economico, saranno rispettivamente quelle indicate all'articolo 16 della legge 30 giugno 1906, n. 272, e quella indicata all'articolo 2 del regio decreto 31 agosto 1901, n. 435.

La Società pagherà inoltre direttamente all'erario la tassa di ricchezza mobile dovuta dai propri impiegati, salvo la rivalsa presso i medesimi.

Le somme ritenute dalla Società per tale titolo saranno versate entro 15 giorni alla scadenza di ogni mese nella tesoreria che verrà indicata secondo l'articolo 17.

## Art. 24.

*Riconsegna della linea.*

Alla cessazione, per qualunque causa, del contratto, la Società concessionaria consegnerà al Governo la linea e sue dipendenze in istato di regolare manutenzione.

Le ricognizioni saranno fatte dai funzionari dell'Ufficio speciale delle ferrovie in contraddittorio con quelli della Società concessionaria; in base ad esse si indicheranno i lavori occorrenti per mettere il tutto in istato di regolare manutenzione, determinandone le relative spese, le quali saranno addebitate alla Società concessionaria, con facoltà al Governo di rivalersene

sulle somme di cui fosse in debito verso la Società medesima.

In caso di disaccordo la definizione delle vertenze sarà deferita a tre periti da nominarsi come è detto all'articolo 19.

#### Art. 25.

##### *Acquisto del materiale rotabile e delle provviste alla fine dell'esercizio.*

Alla cessazione del contratto, in ciascuno dei casi previsti all'articolo 5, lo Stato acquisterà dalla Società a giusto prezzo di stima il materiale rotabile e quello d'esercizio, nonché le provviste di sua proprietà, purchè il detto materiale sia in istato di regolare manutenzione e le provviste servibili alla loro destinazione; ed in ogni caso fino alla concorrenza del valore capitale di L. 360,000 e non oltre per il materiale rotabile. Le provviste non potranno essere superiori ai bisogni di sei mesi.

In contraddittorio tra i funzionari dell'Ufficio speciale delle ferrovie e della Società si procederà alla ricognizione e constatazioni della consistenza e delle condizioni del detto materiale rotabile e delle provviste ed alla determinazione del relativo prezzo di stima, salvo, in caso di disaccordo, rimettere la decisione dei punti controversi, a tre periti da nominarsi, come è detto all'articolo 19.

#### Art. 26.

##### *Disposizioni transitorie.*

Sarà in facoltà della Società concessionaria di noleggiare dalle ferrovie dello Stato, a partire dalla data di assunzione dell'esercizio, cinque locomotive e 10 vetture scelte tra quelle che attualmente prestano servizio sulla linea contro corresponsione di un canone mensile complessivo di lire 1900 (millenovecento), e ciò per il periodo di tempo che occorrerà alla Società medesima per l'acquisto del materiale rotabile occorrente all'esercizio della linea, ed in ogni modo per non più di un anno dalla data della conversione in legge del Regio decreto di approvazione del presente contratto.

Occorrendo altro materiale in più di quello sovra indicato esso potrà venir concesso a nolo,

prelevandolo sempre tra quello che ora presta servizio sulla linea in base ai noli seguenti:

carri, lire 0.10 per ogni ora;

vetture, lire 5 al giorno;

locomotive, lire 12 al giorno.

Saranno a carico della Società concessionaria la manutenzione del materiale noleggiato durante il periodo del nolo e la riparazione delle avarie verificatesi nel periodo stesso.

Durante il periodo di tempo occorrente all'impianto della nuova amministrazione, ed in ogni modo per non più di quattro mesi dalla data di conversione in legge del Regio decreto di approvazione del presente contratto, l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, a richiesta della Società concessionaria, proseguirà l'esercizio della linea Brescia-Iseo col proprio personale, per conto, rischio e pericolo della concessionaria medesima. Le disposizioni di servizio continueranno a venire impartite dai funzionari delle ferrovie dello Stato, prevvi accordi con la Società concessionaria.

La concessionaria rimborserà all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, gli stipendi e le competenze accessorie del personale impiegato sulla linea Brescia-Iseo, aumentati del 5 per cento per spese generali di amministrazione, ed ogni qualsiasi altra spesa che le ferrovie dello Stato avessero a sostenere per conto della concessionaria medesima.

Per il personale che prestasse servizio provvisorio sulla Brescia-Iseo e su altre linee delle ferrovie dello Stato, si prenderanno accordi circa la ripartizione della relativa spesa.

La Società concessionaria potrà, durante il predetto periodo, mettere sulla linea e nelle stazioni del proprio personale per istruzione.

#### Art. 27.

##### *Risoluzione delle controversie. — Arbitrato.*

Tutte le questioni che potessero sorgere nell'esecuzione ed interpretazione del presente contratto, salvo quelle indicate agli articoli, 7, 19, 24 e 25 saranno risolte da un collegio di tre arbitri, dei quali due saranno nominati dalle parti, uno per ciascuno, ed il terzo d'accordo fra le parti ed in caso di disaccordo dal presidente della Corte d'appello di Roma.

Quando la Società concessionaria non si prestasse alla stipulazione del compromesso entro il termine di 14 giorni dall'invito, ovvero non riuscisse alle parti di mettersi d'accordo nella nomina del terzo arbitro, il Governo provvederà a norma di legge, fermo sempre il diritto di eleggere un arbitro di scelta propria a sensi dell'art. 12 del Codice di procedura civile.

Nel caso in cui una sentenza arbitrale venga annullata o cassata, si procederà ad un nuovo arbitrato nelle forme indicate qui sopra.

Art. 28.

*Spese e tassa di contratto.*

Sono a carico della Società concessionaria tutte le spese relative alla stipulazione del presente contratto, il quale sarà soggetto alla tassa fissa di registro di lire 1.20.

Art. 29.

*Elezione di domicilio.*

La Società concessionaria agli effetti del presente contratto elegge il suo domicilio presso la propria sede in Roma.

Art. 30.

*Condizioni per la perfezione del contratto.*

Il presente contratto non sarà definitivo per lo Stato se non dopo approvato con decreto Reale da convertirsi in legge.

*Il ministro dei lavori pubblici*  
E. GIANTURCO.

*Il ministro del tesoro*  
CARCANO.

*Il rappresentante della Società nazionale di ferrovie e tramvie, ingegnere G. OTTONE.*  
Marchese FERDINANDO DEL CARRETTO,  
*testimone.*  
ENRICO BIANCO, *testimone.*

Fatto in Roma addì undici del mese di luglio dell'anno millenovecentosette.

Avv. ETTORE GIUSTI, *segretario delegato alla stipulazione dei contratti.*

Registrato a Roma il 9 novembre 1907 al n. 2275 del registro n. 279, atti pubblici.

*Il ricevitore*  
PANTANELLI.

Pei diritti di segreteria esatte in complesso lire 300.50 con bollette n. 403 in data 9 novembre 1907.

*Il ricevitore*  
PANTANELLI.



**ESTRATTO DEL VERBALE n. 47** della seduta del Consiglio d'amministrazione della Società nazionale di ferrovie e tramvie (anonima - Sede in Roma - Capitale interamente versato L. 8,000,000) trascritto a pagina 157 del registro n. 4 dei Verbali del Consiglio, tenuta a Milano nei locali del Credito Italiano il giorno 15 luglio 1906, alle ore 14.30 col seguente

**ORDINE DEL GIORNO:**

- 1° Lettura ed approvazione del verbale della seduta precedente;
- 2° Relazione sui lavori e sull'andamento della costruzione della ferrovia Iseo-Edolo;
- 3° Trattative per la concessione della linea Brescia-Iseo;
- 4° Nuove linee tramviarie in provincia di Brescia;
- 5° Nuovi affari;
- 6° Andamento degli esercizi sociali;
- 7° Situazione finanziaria.

Sono presenti i signori:

Castelbolognesi comm. Giacomo,	<i>presidente</i>
Ravà ing. comm. Eugenio,	<i>vice presidente</i>
Coen comm. Giulio,	<i>consigliere</i>
Scialoja avv. comm. Enrico,	<i>id.</i>
Thonet ing. cav. Carlo,	<i>id.</i>
Collinet avv. Leone,	<i>id.</i>
Conti Vecchi ing. cav. Luigi,	<i>id.</i>
Rusconi Clerici ing. nob. Giulio,	<i>id.</i>
Ottolenghi ing. comm. Vittorio,	<i>id.</i>
Seeburger Forrer E.,	<i>id.</i>
Noblemaire Giorgio,	<i>id.</i>
Luzzatti avv. Gino,	<i>segretario.</i>

Assistono alla seduta i *sindaci* signori Grillo dott. cav. Carlo, Leuci ing. cav. Giuseppe, Lavezzari ing. Tommaso ed il *direttore generale* Ottone ing. cav. Giuseppe.

*Omissis.*

Il Consiglio d'amministrazione, sulla proposta del presidente, delibera di facultare siccome faculta il direttore generale ing. cav. Giuseppe Ottone di stipulare e firmare con Sua Eccellenza il ministro dei lavori pubblici o chi per esso, la convenzione per la concessione alla Società nazionale di ferrovie e tramvie, dell'esercizio della ferrovia Brescia-Iseo, nonché tutti gli atti occorrenti, con i più ampi poteri.

*Omissis.*

*Il presidente del Consiglio*  
GIACOMO CASTELBOLOGNESI

*Il segretario del Consiglio*  
AVV. GINO LUZZATTI.

REPERTORIO N. 47114.  
*Autenticazione di firme.*

REGNANDO SUA MAESTÀ  
VITTORIO EMANUELE III

*per grazia di Dio e per volontà della Nazione*

RE D'ITALIA.

L'anno millenovecentosette, il giorno ventisette del mese di febbraio, in Roma, nella sede della Società nazionale di ferrovie e tramvie, in piazza Ss. Apostoli, n. 49.

Certifico io dott. comm. Enrico Capo, notaro in Roma, con studio in via Uffici del Vicario, n. 18, iscritto al Consiglio notarile di questo distretto, vere ed autentiche le firme apposte in calce al soprascritto estratto dai signori comm. Giacomo Castelbolognesi fu Aronne, nato a Ferrara, possidente, domiciliato in Roma, via Veneto, palazzo Balestra; e Gino Luzzatti di Luigi, avvocato, nato a Padova e domiciliato in Roma, via dell' Umiltà, 79; il primo presi-

dente del Consiglio ed il secondo segretario del Consiglio della rispettabile Società nazionale di ferrovie e tramvie (anonima, sede in Roma, capitale interamente versato lire 8,000,000) maggiori d'età perchè a me note le persone anche nelle suesprese qualifiche e le firme fatte alla presenza dei signori Vincenzo Ricchi di Lorenzo, nato a Castiglione in Teverina, impiegato, domiciliato in Roma, via Palestro, n. 87 ed Enrico Bacchi del fu Natale, romano, impiegato, domiciliato in Roma, vicolo degli Spagnuoli, n. 51, testimoni a me pure noti e che con me notaro qui appresso si firmano.

VINCENZO RICCHI, *teste*  
ENRICO BACCHI, *teste*  
ENRICO CAPO, *notaro.*

Visto per legalizzazione della firma del notaio Enrico Capo.

Roma, li 2 luglio 1907.

*Il presidente*  
(firma illeggibile)

**LINEA AD ESERCIZIO ECONOMICO BRESCIA-ISEO**

(Decreto Reale n. 435 del 31 agosto 1901).

Tariffe per viaggiatori in servizio locale  
(approvate con Decreto ministeriale dell'11 giugno 1904).

Le presenti tariffe comprendono l'imposta del 2 per cento, stabilita col Decreto Reale di cui sopra, oltre la sovrimposta e la tassa di bollo di cui alla legge n. 220 del 9 giugno 1901. — Prezzo lire 0.05.

AVVERTENZE.

1. Biglietti di andata-ritorno, valgono soltanto per il giorno in cui sono rilasciati;
2. Biglietti a metà prezzo si rilasciano soltanto ai ragazzi e come tali si considerano quelli di statura da m. 0.90 a m. 1.15 che viaggiano accompagnati da persone adulte, nonchè di conduttori di bestiame. I prezzi fra parentisi valgono soltanto per i viaggi dalle stazioni alle case cantoniere e non viceversa;
3. Viaggi a tariffa ridotta. Per i viaggi a tariffa ridotta (militari e loro famiglie, concessioni speciali ecc.) se effettuati in base alla presentazione dei prescritti documenti (scontrino, richiesta, ecc.) valgono le apposite tariffe in vigore sulle grandi Reti. I viaggiatori cui spetta la 1<sup>a</sup> o la 2<sup>a</sup> classe hanno diritto di prendere posto in 1<sup>a</sup> pagando i prezzi della 2<sup>a</sup> classe, rispettivamente a tariffa militare o a tariffa differenziale.

Le presenti tariffe annullano e sostituiscono quelle in data 1<sup>o</sup> settembre 1901.

## LINEA BRESCIA-ISEO — VIAGGIATORI

Tariffe valevoli dal 1° luglio 1904 (Prezzi in lire e centesimi).

Da	a	Chi- lometri	Andata sola		Andata e ritorno		Metà prezzo	
			1ª classe	3ª classe	1ª classe	3ª classe	1ª classe	3ª classe
e viceversa								
Brescia . . . . .	Borgo S. Giovanni . . . . .	3	0.20	0.10	»	»	»	»
	Mandolossa . . . . .	7	0.30	0.10	»	»	(0.20)	»
	Castegnato . . . . .	9	0.40	0.20	0.60	0.30	0.20	0.10
	Paderno Franciacorta . . . . .	13	0.60	0.30	0.80	0.40	(0.30)	(0.15)
	Passirano . . . . .	15	0.80	0.40	1 »	0.50	0.40	0.20
	Monterotondo Bresciano . . . . .	17	0.80	0.40	1 »	0.60	(0.40)	(0.20)
	Borgonato . . . . .	19	0.80	0.50	1 »	0.60	(0.40)	(0.25)
	Provaglio d' Iseo . . . . .	21	1 »	0.50	1.50	0.60	0.50	0.25
Borgo S. Giovanni . . . . .	Iseo . . . . .	24	1 »	0.60	1.50	0.80	0.50	0.30
	Mandolossa . . . . .	4	0.20	0.10	»	»	»	»
	Castegnato . . . . .	7	0.30	0.10	0.50	0.20	0.20	»
	Paderno Franciacorta . . . . .	10	0.50	0.20	»	»	(0.25)	(0.10)
	Passirano . . . . .	13	0.60	0.30	0.80	0.40	0.30	0.15
	Monterotondo Bresciano . . . . .	15	0.80	0.40	»	»	(0.40)	(0.20)
	Borgonato . . . . .	17	0.80	0.40	»	»	(0.40)	(0.20)
	Provaglio d' Iseo . . . . .	19	0.80	0.50	1 »	0.60	0.40	0.25
Iseo . . . . .	22	1 »	0.50	1.50	0.60	0.50	0.25	

LEGISLATURA XXII — 1ª SESSIONE 1904-908 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 4 APRILE 1908

Da	a	Chi- lometri	Andata sola		Andata e ritorno		Metà prezzo	
			1ª classe	3ª classe	1ª classe	3ª classe	1ª classe	3ª classe
e viceversa								
Mandolossa (casa cantoniera)	Castegnato . . . . .	3	0.20	0.10	»	»	»	»
	Paderno Franciacorta. . . . .	7	0.30	0.10	»	»	»	»
	Passirano . . . . .	9	0.40	0.20	»	»	(0.20)	(0.10)
	Monterotondo Bresciano . . . . .	11	0.50	0.20	»	»	»	»
	Borgonato . . . . .	14	0.60	0.30	»	»	»	»
	Provaglio d'Iseo . . . . .	15	0.80	0.40	»	»	(0.40)	(0.20)
	Iseo . . . . .	19	0.80	0.50	1 »	0.60	(0.40)	(0.25)
Castegnato. . . . .	Paderno Franciacorta. . . . .	4	0.20	0.10	»	»	»	»
	Passirano . . . . .	6	0.30	0.10	0.40	0.20	0.15	»
	Monterotondo Bresciano. . . . .	8	0.40	0.10	»	»	(0.20)	»
	Borgonato . . . . .	10	0.50	0.20	»	»	(0.25)	(0.10)
	Provaglio d'Iseo. . . . .	12	0.60	0.30	0.80	0.40	0.30	0.15
	Iseo . . . . .	16	0.80	0.40	1 »	0.50	0.40	0.20
Paderno Franciacorta (casa cantoniera) . . . . .	Passirano . . . . .	3	0.20	0.10	»	»	»	»
	Monterotondo Bresciano . . . . .	5	0.20	0.10	»	»	»	»
	Borgonato . . . . .	7	0.30	0.10	»	»	»	»
	Provaglio d'Iseo . . . . .	9	0.40	0.20	»	»	(0.20)	(0.10)
	Iseo . . . . .	12	0.60	0.30	0.30	0.40	(0.30)	(0.15)
Passirano . . . . .	Monterotondo Bresciano . . . . .	3	0.20	0.10	»	»	»	»
	Borgonato . . . . .	5	0.20	0.10	»	»	»	»
	Provaglio d'Iseo . . . . .	6	0.30	0.10	0.40	0.20	0.15	»
	Iseo . . . . .	10	0.50	0.20	0.60	0.30	(0.25)	0.10

LEGISLATURA XXII — 1<sup>a</sup> SESSIONE 1904-908 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 4 APRILE 1908

Da	a	Chi- lometri	Andata sola		Andata e ritorno		Metà prezzo	
			1 <sup>a</sup> classe	3 <sup>a</sup> classe	1 <sup>a</sup> classe	3 <sup>a</sup> classe	1 <sup>a</sup> classe	3 <sup>a</sup> classe
e viceversa								
Monterotondo Bresciano (ca- sa cantoniera) . . . . .	Borgonato . . . . .	3	0.20	0.10	»	»	»	»
	Provaglio d'Iseo . . . . .	4	0.20	0.10	»	»	»	»
	Iseo . . . . .	8	0.40	0.10	»	»	(0.20)	»
Borgonato (casa cantoniera)	Provaglio d'Iseo . . . . .	2	0.20	0.10	»	»	»	»
	Iseo . . . . .	6	0.30	0.10	»	»	(0.20)	»
Provaglio d'Iseo . . . . .	Iseo . . . . .	4	0.20	0.10	0.30	0.20	»	»

*Il ministro dei lavori pubblici*  
E. GIANTURCO.

*Il ministro del tesoro*  
CARCANO.

*Il rappresentante della Società nazionale di ferrovie e tramvie*  
G. OTTONE.

FERDINANDO DEL CARRETTO, *testimone*  
ENRICO BIANCO, *testimone*.

*Il segretario delegato alla stipulazione dei contratti*  
AVV. ETTORE GIUSTI.

Per copia conforme ad uso interno amministrativo.

*Il segretario*  
FRANCESCO POTENZA.

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

**Presentazione di relazione.**

BORGNINI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BORGNINI. Ho l'onore di presentare al Senato la relazione sul disegno di legge: « Disposizioni sul personale del casellario centrale penale presso il Ministero di grazia e giustizia ».

PRESIDENTE. Ne prendo atto. Questa relazione sarà stampata e distribuita.

**Rinvio allo scrutinio segreto del disegno di legge: « Modificazioni al testo unico delle leggi sugli spiriti approvato con R. decreto 3 dicembre 1905, n. 651 » (N. 781).**

PRESIDENTE. Si discuterà ora il disegno di legge: « Modificazioni al testo unico delle leggi sugli spiriti approvato con R. decreto 3 dicembre 1905 ». Anche per questo disegno di legge, se il Senato consente, si darà lettura della relazione.

Non facendosi osservazioni, do facoltà all'onor. senatore Borgatta di dar lettura della relazione.

BORGATTA, *relatore*. Signori Senatori! Dopo che per lenire in qualche modo l'attuale crisi vinicola, era stata promulgata la legge 15 dicembre u. s. con la quale era prorogato a tutto il mese di agosto prossimo l'abbuono di favore per la distillazione del vino nelle fabbriche munite di misuratore, si è riconosciuto che, acciò questo provvedimento desse gli sperati benefici effetti, era necessario impedire eziandio la dannosa concorrenza esercitata alla distillazione del vino da quella dell'uva secca guasta.

L'abbuono del 25 per cento di cui ora gode l'alcool ottenuto da uve secche, congiunto col mitissimo dazio doganale di una lira a quintale di cui godono le uve secche guaste importate, fanno di queste uve un formidabile concorrente dei vini deboli o guasti nelle distillerie di alcool.

Quindi l'opportunità del provvedimento con il quale si riduce l'abbuono al 10 per cento. Io a nome dell'Ufficio centrale vi invito a dar voto favorevole al disegno di legge.

PRESIDENTE. Prego l'onorevole senatore, segretario, Fabrizi di dar lettura di questo disegno di legge.

FABRIZI, *segretario*, legge:

**Articolo unico.**

È stabilito nella misura del 10 per cento l'abbuono, da concedersi a termini del testo unico delle leggi sugli spiriti approvato con Regio decreto 3 dicembre 1905, n. 651, allo spirito di prima distillazione ottenuto dall'uva secca nelle fabbriche fornite di misuratore meccanico, per cali, dispersioni ed altre passività.

La presente legge entrerà in vigore il giorno susseguente a quello della sua pubblicazione.

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

**Approvazione del disegno di legge: « Modificazione alla legge 14 luglio 1887, n. 4715, sull'emissione in caso di perdita dei duplicati dei titoli rappresentativi dei depositi bancari » (N. 744).**

PRESIDENTE. Ora l'ordine del giorno porta la discussione del disegno di legge:

« Modificazioni alla legge 14 luglio 1887, n. 4715, sulla emissione, in caso di perdita, dei duplicati dei titoli rappresentativi dei depositi bancari ».

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

FABRIZI, *segretario*, legge:

(V. Stampato N. 744).

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

Nessuno chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Si procede ora alla discussione degli articoli, che rileggo:

**Art. 1.**

L'art. 6 della legge 14 luglio 1887, n. 4715, è modificato nel modo seguente:

In caso di perdita di libretti di risparmio o di deposito al portatore, o considerati tali, il

proprietario dovrà fare immediatamente all'Istituto che emise il titolo, una denuncia sottoscritta, indicando in essa l'intestazione del libretto perduto, la somma a credito e possibilmente il numero e quelle altre notizie che potrà maggiori, le quali contribuiscano a stabilire l'identità del titolo ed il possesso che ne aveva il reclamante, con le circostanze che ne hanno accompagnato la perdita.

L'Amministrazione dell'Istituto, prendendo atto di tale dichiarazione, apporrà l'annotazione di fermo alla partita del depositante, sospendendo ogni rimborso che venisse chiesto sul deposito.

L'Istituto potrà, a richiesta dell'interessato, rilasciare copia fedele della dichiarazione ricevuta, senza però aggiungere indicazione qualsiasi, atta a meglio identificare il libretto.

Il denunciante dovrà inoltre, entro 15 giorni dalla presentazione della denuncia, presentare al presidente del tribunale civile del circondario od al pretore del mandamento dove ha sede l'Istituto, in ragione della rispettiva competenza per valore, un ricorso corredato da tutte quelle prove, le quali valgano a dimostrare la proprietà nel ricorrente del libretto che si asserisce smarrito, trafugato o distrutto.

Copia in carta libera del ricorso sarà trasmessa dall'interessato all'Istituto emittente con lettera raccomandata con ricevuta di ritorno.

L'Istituto entro giorni cinque dal ricevuto avviso comunicherà in via riservata al presidente del tribunale od al pretore copia semplice dell'intero conto relativo al libretto, al quale esso Istituto ha ritenuto possa riferirsi la denuncia.

(Approvato).

#### Art. 2.

L'articolo 7 della legge è modificato nel modo seguente:

Decorsi i 15 giorni senza che sia presentato il ricorso, o 25 giorni da quello della presentazione della denuncia, senza che all'Istituto sia giunta la lettera raccomandata di cui nel penultimo capoverso dell'articolo precedente, l'annotamento di fermo si avrà per non avvenuto; ma l'Istituto non darà corso a qualsiasi operazione che venisse richiesta sul libretto, a cui riferivasi quell'annotamento, se prima

*non abbia dalla cancelleria del tribunale o della pretura avuto assicurazione della mancata presentazione del ricorso.*

(Approvato).

#### Art. 3.

L'art. 8 della legge è modificato nel modo seguente:

Il presidente del tribunale o il pretore, *ove anche in base alla copia del conto accennata nell'art. 6 e alle ulteriori riservate informazioni che, secondo i casi, potrà richiedere all'Istituto*, non trovi sufficienti le notizie e le prove offerte nel ricorso di cui all'art. 6, avrà facoltà di chiamare innanzi a sé il ricorrente per fornire gli schiarimenti e le altre prove che facessero difetto; nonchè di fargli confermare con giuramento la verità delle circostanze esposte nel ricorso, facendo risultare del giuramento prestato in apposito verbale.

(Approvato).

#### Art. 4.

Alle disposizioni dell'art. 9 sono sostituite le seguenti:

Il presidente del tribunale od il pretore, *ove trovi attendibili i fatti esposti e convincenti le prove prodotte*, dichiarerà, con decreto, definitivo il fermo apposto dall'Istituto e diffiderà collo stesso decreto l'ignoto detentore del libretto a produrlo nella cancelleria del tribunale o della pretura, prefiggendogli insieme un termine, che non dovrà mai essere minore di 6 mesi, a far valere le proprie opposizioni in confronto di colui che denuncia la perdita.

*Il provvedimento del presidente o del pretore, unitamente all'annuncio della perdita, dovrà rimanere esposto per un mese nell'aula del tribunale o della pretura e sull'albo del comune del luogo in cui deve farsi il pagamento e, per tutto il termine nel decreto prefisso per le opposizioni, negli uffici dell'Istituto a cui fu fatta la denuncia. Lo stesso provvedimento sarà inoltre pubblicato nel giornale degli annunci giudiziari, o nei giornali più diffusi del luogo ove la perdita è avvenuta, secondo che stabilirà il magistrato, per una sol volta quando trattisi di libretto il cui importo non superi le lire 250, per due volte quando tale importo ecceda le lire 250 e non*

oltrepassi le lire 500, e per tre volte quando trattisi di maggiore somma, con un intervallo, in questi due ultimi casi, fra una pubblicazione e l'altra, non minore di 30 giorni.

Il presidente o il pretore, sempre con lo stesso decreto, potrà, ove lo reputi opportuno, prescrivere la pubblicazione anche nei locali della Borsa più vicina, nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno e, secondo le circostanze, ordinare al ricorrente di prestare una congrua cauzione.

*Gl'Istituti di credito e di risparmio debbono permanentemente tenere esposta nella loro residenza, e precisamente nella sala a cui ha libero accesso il pubblico, una « tabella dei titoli nominativi e al portatore perduti, di cui è stata richiesta l'emissione del duplicato », nella quale tabella saranno indicati il numero e l'intestazione dei titoli ed il termine utile per fare opposizione al rilascio del duplicato.*

(Approvato).

#### Art. 5.

All'art. 11 della legge è aggiunto il seguente capoverso:

Tutti gli atti occorrenti per conseguire il duplicato di titoli non eccedenti le lire 100, saranno esenti da ogni tassa di bollo; per quelli invece riguardanti titoli superiori a lire 100, ma non eccedenti le lire 250, si farà uso di carta bollata da centesimi cinquanta.

(Approvato).

#### Art. 6.

L'art. 13 della legge è modificato nel modo seguente:

Le disposizioni contenute in questa legge saranno applicabili soltanto ad Istituti ed a Casse di risparmio legalmente esistenti, ed in quanto per legge o per statuto non fossero già in vigore presso i medesimi, *anzichè anteriormente al 14 luglio 1887, norme speciali per l'emissione dei duplicati dei libretti perduti, salva sempre la facoltà riservata alle Casse di risparmio dall'articolo 10 della legge 15 luglio 1888, n. 5546.*

(Approvato).

#### Art. 7.

È data facoltà al Governo del Re di coordinare in testo unico le disposizioni della legge

14 luglio 1887, n. 4715, e quelle della presente legge.

(Approvato).

Questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

#### Votazione a scrutinio segreto.

PRESIDENTE. Procederemo ora alla votazione a scrutinio segreto dei seguenti disegni di legge, già approvati per alzata e seduta, nella seduta di ieri ed in quella di oggi:

Approvazione del piano generale regolatore e di ampliamento per la città di Torino (N. 757);

Modificazioni alla legge 14 luglio 1887, n. 4715, sulla emissione, in caso di perdita, dei duplicati dei titoli rappresentativi dei depositi bancari (N. 744);

Approvazione della convenzione 23 giugno 1907 per la concessione della ferrovia Volterra Saline-Volterra Città ed autorizzazione all'esercizio della medesima da parte della Direzione generale delle ferrovie dello Stato; conversione in legge del R. decreto 21 luglio 1907, n. 386, che approvò la convenzione dell'11 stesso mese per la cessione alla Società nazionale di ferrovie e tramvie dell'esercizio della linea Brescia-Iseo (N. 755 - *urgenza*);

Modificazioni al testo unico delle leggi sugli spiriti approvato con R. decreto 3 dicembre 1905, n. 651 (N. 781);

Modificazioni ed aggiunte alla legge 11 luglio 1907, n. 502, portante provvedimenti per la città di Roma (N. 753);

Maggiori assegnazioni e diminuzioni di stanziamento su alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero delle poste e dei telegrafi per l'esercizio finanziario 1907-1908 (N. 776);

Maggiori assegnazioni su alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero delle poste e dei telegrafi per l'esercizio finanziario 1907-908 (N. 777).

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

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

PRESIDENTE. Le urne rimangono aperte.

**Presentazione di un disegno di legge.**

MIRABELLO, *ministro della marina*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

MIRABELLO, *ministro della marina*. Ho l'onore di presentare al Senato il seguente disegno di legge, già approvato dall'altro ramo del Parlamento:

« Stato di previsione della spesa del Ministero della marina per l'esercizio finanziario 1908-909 ».

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole ministro della presentazione di questo disegno di legge, che sarà trasmesso alla Commissione di finanze per il necessario esame.

**Annunzio di interpellanza**

PRESIDENTE. Comunico al Senato che è pervenuta alla Presidenza la seguente domanda d'interpellanza del senatore Colonna Fabrizio:

« Interpello il signor ministro dell'interno sul contegno del sindaco di Roma dopo il luttuoso fatto del 2 aprile.

« FABRIZIO COLONNA ».

Prego l'onorevole ministro della marina di comunicare all'onorevole Presidente del Consiglio, ministro dell'interno, la presentazione di questa domanda d'interpellanza.

MIRABELLO, *ministro della marina*. Mi farò un dovere di comunicare al mio collega onorevole ministro dell'interno la presentazione di questa interpellanza del senatore Colonna Fabrizio.

**Presentazione di relazione.**

PASOLINI-ZANELLI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

PASOLINI-ZANELLI. Ho l'onore di presentare al Senato la relazione sul progetto di legge:

« Lavori urgenti nelle R. Terme di Montecatini ».

PRESIDENTE. Ne prendo atto. Questa relazione sarà stampata e distribuita.

**Chiusura di votazione.**

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la votazione. Prego i signori senatori segretari di voler procedere alla numerazione dei voti.

(I senatori segretari fanno la numerazione dei voti).

**Risultato di votazione.**

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

Modificazioni ed aggiunte alla legge 11 luglio 1907, n. 502, portante provvedimenti per la città di Roma:

Senatori votanti . . . . .	68
Favorevoli . . . . .	55
Contrari . . . . .	13

(Il Senato approva).

Maggiori assegnazioni e diminuzioni di stanziamento su alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero delle poste e dei telegrafi per l'esercizio finanziario 1907-1908:

Senatori votanti . . . . .	68
Favorevoli . . . . .	58
Contrari . . . . .	10

(Il Senato approva).

Maggiori assegnazioni su alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero delle poste e dei telegrafi per l'esercizio finanziario 1907-908:

Senatori votanti . . . . .	68
Favorevoli . . . . .	58
Contrari . . . . .	10

(Il Senato approva).

Approvazione del piano generale regolatore e di ampliamento per la città di Torino:

Senatori votanti . . . . .	68
Favorevoli . . . . .	55
Contrari . . . . .	13

(Il Senato approva).

LEGISLATURA XXII — 1<sup>a</sup> SESSIONE 1904-908 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 4 APRILE 1908

Modificazioni alla legge 14 luglio 1887, n. 4715, sulla emissione in caso di perdita dei titoli rappresentativi dei depositi bancari:

Senatori votanti . . . . .	68
Favorevoli . . . . .	60
Contrari . . . . .	8

(Il Senato approva).

Approvazione della convenzione 23 giugno 1907, per la concessione della ferrovia Volterra Saline-Volterra-Città ed autorizzazione all'esercizio della medesima da parte della Direzione generale delle ferrovie dello Stato; conversione in legge del Regio decreto 21 luglio 1907, n. 386, che approvò la convenzione dell'11 stesso mese per la cessione alla Società nazionale di ferrovie e tramvie dell'esercizio della linea Brescia-Iseo:

Senatori votanti . . . . .	68
Favorevoli . . . . .	57
Contrari . . . . .	11

(Il Senato approva).

Modificazioni al testo unico delle leggi sugli spiriti approvato con Regio decreto 3 dicembre 1905, n. 651:

Senatori votanti . . . . .	68
Favorevoli . . . . .	60
Contrari . . . . .	8

(Il Senato approva).

PRESIDENTE. Essendo esaurito l'ordine del giorno, il Senato sarà convocato a domicilio.

La seduta è sciolta (ore 18.45).

Licenziato per la stampa il 10 aprile 1908 (ore 19).

AVV. EDOARDO GALLINA

Vice-Direttore dell'Ufficio dei Resoconti delle sedute pubbliche.