

## CCLXXIII.

## TORNATA DEL 5 LUGLIO 1908

## Presidenza del Presidente MANFREDI.

**Sommario.** — *Elenco di omaggi — Comunicazione d'un messaggio del ministro dei lavori pubblici — È approvato senza discussione il disegno di legge: « Riscatto della ferrovia Mortara-Vigevano » (N. 918) — Discussione del disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto 21 dicembre 1905, n. 632, per la concessione di carte di libera circolazione e di biglietti per un solo viaggio gratuito od a prezzo ridotto per talune categorie di persone sulle ferrovie dello Stato » (N. 926) — Aperta la discussione generale, parlano i senatori Astengo, Rattazzi, Cavalli, relatore, ed il ministro dei lavori pubblici — La discussione generale è chiusa — Parla sull'articolo 5 il senatore Tassi, e gli risponde il ministro dei lavori pubblici — Senza discussione sono approvati tutti gli altri articoli del disegno di legge, che è rinviato allo scrutinio segreto — Il senatore Roux presenta una relazione — È aperta la discussione generale del disegno di legge: « Provvedimenti per la Basilicata e la Calabria » (N. 918) — Parla il senatore, relatore, De Seta Enrico, al quale risponde il ministro dei lavori pubblici — Chiusa la discussione generale, si approvano senza discussione gli articoli con le relative tabelle — Il disegno di legge è rinviato allo scrutinio segreto — Senza discussione si approvano i seguenti disegni di legge: « Conversione in legge dei Reali decreti 28 novembre 1907, n. 814, 17 maggio 1908, 29 giugno 1905, n. 360, 5 luglio 1906, n. 381, 19 maggio 1907, n. 359, 31 agosto 1907, n. 679, e 17 maggio 1908, riguardanti l'esercizio provvisorio, da parte dello Stato, delle ferrovie Roma (Termini)-Marino-Castel Gandolfo-Albano ed Albano-Cecchina-Anzic-Nettuno, Roma-Viterbo, con diramazione Capranica-Ronciglione e Varese-Porto Ceresio, e approvazione della Convenzione 12 settembre 1907 per l'impianto del secondo binario lungo la ferrovia Livorno-Vada » (N. 923); « Riscatto della ferrovia Lecce-Francavilla e diramazione Novoli-Nardò » (N. 921) — Discussione del disegno di legge: « Provvedimenti per il Real Corpo del Genio civile e per il personale aggiunto e provvisorio dell'Amministrazione centrale dei lavori pubblici e del Genio civile » (N. 921) — Aperta la discussione generale, parlano il senatore Rattazzi e il ministro dei lavori pubblici — Seguono i discorsi del senatore Penserini, relatore, e dei senatori Cadolini e Sani, ai quali risponde il ministro dei lavori pubblici — Chiusa la discussione generale, si approvano senza osservazioni gli articoli del disegno di legge, il quale è rinviato allo scrutinio segreto — È approvato senza discussione il disegno di legge: « Approvazione di eccedenze di impegni per la somma di L. 15,660.89 verificatesi sulle assegnazioni di alcuni capitoli del bilancio di previsione dall'Amministrazione ferroviaria dello Stato per l'esercizio finanziario 1906-907 » (N. 885) — Discussione del disegno di legge: « Disposizioni per la leva sui nati nel 1888 » (N. 931) — Nella discussione generale fa una dichiarazione il senatore Palumbo, relatore — Si approvano gli articoli senza osservazioni — Il senatore Palumbo, relatore, fa una raccomandazione a proposito dell'articolo 2, alla quale risponde il ministro della guerra —*

*Discussione del disegno di legge: «Sugli stipendi e sulla carriera del personale dei convitti nazionali» (N. 916) — Non ha luogo discussione generale — Si approva l'art. 1, dopo osservazioni del senatore Tassi, alle quali risponde il ministro dell'istruzione pubblica e il relatore, senatore Mariotti Giovanni — Senza discussione si approvano i successivi articoli del disegno di legge, che è rinviato allo scrutinio segreto — Discussione del disegno di legge: «Disposizioni sulle sovrimposte provinciali e comunali nei compartimenti catastali napoletano, siciliano e sardo e sui crediti delle provincie verso i comuni contribuenti nelle spese obbligatorie per legge» (N. 910) — Parlano nella discussione generale i senatori Beneventano e Barracco R., relatore, ed il Presidente del Consiglio, ministro dell'interno — Senza discussione si approvano gli articoli del disegno di legge, che è rinviato allo scrutinio segreto — Rinvio di discussione di disegni di legge — votazione a scrutinio segreto — Il senatore Cadolini invia un saluto al Presidente, e a lui si unisce il Presidente del Consiglio, ministro dell'interno; risposta del Presidente — Chiusura e risultato di votazione — Il Senato sarà convocato a domicilio.*

La seduta è aperta alle ore 15.

Sono presenti il Presidente del Consiglio, ministro dell'interno e i ministri dei lavori pubblici, delle finanze, della pubblica istruzione, del tesoro, degli affari esteri, della marina, della guerra, di grazia e giustizia e dei culti.

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

#### Elenco degli omaggi.

PRESIDENTE. Prego il senatore, segretario, Melodia di dar lettura dell'elenco degli omaggi pervenuti al Senato.

MELODIA, segretario, legge:

Fanno omaggio al Senato delle seguenti pubblicazioni:

Il presidente della Cassa di risparmio delle provincie lombarde: *Bilanci di alcune Opere pie di quelle provincie per l'anno 1907.*

Il tenente generale Pastore, Torino: *Onoranze centenarie al generale Cavalli.*

L'onor. ministro degli affari esteri, Roma: *Elenco del personale di quell'Amministrazione centrale, delle ambasciate, legazioni e consolati (1º giugno 1908).*

Il presidente della Cassa di risparmio di Forlì: *Conto reso di quel Consiglio di amministrazione sulla gestione 1907.*

Il presidente della Deputazione provinciale di Piacenza: *Atti di quel Consiglio provinciale per l'anno 1907.*

L'onor. ministro di grazia, giustizia e dei

culti: *Elenco dei comuni continentali e dell'isola di Sardegna aventi diritto al quarto delle rendite delle sopresse corporazioni religiose.*

#### Messaggio del ministro dei lavori pubblici.

PRESIDENTE. Do lettura del seguente messaggio del ministro dei lavori pubblici, pervenuto al Senato.

« Mi onoro di trasmettere gli uniti elenchi dei prelevamenti eseguiti dal fondo di riserva speciale delle bonifiche e delle reintegrazioni ad esso fatte durante il trimestre aprile-giugno 1908, ai sensi dell'art. 4 della legge 5 aprile 1906, n. 126.

« Il ministro

« BERTOLINI ».

Do atto al signor ministro dei lavori pubblici di questa comunicazione.

#### Approvazione del disegno di legge: « Riscatto della ferrovia Mortara-Vigevano » (N. 918).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Riscatto della ferrovia Mortara-Vigevano ».

Prego il senatore, segretario, Melodia di darne lettura.

MELODIA, segretario, legge:

(V. Stampato N. 918)

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

Nessuno chiedendo di parlare, la dichiaro chiusa.

Passeremo ora alla discussione degli articoli che rileggo:

Art. 1.

È approvata e resa esecutoria l'annessa convenzione stipulata in data 13 giugno 1907 tra il Governo da una parte e le Società per la ferrovia Mortara-Vigevano e per la ferrovia Vigevano-Milano dall'altra, in ordine al riscatto della linea ferrata da Vigevano a Mortara.

(Approvato).

Art. 2.

Il ministro del tesoro è autorizzato a valersi dei mezzi indicati nell'art. 3 della legge 23 dicembre 1906, n. 638, per la provvista dei fondi necessari al pagamento del corrispettivo di riscatto e delle somme eventualmente risultanti dal conto di conguaglio di cui all'art. 5 dell'annessa convenzione.

(Approvato).

ALLEGATO I.

N. 39 di Repertorio.

**Convenzione fra lo Stato e la Società concessionaria della ferrovia Mortara-Vigevano, per il riscatto della detta linea.**

Regnando Sua Maestà

VITTORIO EMANUELE III

*per grazia di Dio e per volontà della Nazione*

RE D'ITALIA

L'anno millenovecentosette, addì tredici del mese di giugno, in Roma, ed in una sala del Ministero dei lavori pubblici, avanti di me avvocato cav. Ettore Giusti, segretario delegato alla stipulazione dei contratti di questa Amministrazione centrale, ed alla presenza dei signori Luigi Cappelletti del fu Achille, nato in Roma, e Vito Ruggeri del fu Angelo, nato in Roma, domiciliati entrambi in questa capitale, testimoni idonei a forma di legge ed a me personalmente cogniti, si sono costituite le Loro Eccellenze il prof. Emanuele Gianturco, ministro dei lavori pubblici, il prof. dott. Giuseppe Fasce, sottosegretario di Stato pel tesoro, in assenza del ministro, giusta delega qui alle-

gata sotto il n. I, rappresentanti l'Amministrazione dello Stato;

il sig. Ferrari-Trecate avv. cav. Pietro fu Luigi, rappresentante la Società anonima concessionaria della ferrovia Mortara-Vigevano, come da delegazione conferitagli alla stipulazione del presente atto con deliberazione del Consiglio di amministrazione di detta Società in data 28 aprile 1907, qui allegata sotto il n. II;

ed il signor conte Ascanio avv. Barbavara fu Luigi, come rappresentante della Società per la ferrovia Vigevano-Milano, come da delegazione conferitagli alla stipulazione del presente atto con deliberazione del Consiglio d'amministrazione di detta Società in data 27 aprile 1907, qui allegata sotto il n. III.

Premesso:

che con legge 11 luglio 1852, n. 1406, del Regno di Sardegna venne accordata alla Società anonima per le strade ferrate da Mortara a Vigevano (costituita con atto 11 marzo 1852 rogito Dondena, ed approvata con Regio decreto 16 aprile successivo) la concessione per la costruzione di un tronco di strada ferrata che, partendo dalla città di Mortara, mettesse a quella di Vigevano, sotto la esatta osservanza delle clausole e condizioni del capitolato 23 maggio 1852 annesso alla legge medesima;

che l'esercizio di detta strada ferrata, aperta nel 24 agosto 1854 fu assunto prima dallo Stato a termini dell'art. 17 del suddetto capitolato, fu passato poi alla Società della ferrovia Vigevano-Milano, ceduto in seguito alla Società dell'Alta Italia, e quindi alla Società per le strade ferrate rete Mediterranea e quindi tornato allo Stato;

che con l'art. 32 di detto capitolato fu stabilito « dopo il periodo di 30 anni potrà il Governo riscattare la concessione della strada ferrata pagandone il prezzo »;

che nello stesso articolo 32 venivano stabilite le norme secondo le quali sarebbesi dovuto determinare il prezzo di riscatto;

che il termine di 30 anni di cui nel predetto articolo venne a compiersi fino dal 24 agosto 1884, dalla quale epoca spetta al Governo la facoltà di riscattare, in ogni tempo, la strada ferrata;

che, pertanto, con formale atto di diffida 30 dicembre 1901 fu dichiarato alla Società di

voler riscattare, a sensi del patto e della legge, la concessione della detta strada ferrata, offrendosi di pagarne il dovuto prezzo;

che, essendosi fissata al 1° gennaio 1903 la data dell'effettuazione del riscatto, il quinquennio di base per la determinazione del prezzo di riscatto viene formato dagli anni 1898-1902;

che, sulle risultanze degli utili netti ottenuti dalla Società nel detto quinquennio, si è determinato in lire 200,411.58 l'utile medio netto dei tre anni migliori;

che, essendo stata la legge di approvazione della convenzione pubblicata nella *Gazzetta Piemontese* il 28 e 29 luglio 1852, la concessione (fatta per 80 anni) si estinguerebbe il 29 luglio 1932; onde la capitalizzazione dell'annualità deve farsi per anni 29, mesi 6 e giorni 29, periodo di tempo intercedente tra il 1° gennaio 1903 e il momento dello spirare della concessione;

che, pertanto, con tale criterio si è proceduto alla capitalizzazione della suddetta annualità di riscatto di lire 200,411.58, in ragione del 100 di capitale per 5 di rendita, risultandone il prezzo di riscatto nella somma capitale di lire 3,061,402.30;

che nel periodo intermedio fra il 1° gennaio 1903 (epoca in cui avrebbe dovuto essere pagato il suddetto capitale) e il giorno in cui il pagamento avrà luogo, la concessionaria ha continuato e continuerà a percepire le proprie quote di prodotto, a senso degli articoli 22 e 29 del capitolato; onde interessa allo Stato eseguire un conguaglio tra le dette quote di prodotto e gli interessi maturati per il non ancora eseguito pagamento del corrispettivo di riscatto.

Tutto ciò premesso, si è convenuto e stipulato quanto segue:

#### Art. 1.

Valendosi della facoltà attribuitagli dall'articolo 32 del capitolato 23 maggio 1852, annesso alla legge 11 luglio 1852, n. 1406, il Governo riscatta dalla Società anonima della strada ferrata Mortara-Vigevano la concessione di questa ferrovia a datare dal 1° gennaio 1903, restando da tale data di pieno diritto sciolta e risolta la concessione accordata con la detta legge 11 luglio 1852.

#### Art. 2.

In corrispettivo del riscatto di cui all'articolo precedente il Regio Governo pagherà alla Società la somma capitale di lire tre milioni sessantunmila quattrocentodue e centesimi trenta, risultante dalla capitalizzazione al cento per cinque dell'annualità di riscatto, a senso dell'articolo 32 del capitolato.

#### Art. 3.

Mediante il corrispettivo sopra convenuto, la Società anonima della ferrovia Mortara-Vigevano s'intenderà pienamente soddisfatta di ogni diritto e ragione che per qualsiasi causa potesse competere verso il Governo in dipendenza del suddetto capitolato di concessione, dichiarandosi ogni relativa questione reciprocamente definita e transatta con la presente convenzione.

La Società medesima si rende garante verso il Governo di ogni danno o molestia per parte di terzi relativamente a lavori e provviste di ogni genere da essa eseguiti per la costruzione della linea.

#### Art. 4.

Emanata la legge di approvazione della presente Convenzione, per questo solo fatto il Governo entrerà in piena ed assoluta proprietà della ferrovia riscattata, della quale è già in possesso dal 1° gennaio 1903; e la Società della ferrovia Mortara-Vigevano, garentendo la proprietà dei terreni da essa acquistati per la costruzione della linea, consegnerà al Governo, entro tre mesi dalla data d'approvazione, i documenti comprovanti che quei terreni sono liberi da ogni vincolo o peso, salvo i pesi pubblici. Il Governo dal canto suo provvederà, entro il termine di un anno dalla stessa data, per le occorrenti volture catastali relative al passaggio dei beni dalla Società allo Stato.

#### Art. 5.

Parimenti entro tre mesi dalla data di approvazione della Convenzione, dovrà essere regolato con la Società il conto di *dare ed avere* per gli esercizi dal 1903 in poi, coi seguenti criteri di conguaglio:

a) Saranno calcolati a credito della Società

gli interessi annuali nella misura infraindicata sul capitale di riscatto, le somme pagate durante l'anno per imposte terreni e fabbricati e quelle annualmente versate per la partecipazione dello Stato agli utili netti, tutto con valuta al 31 dicembre di ciascun anno;

b) Saranno viceversa calcolate a debito della Società le quote incassate sui prodotti lordi di esercizio della linea con valuta al 31 dicembre di ciascun anno.

Gli interessi a credito della Società sulle somme di cui alla lettera a, e quelli a debito di essa sulle altre somme di cui alla lettera b, saranno computati al saggio del 6 per cento dal 1° gennaio 1903 al 13 luglio 1905 (epoca in cui fu mutata la ragione dell'interesse legale commerciale) e del 5 per cento dal 14 luglio 1905 in poi.

#### Art. 6.

La somma capitale fissata in corrispettivo del riscatto sarà poi ripartita tra la Società Mortara-Vigevano e quella Vigevano-Milano, giusta le Convenzioni fra di esse intervenute restando in tal modo nei riguardi di detto riparto, liberato lo Stato da qualsiasi responsabilità verso la Società della Vigevano-Milano, la quale nulla potrà mai pretendere dallo Stato per la quota di partecipazione ad essa spettante sui prodotti della Mortara-Vigevano.

#### Art. 7.

La presente Convenzione non sarà valida nè definitiva se non dopo che sarà stata approvata dall'Assemblea generale degli azionisti della Società Vigevano-Milano nei rispettivi riguardi e sanzionata per legge.

#### Art. 8.

La presente convenzione sarà registrata co-diritto fisso di una lira.

*Il ministro dei lavori pubblici*

E. GIANTURCO.

*Il sottosegretario di Stato per il tesoro*

G. FASCE.

FERRARI-TRECCATE PIETRO

AVV. ASCANIO BARBAVARA

LUIGI CAPPELLETTI, *teste*

VITO RUGGERI, *teste*

*Il segretario ai contratti*

ETTORE GIUSTI.

## I.

IL MINISTRO DEL TESORO

DELEGA

S. E. il professore dottor Giuseppe Fasce, sottosegretario di Stato per il tesoro, ad intervenire alla firma della convenzione pel riscatto della ferrovia Mortara-Vigevano, in rappresentanza del Ministero del tesoro.

Roma, addì 12 giugno 1907.

*Il ministro*  
CARCANO.

## II.

Società anonima  
della Strada ferrata da Mortara a Vigevano  
in Vigevano

—  
*Capitale sociale Azioni N. 2479 da L. 500 saldate*  
—

VERBALE DI ADUNANZA DEL GIORNO

28 APRILE 1907.

L'anno millenovecentosette, addì ventotto del mese di aprile, ed alle ore sedici, in Vigevano e nel locale d'affitto per uso dell'ufficio di direzione, via Griona, 4; il Consiglio è convocato dietro invito per lettera dal signor presidente diretta ad ognuno dei signori consiglieri e sindaci della Società, e sono presenti i signori:

Tosi avv. Michele, presidente;

Barbavara conte avv. Ascanio, vice-presidente;

Oldani Francesco, consigliere;

Re Carlo, consigliere;

Ferrari-Treccate cav. avv. Pietro, sindaco di Vigevano, consigliere;

De Martini Pietro, consigliere.

Presenziano pure l'adunanza i sindaci della Società, signori:

Briolo rag. prof. Gottardo;

Curti cav. avv. Pietro;

Venghi Agostino.

Datasi dal signor presidente lettura della nota 22 corrente aprile n. 3326 dell'Ufficio speciale delle ferrovie - Circolo di Milano - colla quale si comunica che il Ministero dei lavori pubblici ritiene necessario modificare

l'articolo 6 dello schema di convenzione pel riscatto della linea nel modo seguente:

« La somma capitale fissata in corrispettivo del riscatto dovrà poi ripartirsi fra la Mortara-Vigevano e la Vigevano-Milano giusta le convenzioni tra di esse intervenute, restando per tal modo nei riguardi di detto riparto libero lo Stato da qualsiasi responsabilità verso la Vigevano-Milano, la quale nulla potrà mai pretendere dallo Stato per la quota di partecipazione ad essa spettante sui prodotti della Mortara-Vigevano ».

Il Consiglio unanime delibera:

1° Di confermare la precedente sua deliberazione ventidue settembre millenovecentosei con la quale si approvava definitivamente lo schema di Convenzione proposto dal Governo pel riscatto della strada ferrata Mortara-Vigevano, approvando inoltre la modificazione od aggiunta come sopra proposta all'art. 6 dello stesso schema.

2° Di autorizzare conseguentemente il suo presidente avvocato Michele Tosi, ed in caso di suo impedimento il consigliere signor cavaliere avvocato Pietro Ferrari Trecate a stipulare in rappresentanza della Società anonima concessionaria della ferrovia Mortara-Vigevano ed in confronto dei rappresentanti dello Stato, la Convenzione suddetta, conferendo a ciascuno di essi suoi delegati ogni opportuna facoltà al riguardo.

Chiuso il presente verbale, letto, approvato e sottoscritto come segue:

All'originale firmati:

*Il Presidente*

M. TOSI.

*I Consiglieri*

A. BARBAVARA — DE MARTINI  
PIETRO — F. OLDANI — CARLO  
RE — FERRARI TRECATE.

*I Sindaci*

A. CURTI PIETRO — G. BRIOLO  
A. VENGHI.

*Il Segretario*

Rag. G. B. CORSICO PICCOLINI.

Il sottoscritto notaio esercente in questa città attesta e certifica che la presente copia è con-

forme alla deliberazione originale da cui venne desunta.

In fede

Vigevano, addì ventinove aprile 1907.

AVV. GIACOMO PASTORMERLO, *notaio regio.*

Visto si legalizza la firma del signor Pastormerlo Giacomo, Regio notaio a Vigevano.

Vigevano li 29 aprile 1907.

*Per il Presidente*  
(firma illeggibile).

*Per il Cancelliere*  
(firma illeggibile).

III.

**Società anonima della strada ferrata  
Vigevano-Milano**

Con sede in Milano — Capitale versato L. 7,000,000

*Libro dei verbali del Consiglio d'amministrazione.*

Seduta 27 aprile 1907.

ORDINE DEL GIORNO.

Approvazione del verbale della seduta precedente del 10 corrente aprile.

1° Comunicazione di schema di convenzione pel riscatto della linea Mortara-Vigevano, e relative comunicazioni;

2° Eventuali comunicazioni.

Presenti il presidente conte Barbavara ed i consiglieri Bianchini e Guarnaschelli, ed il sindaco signor cav. avv. Carloni.

Letto il verbale della seduta precedente del giorno 10 corrente aprile, viene approvato.

Datasi lettura dal signor presidente della nota 22 aprile 1907, n. 3327 dell'ufficio speciale delle ferrovie Circolo di Milano, colla quale si comunica che il Ministero dei lavori pubblici, Ufficio speciale delle ferrovie, ha disposto che alla stipulazione dell'atto di convenzione del riscatto della linea Mortara-Vigevano intervenga anche questa Società interessata nel riparto della somma capitale fissata pel corrispettivo del riscatto, e si unisce in copia lo schema di tale convenzione, con preghiera di indicare con tutta sollecitudine il proprio rappresentante alla stipulazione di cui sopra;

il Consiglio unanime delibera:

1° di approvare lo schema di convenzione per il riscatto della strada ferrata Mortara-Vi-

gevano trasmessa colla nota 22 aprile 1907, n. 3327, del suddetto ufficio coll'art. 6 del precedente schema modificato nel modo seguente: « la somma capitale, fissata in corrispettivo del riscatto, sarà poi ripartita fra la Società Mortara-Vigevano e quella Vigevano-Milano, giusta le convenzioni tra di esse intervenute, restando per tal modo, nei riguardi di detto riparto, liberato lo Stato da qualsiasi responsabilità verso la Società della Vigevano-Milano, la quale nulla potrà mai pretendere dallo Stato per la quota di partecipazione, ad essa spettante sui prodotti della Mortara-Vigevano ;

2° di autorizzare conseguentemente il suo presidente avvocato conte Ascanio Barbavara, ed in caso di suo impedimento od assenza, il consigliere anziano comm. Faustino Palmana, ed in mancanza di questi il consigliere cav. ingegnere Eitelredo Bianchini ad intervenire, in rappresentanza della Società anonima concessionaria della ferrovia Vigevano-Milano, alla stipulazione e firma della convenzione suddetta, conferendo a ciascuno di essi suoi delegati le necessarie facoltà al riguardo.

Viene quindi redatto il presente verbale, approvato seduta stante e sottoscritto come segue :

A. BARBAVARA  
AVV. DIONA GUARNASCHELLI  
F. BIANCHINI.

N. 5837 di repertorio.

Copia conforme del verbale 27 aprile 1907 di seduta del Consiglio d'amministrazione della Società anonima della strada ferrata Vigevano-Milano, avente sede in Milano, col capitale versato di lire 7,000,000 quale risulta riportato a pagina 70 del libro dei verbali del Consiglio d'amministrazione della Società stessa, debitamente numerato, bollato e vidimato dal Regio tribunale di Milano il 27 gennaio 1904, n. 1630.

Milano, 28 aprile 1907.

Dott. DOMENICO RIVA del fu cav. Ernesto  
notaro in Milano.

Visto per la legalizzazione della firma del notaro in Milano dott. Domenico Riva.

Milano, dal Regio tribunale civile e penale, li 29 aprile 1907.

Per il Presidente  
(Firma illeggibile).

Il Cancelliere  
(Firma illeggibile).

Società anonima della strada ferrata  
Mortara-Vigevano

Capitale sociale azioni 2479 da lire 500 saldate

ATTO DI DELEGA.

Il sottoscritto presidente del Consiglio di direzione della Società anonima concessionaria della ferrovia Mortara-Vigevano non potendo per causa di malattia recarsi a Roma pel giorno 13 corrente mese di giugno, stato fissato dal Ministero dei lavori pubblici per la stipulazione della convenzione di riscatto della linea Mortara-Vigevano, delega colla presente scrittura il signor cav. avv. Pietro Ferrari Trecate, membro del detto Consiglio di direzione, a rappresentare in luogo e vece di esso presidente delegante la predetta Società concessionaria della ferrovia Mortara-Vigevano nella stipulazione e firma del suddetto atto di riscatto, conferendo ad esso suo delegato ogni opportuna facoltà al riguardo.

Vigevano, addì undici giugno millenovecentosette.

AVV. MICHELE TOSI.

Rep. nn. 3464-4309.

Vera ed autografa certifico io sottoscritto notaio, iscritto presso questo Consiglio notarile di Vigevano mia residenza, la firma apposta in calce alla suesesa delega dal signor Tosi avvocato Michele fu Giuseppe, possidente, qui in Vigevano nato e domiciliato, di mia personale conoscenza, avente piena capacità giuridica, avendo esso firmato in presenza e vista di me notaio e dei qui meco sottoscritti testimoni noti, richiesti ed aventi tutti i requisiti di legge, signori Corsico Piccolini ragioniere Giovanni Battista fu Pietro ed Ornati Roberto di Ambrogio, commesso di studio, entrambi nati e domiciliati in questa città.

In fede,

Vigevano, addì undici di giugno dell'anno millenovecentosette (11 giugno 1907).

GIOVANNI BATTISTA CORSICO PICCOLINI, *teste*.  
ROBERTO ORNATI AMBROGIO, *teste*.  
GIO. BATTISTA GALASSI, *notaio*.

Per copia conforme ad uso amministrativo.

Il Segretario  
GIURA.

Questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

**Discussione del disegno di legge:** « Conversione in legge del R. decreto 31 dicembre 1905, n. 632, per la concessione di carte di libera circolazione e di biglietti per un solo viaggio gratuito od a prezzo ridotto per talune categorie di persone sulle ferrovie dello Stato » (N. 926).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto 31 dicembre 1905, n. 632, per la concessione di carte di libera circolazione e di biglietti per un solo viaggio, gratuito od a prezzo ridotto, per talune categorie di persone, sulle ferrovie dello Stato ».

PRESIDENTE. Prego il senatore, segretario, Melodia di darne lettura.

MELODIA, *segretario*, legge:  
(V. Stampato N. 926).

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

ASTENGO. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

ASTENGO. Vorrei chiedere uno schiarimento all'onorevole ministro dei lavori pubblici. Ho letto su qualche giornale che le riduzioni concesse agli impiegati dello Stato sono irrisorie.

A me non sembra; tuttavia gradirei un chiarimento dall'onor. ministro.

RATTAZZI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

RATTAZZI. Ho chiesto di parlare per una dichiarazione di voto.

Io approvo questo disegno di legge, non con entusiasmo, ma soltanto come una necessità inevitabile.

Riconosco che, allo stato delle cose, quanto ci propone con questo disegno di legge il ministro Bertolini, è tutto ciò che si poteva fare di meglio.

Ma io sono e rimarrò sempre contrario a qualsiasi atto che assuma carattere di concessione o di privilegio a favore dei membri del Parlamento con l'onere delle finanze dello Stato.

Riterrei più conveniente e dignitoso che si pensasse ad affrontare a visiera alzata la grave questione della indennità parlamentare, anziché ricorrere a questi compensi che non sono di

gran vantaggio agli interessati e ne diminuiscono il prestigio, mentre poi riescono molto dannosi all'erario pubblico.

Io riconosco, ripeto, che con questo disegno di legge si viene a porre un argine ai gravi abusi che in questa materia si sono verificati anche prima, e molto prima, dell'esercizio delle ferrovie di Stato, e in attesa di meglio darò ad esso il mio voto favorevole.

Mi consenta però l'onorevole ministro che io concluda con un augurio.

Fra i molti atti coraggiosi che si ascrivono ad onore della intemerata memoria di Silvio Spaventa, si ricorda ognora la legge del 1874, con cui si è provveduto all'abolizione della franchigia postale.

Anche allora l'illustre Silvio Spaventa ha combattuto in Parlamento, non solo per dimostrare la convenienza nell'interesse erariale dello Stato, ma più ancora la convenienza morale nell'interesse e decoro del Parlamento.

Io confido, e ne esprimo l'augurio, che Ella, onor. ministro Bertolini, che sotto molti rapporti è degno successore di quell'eminente patriota e statista, possa fra non molto ritornare al Parlamento con una legge, che non solo modifichi, come fa ora, e diminuisca gli abusi, ma abolisca completamente le concessioni ferroviarie, sotto qualunque forma e sotto qualunque aspetto.

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

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. Fra pochi istanti mi farò premura di offrire al senatore Astengo i chiarimenti, che egli mi ha cortesemente, richiesti circa le riduzioni ferroviarie per gli impiegati, ma prima sento il dovere di porgere vivi ringraziamenti all'onorevole senatore Rattazzi per le parole oltremodo benevole e lusinghiere, ch'egli ha pronunciate a mio riguardo, e per il riconoscimento da lui così apertamente fatto che, allo stato attuale delle cose, il disegno di legge, che io mi sono onorato di sottoporre ai suffragi del Senato, rappresenta la migliore cosa che si potesse fare.

Il disegno di legge fu ispirato a questi concetti: di limitare, per quanto fosse possibile allo stato delle cose (come diceva opportunamente il senatore Rattazzi), le concessioni sia di biglietti gratuiti, sia di riduzioni; di stabi-

lire norme, le quali avessero da prevenire abusi; e finalmente di togliere alcune incongruenze dovute al fatto che al pubblico è stata di recente concessa una tariffa differenziale, la quale rappresenta notevoli agevolazioni rispetto alla tariffa ordinaria.

Circa il primo punto, la limitazione delle concessioni, risparmio al Senato la lunga enumerazione che dovrei fare, quando volessi particolarmente dimostrare che le concessioni che rimarranno in vigore, quando al Senato piaccia di approvare questo disegno di legge, sono parecchio inferiori, e per quantità e per qualità, a quelle attualmente in vigore.

Rispetto agli abusi, io sono stato guidato, nel formulare gli emendamenti da me presentati al decreto del 5 dicembre 1905, dal concetto che sia opportuno sotto ogni riguardo accordare magari uno e un quarto anzichè uno, quando l'uno potesse per via di abusi diventare 2, 3 o magari 4.

Finalmente vengo alle incongruenze e mi occupo della maggiore, quella riguardante gli impiegati.

Concessa al pubblico la tariffa differenziale *A*, lamentarono gli impiegati che il ribasso da essi goduto rispetto alla tariffa ordinaria non rappresentasse in parecchi casi quasi alcun vantaggio rispetto alla tariffa, di cui era ammesso a godere tutto il pubblico, e quindi fosse venuto meno quello speciale trattamento di favore, che la legge aveva inteso di loro concedere.

Esaminando analiticamente le loro doglianze, io credo che chiunque avrebbe riscontrato quello che a colpo d'occhio ho riscontrato io, ossia che esse erano in gran parte ingiustificate, perchè in nessun caso si verificava che il pubblico pagasse, anche per grandi distanze, meno di quello che l'impiegato avea da pagare in base alla propria tariffa, che è la differenziale *B*. Ma è fuor di dubbio che qualche inconveniente vi era, e quindi stimai mio dovere di proporre al Parlamento una nuova tariffa differenziale *B* per gli impiegati, che è quella stabilita dall'art. 6 del presente disegno di legge. Questa nuova tariffa si sostanzia in ciò, che mentre fino a 180 chilometri gli impiegati continuano, avendone interesse, a valersi dei ribassi di cui oggi godono in base alla vecchia tariffa differenziale *B*, oltre i 180 chilo-

metri è loro concessa una riduzione del 40 per cento sopra i prezzi della tariffa differenziale *A*, di cui usufruisce il pubblico. La misura di questa riduzione è tale, che nessuno può giudicarla insufficiente, quando rifletta che il 40 per cento di ribasso è accordato sopra una tariffa, che già di per sè stessa è tariffa di favore. Ora è evidente che man mano che l'Amministrazione ferroviaria vada realizzando il suo ragionevole programma di abbassare le tariffe pel pubblico, non si può pretendere un ribasso proporzionale anche delle tariffe accordate a talune categorie di persone, perchè questo, come ognuno comprende, condurrebbe all'assurdo.

Le conseguenze pratiche della proposta riforma sono che oggi il pubblico paga per chilometri 100 in 2<sup>a</sup> classe lire 8.95 e l'impiegato con la tariffa *B*, che rimane in vigore fino a 180 chilometri, ne pagherà 5.20. A 180 chilometri il pubblico con la tariffa differenziale paga lire 15.50 e l'impiegato paga oggi e pagherà poi (perchè questo è il punto di partenza), lire 9.40. E questo è un ribasso notevole.

Passando a 200 o 300 chilometri avviene che, siccome era già molto favorevole il trattamento fatto all'impiegato (perchè ora la riduzione fino a 200 chilometri è del 40 per cento, da 200 a 400 del 50 per cento e dal 400 in poi del 60 per cento) egli risente dalla nuova tariffa differenziale *B* un minor vantaggio di quello che si potrebbe immaginare. Mentre il pubblico paga con la tariffa differenziale per biglietto di seconda classe lire 16.85, l'impiegato che ora paga lire 10.40, con la proposta riduzione pagherà lire 10 15.

Per un percorso di 400 chilometri il pubblico paga lire 28.80, l'impiegato ne paga ora lire 19 e con le nuove disposizioni pagherà lire 17.30. Il vantaggio non è molto, ma in ogni modo un vantaggio c'è.

Il beneficio si accentua col crescere dei percorsi: a 500 chilometri il pubblico paga 33 lire e l'impiegato, che ne paga ora 22.50, pagherà in futuro lire 20; per 600 chilometri il pubblico paga lire 36.80 e l'impiegato, che paga ora lire 26, pagherà lire 22.10; per 800 chilometri il pubblico paga lire 42.55 e l'impiegato, che paga oggi lire 33, pagherà lire 25.55, e per maggiori distanze aumenta ancora più il vantaggio dell'impiegato in confronto delle tariffe attuali.

Ma intendiamoci ben chiaramente: io non mi era prefisso il compito di migliorare la condizione economica degli impiegati con la concessione di riduzioni dei biglietti ferroviari, perchè un simile programma esula completamente dalla competenza del ministro dei lavori pubblici.

Invero già ho avuto l'onore di dichiarare alla Camera dei deputati, che il bilancio delle ferrovie deve mantenersi sopra una base industriale, dev'essere disciplinato con criteri industriali, perchè, ove questi criteri siano abbandonati, è inevitabile la rovina finanziaria dell'esercizio ferroviario. (*Approvazioni*).

Il Parlamento può stabilire quello che crede; può dunque stabilire che il bilancio delle ferrovie, anzichè un bilancio industriale, sia il bilancio dell'economia nazionale o quello della beneficenza pubblica; può, cioè, decretare che, a carico del bilancio ferroviario, si venga in soccorso delle industrie pericolanti, si sollevino sventure pubbliche e via dicendo. Ma il giorno in cui questo sia avvenuto, non si potrà più domandar conto al ministro dei lavori pubblici dei risultati finanziari dell'azienda ferroviaria, perchè questa sarà industrialmente stata tratta a rovina. Ed in pari tempo si sarà verificato un pervertimento nell'amministrazione generale dello Stato, poichè una quantità di spese larvate peserebbero sul bilancio delle ferrovie; spese che il Parlamento non avrebbe direttamente consentite, ma che tacitamente tollerebbe grazie alla loro dissimulazione fra le pieghe del bilancio ferroviario.

Or dunque io non mi sono proposto, nè mi poteva proporre con questo disegno di legge di recare un miglioramento sia pur tenue nella condizione economica degli impiegati; io dovevo soltanto togliere l'incongruenza del sistema attuale, poichè la tariffa differenziale A è ormai diventata di fatto la tariffa ordinaria del pubblico e quella, che si chiama la tariffa ordinaria, è diventata una tariffa ideale, perchè non ha in generale diretta applicazione.

A dir la verità, quando mi accinsi, alcuni mesi fa (perchè fu una delle prime cose a cui posi pensiero quando entrai al Ministero) quando mi accinsi allo studio della questione, fui a primo tratto sedotto dal miraggio di abolire completamente (entrando nell'ordine d'idee che ha opportunamente indicato il senatore Rattazzi) le agevolanze di viaggio per gli impiegati,

perchè esse rappresentano un beneficio inegualmente distribuito, in quanto che gli impiegati non ne approfittano tutti nella stessa maniera e quelli in più ristretta condizione sono meno in caso di approfittarne. E pensava che sarebbe stato opportuno calcolare quanto allo Stato costino siffatte riduzioni ferroviarie e aggiungervi la spesa rappresentata da tutto il lavoro burocratico, che esse importano sia presso gli uffici ferroviari, sia presso le varie amministrazioni, per poi suddividere fra tutti gli impiegati la somma complessiva sotto forma di riduzione dell'imposta di ricchezza mobile. Ma mi avvidi ben presto che il mio piano era un piano inaccettabile da qualsiasi ministro delle finanze, perchè toccava la grande questione dell'altezza dell'aliquota di ricchezza mobile; questione che si dovrà un giorno risolvere, ma che oggi non è possibile affrontare e che in ogni modo non si può compromettere con parziali ritocchi.

Non potendo dunque avventurarmi sul terreno dell'abolizione delle riduzioni ferroviarie per gli impiegati per sostituirvi altri beneficii, mi preoccupai invece di studiare il da farsi, perchè in nessun caso la riduzione concessa al pubblico con la tariffa differenziale avesse da annullare il trattamento di favore per gli impiegati. Ed adottai la soluzione contenuta nel disegno di legge perchè essa, traducendosi in ogni caso in una riduzione del 40 per cento sulla tariffa differenziale concessa al pubblico, rende evidente l'indiscutibile favore che lo Stato usa agli impiegati. E tale evidenza è necessaria, perchè spesso lo Stato nostro si è trovato nella disgraziata condizione di fare dei sacrifici per determinate classi, ma, siccome il beneficio non risultava chiaro, l'opinione pubblica essendo facilmente fuorviata, nessuno serbò gratitudine allo Stato pel beneficio. Anzi, nel momento stesso, in cui veniva concesso, si elevavano voci di protesta, che avevano base soltanto nell'intemperanza infinita dei desideri. (*Approvazioni*).

E passo ora al punto relativo ai deputati ed ai senatori.

Onor. senatore Rattazzi, come espressione di opinione personale, io non ho difficoltà di dichiararle che teoricamente sono favorevole all'indennità parlamentare. Credo che essa sia una tappa inevitabile sul cammino della democrazia moderna; ma sono convinto che nelle

attuali condizioni d'Italia, nell'attuale stato dei suoi costumi e della sua educazione politica, l'indennità parlamentare sarebbe veramente disastrosa. (*Approvazioni*).

Pertanto non spettava a me se non il modesto compito di disciplinare le concessioni ferroviarie pei membri del Parlamento per modo da tener conto di desideri manifestati nell'altro ramo del Parlamento ed in pari tempo togliere non soltanto il sospetto, ma la possibilità stessa che ne sia abusato. Il che non deve tanto aversi di mira per grette ragioni di carattere finanziario, quanto perchè il verificarsi di abusi sia per contravvenzione delle norme oggi vigenti circa i componenti la famiglia, sia per un frequente cambiamento di domestici e via dicendo, offende nel più disdicevole modo la dignità del Parlamento, che dev'esser difesa anche contro il semplice sospetto, e rappresenta una demoralizzazione per il personale ferroviario, che ha da esercitare il controllo.

Pertanto io mi sono proposto di ricondurre la concessione di agevolzze ferroviarie per le famiglie dei deputati e senatori allo scopo, per il quale era stata domandata dalla Camera, ossia per rendere meno dispendiosa al deputato e al senatore la venuta a Roma per l'adempimento dell'ufficio parlamentare. Ecco perchè all'art. 2 è stabilito che i biglietti per la famiglia siano di semplice andata da o per Roma e non possano servire per le altre linee del Regno, come oggi attualmente avviene con la concessione di biglietti con riduzione dal 40 al 60 per cento. Ed invero le agevolzze alle famiglie dei deputati e senatori non hanno — è bene ripeterlo — alcuna giustificazione, quando ne manchi la concessione col lavoro parlamentare. (*Approvazioni*).

E vengo per ultimo a parlare dei giornalisti.

Onor. senatori, io non starò a dimostrare quali ragionevoli titoli abbia la stampa ad una favorevole considerazione da parte di qualsiasi Amministrazione ferroviaria, poichè quei titoli le furono riconosciuti da pressochè tutte le Amministrazioni ferroviarie del mondo ed in misura assai larga.

Dunque nessun intendimento da parte mia vi poteva essere di abolire tali agevolzze, ma dovevo preoccuparmi soltanto di disciplinarle in modo che non offrissero adito ad abusi, i quali tornano a disdoro e danno dei veri giornalisti,

di coloro che del giornalismo fanno la loro professione.

A questo concetto era ispirata la mia prima proposta, la quale determinava che, esclusa ogni concessione gratuita, all'Amministrazione di ciascun giornale, in ragione della sua importanza, si accordasse un certo numero di chilometri col 75 per cento di riduzione.

Ma questa proposta sollevò le più aspre obiezioni da parte degli interessati, perchè nella famiglia giornalistica non pare che regni un perfetto accordo, chè anzi i redattori ed i corrispondenti affermarono che si sarebbe verificato un accaparramento di tutti i biglietti, che verrebbero pur concessi per ragione professionale, da parte dell'amministrazione e dei proprietari dei giornali e quindi l'esclusione, quasi assoluta, dai benefici della concessione, a danno dei giornalisti, di coloro cioè che hanno effettivamente bisogno di viaggiare a scopo professionale.

Io mi resi conto di questo stato di cose e pertanto non ebbi difficoltà a proporre molto francamente alla Camera che si sostituisse alla concessione all'amministrazione del giornale la concessione al singolo giornalista professionista, stabilendo però che nel regolamento siano adottate le cautele necessarie per prevenire ogni possibile abuso. Ma il punto, su cui non volli e non potevo cedere, è quello della concessione oggi vigente di un biglietto gratuito per la famiglia del giornalista, perchè mi ripugnava che, se tale concessione è negata alla famiglia del più meritevole fra gl'impiegati dello Stato, essa fosse fatta alla famiglia di chi rende certo molto minori servigi allo Stato ed in ogni modo li rende in modo indiretto.

Credo di aver così offerto sufficienti chiarimenti all'onor. Astengo e all'onor. Rattazzi. Certamente, se debbo formare un augurio (uno però di quegli augurii, di cui non è dato precisare l'epoca dell'adempimento, perchè dipende da troppe cose al di fuori di noi) formo l'augurio che venga giorno in cui si possa abolire ogni concessione gratuita di biglietti ed ogni riduzione ferroviaria. Ma credo di essermi rettamente condotto nel chiedere alla Camera la discussione di questo disegno di legge e nel proporre gli emendamenti al decreto del 1905, che oggi stanno davanti al Senato. Lo credo anche per una ragione che torna ad onore dell'Amministrazione ferroviaria di Stato: mentre,

quando si stava preparando l'esercizio di Stato, era generale e giustificato il timore che sarebbe divenuta meno che indefinita la larghezza delle concessioni di biglietti gratuiti e semi-gratuiti, posso assicurare oggi il Senato che, qualora anche a lui piaccia di approvare questo disegno di legge, il numero di tali concessioni sarà inferiore di parecchio a quelle che si facevano durante il periodo sociale.

Ho avuto l'onore, nei pochi mesi della mia amministrazione, di presentare al Parlamento e di averne approvati parecchi disegni di legge che involgevano assai gravi questioni, ma devo confessare che niuno mi ha costato tanti dispiaceri, tante seccature (*si ride*), mi si consenta la parola poco parlamentare, ma significativa, quanto questo; e c'è voluto forse più coraggio a portare innanzi il presente disegno di legge che non altri progetti di ben più alta importanza. Ma ho stimato necessario l'affrontare contrarietà, noie e seccature, perchè sono persuaso di giovare non tanto alla finanza, quanto ad interessi d'ordine morale, sia rispetto a quelli che adoperano le concessioni, sia nei riguardi dell'Amministrazione ferroviaria; e mi lusingo di aver anche in questa materia adempiuto al dovere, in cui ogni altro mio si compendia, quello cioè di servire con fedeltà e senza riguardo per alcuno all'interesse dello Stato. (*Approvazioni vivissime e generali*).

ASTENGO. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

ASTENGO. Mi compiaccio di aver provocato l'esauriente dichiarazione del ministro dei lavori pubblici. Per mia parte non so che approvare pienamente tutto ciò che ha detto, e me ne dichiaro soddisfattissimo.

CAVALLI, *relatore*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

CAVALLI, *relatore*. Il Senato capirà che, dopo il discorso fatto dall'onorevole ministro, che ha seminato e raccolto nello stesso tempo, niente resta a dire al relatore. Mi limiterò quindi a dichiarare che l'Ufficio centrale si è convinto della necessità ed opportunità di votare subito questo progetto di legge, tanto che a tamburo battente ha portato davanti al Senato la sua relazione, nella quale sono appena riassunti i motivi principalissimi per i quali è da accettarsi. Il decreto rispetto al quale il ministro

dei lavori pubblici proponeva e la Camera ebbe a votare le modificazioni, era in vigore da più di due anni e cioè dal 31 dicembre 1905. La non breve esperienza dimostrò appunto come fosse di grande interesse mettere un freno agli abusi e riparare danni finanziari e morali.

Perciò, in omaggio alla Camera dei deputati ed al ministro, che ha presentato e propugnato questo disegno di legge, l'Ufficio centrale si trovò d'accordo di interessare il Senato ad approvarlo.

Consento anch'io coll'onorevole senatore Rattazzi che si dovrebbero abolire tutte le concessioni e forse in riflesso a questo stesso concetto fui onorato dell'incarico di relatore. Ma non era qui il caso di presentare emendamenti, mentre sarebbe stata pure opinione dell'Ufficio centrale, che il Senato si disinteressasse dell'argomento, come ebbe a dichiarare in una sua risposta, non è molto tempo, la Presidenza del Senato in altra occasione. Or si tratta di accettare o respingere il disegno di legge, e l'Ufficio centrale non esita un momento a raccomandarne l'approvazione, non senza ringraziare l'onorevole ministro di averlo presentato e così validamente e recisamente sostenuto, nella piena convinzione che saprà farlo rigorosamente applicare.

PRESIDENTE. Se nessun altro chiede di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Si passa ora alla discussione degli articoli, che rileggo:

#### Art. 1.

Il Regio decreto del 31 dicembre 1905, n. 632, pubblicato in base al disposto dell'art. 26 della legge 22 aprile 1905, n. 137, è convalidato e sarà mantenuto in vigore fino a tutto il 31 dicembre 1908.

(Approvato).

#### Art. 2.

Dal 1° gennaio 1909 le concessioni di biglietti gratuiti e di biglietti a prezzo ridotto, di cui al sesto capoverso dell'art. 83 della legge 7 luglio 1907, n. 420, saranno regolate dalle disposizioni degli articoli seguenti della presente legge e delle annesse tabelle A, B e C.

(Approvato).

## Art. 3.

I senatori del Regno ed i deputati al Parlamento hanno diritto annualmente a dodici biglietti gratuiti di 1<sup>a</sup> classe di sola andata per uso della famiglia, validi ciascuno per una persona e per viaggi esclusivamente da o per Roma, ed a sei biglietti di 2<sup>a</sup> classe, pure di sola andata, per le persone di servizio, parimenti validi per una sola persona ciascuno e pel medesimo percorso sovra indicato.

I senatori ed i deputati hanno anche diritto ogni anno a sei concessioni per trasporto gratuito di bagaglio, valide ognuna per cento chilogrammi e per viaggi di semplice andata da o per Roma.

Nei suindicati biglietti di viaggio e buoni per bagaglio il nome della persona autorizzata a valersene ed il percorso saranno scritti dal senatore o dal deputato, al quale sono rilasciati.

Agli effetti delle concessioni suindicate l'anno si computa dalla data delle elezioni generali.

(Approvato).

## Art. 4.

Ai giornalisti professionisti italiani ed a quelli dei principali giornali esteri saranno annualmente concessi quattro biglietti di andata e ritorno a tariffa ridotta del 75 per cento su quella normale ed un biglietto, pure di andata e ritorno, per la famiglia con le riduzioni di cui all'art. 6 della presente legge.

Il regolamento determinerà le norme per tali concessioni, tenuto anche conto del numero dei redattori da prestabilirsi in ciascun anno per i singoli giornali in ragione della rispettiva importanza.

(Approvato).

## Art. 5.

Sarà conservato *ad personam* ai funzionari del cessato Regio Ispettorato generale delle strade ferrate, iscritti nei ruoli dell'Amministrazione centrale dei lavori pubblici in dipendenza dell'art. 2 della legge 25 giugno 1905, n. 270, che non siano addetti a servizi ferroviari, ed al personale stabile rimasto definitivamente presso le Società già esercenti le reti Mediterranea e Sicula, il trattamento consentito dall'art. 83 della legge 7 luglio 1907, n. 429,

a favore del personale delle ferrovie dello Stato, in attività di servizio od a riposo, e delle rispettive famiglie, con riguardo al grado che i funzionari ed il personale suddetti avevano al 30 giugno 1905 ed in relazione al trattamento stabilito dall'art. 7 della convenzione approvata con la legge 15 luglio 1906, n. 234, per il personale rimasto presso la Società delle ferrovie meridionali.

Ugualmente *ad personam* sarà conservato ai funzionari ed agenti a riposo, e rispettive famiglie, del già Regio Commissariato e delle Amministrazioni che esercitarono le linee dello Stato anteriormente al 1° luglio 1885, il trattamento del personale a riposo delle ferrovie dello Stato.

TASSI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

TASSI. Mi permetta l'onorevole ministro brevi osservazioni a riguardo di questo articolo.

L'art. 5 della legge dice:

« Sarà conservato *ad personam* ai funzionari del Regio Ispettorato generale delle strade ferrate che non siano addetti a servizi ferroviari, ed al personale stabile rimasto definitivamente presso le Società già esercenti le reti Mediterranea e Sicula, il trattamento consentito dall'art. 83 della legge 7 luglio 1907, n. 429, a favore del personale delle ferrovie dello Stato, in attività di servizio od a riposo, e delle rispettive famiglie, con riguardo al grado che i funzionari ed il personale suddetto avevano al 30 giugno 1905 ».

Quest'ultimo inciso implica, nei riguardi del personale di ruolo, già appartenente alla rete Mediterranea rimasto definitivamente colla Società medesima, il disconoscimento di preesistenti accordi, che hanno avuto vigore fino ad oggi.

È d'uopo ricordare che l'art. 17 della legge 22 aprile 1905, n. 137 dice che « col 1° luglio 1905 il personale delle tre grandi reti passava alle dipendenze dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato ». Siccome però la Società Mediterranea aveva bisogno di qualcuno di detto personale pel compimento dei lavori di liquidazione della gestione 1885-1905, così alcuni agenti di ruolo furono dal Governo lasciati *temporaneamente* alla Società medesima; e ciò a norma di accordi intervenuti con S. E. il

ministro dei lavori pubblici, il quale dichiarò quanto segue:

« I funzionari che provvisoriamente rimangono in servizio della Società delle strade ferrate del Mediterraneo pel compimento dei lavori di liquidazione della gestione 1885-1905 di detta rete continueranno ad avere gli aumenti normali di stipendio, a termini di regolamento.

« I funzionari stessi concorreranno negli aumenti a scelta, i quali si faranno fra essi nella misura minima prescritta dal regolamento, riunendo vari gradi e servizi in gruppi da concordarsi per stabilire il totale su cui misurare la percentuale.

« Per le promozioni di grado i funzionari suddetti, sentito il rappresentante della Società, saranno presi in considerazione in concorso con quelli dipendenti dall'Amministrazione dello Stato e con quelli rimasti presso le altre Società, e la nomina avrà luogo qualora essi siano compresi nella scelta ».

Tale « missione provvisoria » doveva avere effetto per due anni, cioè fino al 30 giugno 1907.

In tali accordi era stato pure convenuto che al personale suddetto, in temporanea missione presso la Società Mediterranea, si sarebbero continuate le concessioni di biglietti e di carte di circolazione, con uguale trattamento di quello consentito per gli agenti delle ferrovie dello Stato; e la disposizione fu appunto sanzionata dall'art. 4 del Regio decreto 31 dicembre 1905, n. 632 (che ora viene convertito in legge), « estendendola fin d'allora anche a quegli agenti che sarebbero rimasti definitivamente colla Società medesima ».

Le suddette disposizioni furono osservate ed infatti gli aumenti e promozioni per detto personale con decorrenza 1° gennaio 1906, proposti dalla Società Mediterranea, furono deliberati dal Consiglio d'amministrazione delle ferrovie di Stato e compresi nelle pubblicazioni ufficiali di detta Amministrazione.

Ma quando verso la fine del 1906 la Società Mediterranea fece analogamente le proposte per aumenti di stipendio pel detto personale, che doveva rimanere provvisoriamente distaccato presso di essa fino al 30 giugno 1907, le ferrovie dello Stato, le quali avevano bisogno di conoscere fin d'allora quale di detto personale sarebbe rimasto definitivamente colla Società, ne chiese l'elenco, e quanto alle promozioni ed

aumenti di stipendio riguardanti il personale che sarebbe rimasto definitivamente con essa, osservò: « che era nella competenza della Società medesima di prendere tali provvedimenti, dei quali l'Amministrazione governativa avrebbe preso atto agli effetti degli Istituti di previdenza e delle concessioni di biglietti di viaggio ».

Così fu fatto; il passaggio definitivo degli agenti che rimasero colla Società fu approvato dal Comitato d'amministrazione delle ferrovie dello Stato nella seduta 18 gennaio 1907, e la prefata Amministrazione con sua nota numero 16161/IV del 4 marzo 1907 ebbe a dare il suo riconoscimento a dette promozioni ed aumenti agli effetti suindicati.

Date queste premesse, l'inciso sopra riportato, introdotto nell'art. 5 della nuova legge e pel quale ora si riconoscerebbe ai detti agenti solo il grado che avevano al 30 giugno 1905, sarebbe in contraddizione cogli impegni presi e colle qualifiche e promozioni ufficialmente riconosciute.

Detto inciso è anche in contraddizione colle disposizioni del progetto di legge, già approvato dalla Camera: « Provvedimenti per le pensioni e pel trattamento del personale delle ferrovie di Stato » il quale all'art. 11 dice anche che il personale della ex-rete Mediterranea, rimasto definitivamente colla Società, continua a far parte dei detti Istituti di previdenza, facendosi le ritenute ed i contributi anche in base agli aumenti che, a termini di regolamento, avesse ottenuto od otterrà dopo il 30 giugno 1905.

Sarebbe quindi giusto che il concetto che ha ispirato queste ultime disposizioni, relative alla Cassa pensioni, fosse stato esteso anche al trattamento relativo ai biglietti. Ma in ogni modo è oramai un diritto acquisito da parte dei pochi agenti di ruolo rimasti definitivamente colla Società Mediterranea, « che vengono ad essi riconosciuti i gradi che essi ottennero o dalle ferrovie dello Stato o colla sanzione delle medesime fino alla decorrenza dal 1° gennaio 1907 ».

Pregherei quindi l'onorevole ministro di voler tener presente queste considerazioni per vedere se fosse possibile fare in modo per cui questo diritto generale non venisse disconosciuto.

BERTOLINI, ministro dei lavori pubblici.  
Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. Devo far presente all'onorevole senatore Tassi che gli unici funzionari considerati nell'art. 5 di questo disegno di legge, i quali abbiano diritto ad un trattamento di favore per viaggi, sono quelli delle ferrovie Meridionali, in quanto che ciò fu pattuito esplicitamente nella convenzione di riscatto. Per tutti gli altri (lo dichiaro ampiamente perchè anch'essi, come dicevo prima, abbiano da aver gratitudine pel beneficio) si tratta di una graziosa concessione del Parlamento. I limiti di questa concessione sono stati fissati in relazione a ciò, di cui essi godono attualmente; e non sembrò al Governo nè conveniente, nè giusto che si avesse da andar oltre. Io chiedo pertanto al Senato che voglia approvare l'articolo come fu approvato dall'altro ramo del Parlamento.

Sono dispiacente di non poter dare una più cortese risposta all'onor. Tassi; ma la cortesia in questo caso andrebbe a danno della sincerità, perchè io non potrei mai mantenere ciò che ora potessi vagamente promettere a favore degli impiegati, in pro dei quali con tanta competenza ha parlato l'onor. Tassi. Non potrei infatti ammettere nemmeno lontanamente diritti, che essi non hanno mai avuti, mentre il Parlamento sarebbe perfettamente libero, salvo per i funzionari delle Meridionali, di non votare il mantenimento di alcuna concessione di favore. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, pongo ai voti l'art. 5.

Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(Approvato).

#### Art. 6.

Tutti gli impiegati civili dello Stato, e relative famiglie, ammessi al beneficio della tariffa differenziale *B* (impiegati dello Stato contemplati dalla concessione *C*, impiegati ferroviari, ecc.), fruiranno, per i viaggi oltre il limite di 180 chilometri, del ribasso del 40 per cento sui prezzi della tariffa differenziale *A*) termi restando gli attuali prezzi della tariffa differenziale *B* per le percorrenze fino a detto limite.

Tale concessione è estesa alle famiglie dei militari ed alle altre persone, che fruiscono della predetta differenziale *B* in base al re-

golamento per i trasporti militari, nonchè ai maestri elementari contemplati dalla concessione speciale VIII.

Rimaugono immutate le attuali condizioni d'applicazione della concessione.

(Approvato).

#### Art. 7.

In occasione di eccezionali ricorrenze patriottiche e solennità nazionali, l'Amministrazione ferroviaria potrà concedere ribassi fino al 75 per cento sulla tariffa normale ai viaggiatori con treni speciali, od in comitive, od anche isolatamente con treni ordinari da determinarsi.

Il riconoscimento del carattere di eccezionale ricorrenza patriottica e solennità nazionale è riservato al Consiglio dei ministri.

(Approvato).

#### Art. 8.

I biglietti, le carte di circolazione ed i buoni bagaglio saranno forniti dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato.

Con regolamento da approvarsi con decreto Reale su proposta del ministro dei lavori pubblici, di concerto col ministro del tesoro, udito il parere del Consiglio d'amministrazione delle ferrovie dello Stato, verranno stabilite le norme per la concessione dei biglietti di cui alla presente legge, e indicati gli uffici incaricati dell'emissione, nonchè le norme per la concessione di compartimenti riservati.

(Approvato).

#### TABELLA A.

**Persone alle quali può essere concessa la carta di libera circolazione sull'intera Rete delle ferrovie dello Stato.**

1. Consorti e vedove dei cavalieri dell'Ordine Supremo della SS. Annunziata e dei ministri di Stato.

2. Ministro della Real Casa, prefetto di palazzo, primo aiutante di S. M., gran cacciatore di S. M., grande scudiere di S. M.

3. Presidenti della Camera dei deputati, usciti di carica, quando non facciano più parte della Camera dei deputati, nè siano entrati a far parte del Senato.

4. Sottosegretari di Stato che non sono membri del Parlamento.

5. Membri dei collegi arbitrali istituiti con la legge 27 aprile 1885, n. 3048 (serie 3<sup>a</sup>), finchè rimarranno in carica.

6. Presidente, presidenti di sezione e membri effettivi ed aggregati del Consiglio superiore dei lavori pubblici.

7. Agli ex-deputati che abbiano fatto parte di almeno sette legislature.

#### TABELLA B.

**Persone alle quali può essere concessa la carta di libera circolazione su determinate linee.**

1. Amministratori ed impiegati di Società concessionarie di linee esercitate dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, in quanto sia stabilito nelle relative convenzioni.

2. Medici adibiti, per ragioni di assistenza sanitaria o di studio, alla profilassi della malaria durante la campagna antimalarica, su domanda del Ministero dell'interno e nei limiti di tempo e di percorso che saranno stabiliti d'accordo fra il detto Ministero e quello dei lavori pubblici. La concessione avrà vigore fino a tutto il 1912.

3. Coloro che devono viaggiare con frequenza nell'interesse dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, in adempimento d'incarichi ben precisati od in conseguenza di contratti, o quando sia provato che ne derivi vantaggio all'Amministrazione stessa, o che altrimenti facendo, la medesima dovrebbe accollarsi le relative spese di viaggio. Le norme per la concessione saranno stabilite nel regolamento. Sarà allegato al conto consuntivo l'elenco motivato delle concessioni.

4. Ispettore e commissario amministrativo del Comitato centrale della Croce rossa italiana.

5. Funzionari ed impiegati di Amministrazioni di ferrovie e di linee di navigazione nazionali ed estere, quando intervengono a congressi ed a conferenze che si tengono nell'interesse dell'esercizio ferroviario.

6. Funzionari ed agenti di ferrovie estere che si recano sulle linee dello Stato a scopo di visite o di studi di carattere ferroviario.

7. Prefetti nei limiti della rispettiva provincia e fino al capoluogo delle provincie limitrofe ed alla capitale.

8. Sottoprefetti nei limiti del rispettivo circondario e fino al capoluogo della provincia.

#### TABELLA C.

**Concessioni di biglietti per un solo viaggio gratuito od a prezzo ridotto.**

1. Persone di cui al n. 3 della tabella B, quando non debbano compiere viaggi frequenti. Sarà allegato al conto consuntivo un elenco riassuntivo delle concessioni.

2. Invitati ad inaugurazioni di nuove linee o di altri impianti ferroviari dello Stato, nonchè a congressi e conferenze, quando sia ritenuto utile nell'interesse dell'azienda ferroviaria, ovvero in seguito a deliberazione del Consiglio dei ministri, nell'interesse pubblico.

3. Agenti doganali assegnati in via continuativa ad uffici esistenti presso le stazioni ferroviarie e rispettive famiglie, nei limiti di un solo biglietto gratuito all'anno, valevole per il numero di persone che sarà stabilito dal ministro dei lavori pubblici, d'accordo con quello delle finanze, e con le norme del regolamento.

4. Persone di cui ai numeri 5 e 6 della tabella B, quando non sia necessario concedere carta di libera circolazione.

5. *Ad personam* (in quanto attualmente godano della concessione e fintanto che continueranno ad appartenere agli uffici, da cui presentemente dipendono) i funzionari dell'Amministrazione centrale dei lavori pubblici e rispettive famiglie, ed i funzionari, commessi ed agenti del Senato del Regno e della Camera dei deputati e rispettive famiglie.

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

#### Presentazione di relazioni.

ROUX. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

ROUX. A nome della Commissione di finanze, ho l'onore di presentare al Senato la relazione sui seguenti disegni di legge:

Rendiconto generale consuntivo dell'Amministrazione dello Stato per l'esercizio finanziario 1903-904;

Rendiconto generale consuntivo dell'Amministrazione dello Stato per l'esercizio finanziario 1904-905.

PRESIDENTE. Do atto all'onor. senatore Roux della presentazione di queste relazioni, che saranno stampate e distribuite.

**Discussione del disegno di legge: « Provvedimenti per la Basilicata e la Calabria » (N. 927).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Provvedimenti per la Basilicata e la Calabria ».

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

MELODIA, segretario, legge:

(V. Stampato N. 927).

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

DE SETA E., relatore. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

DE SETA E., relatore. Signori senatori. Ho domandato la parola, quasi per un fatto personale, per poter dire al Senato, perchè questo progetto di legge, importantissimo, si presenta al Senato con una relazione, che non è relazione, nel senso vero della parola. Il Senato ricorda, che questo progetto di legge è stato discusso negli Uffici il giorno 3 luglio, alle ore 14, e la Commissione, dai detti Uffici nominata, non ha potuto riunirsi che alle ore 17 del giorno medesimo.

Perciò, quando per degnazione degli egregi colleghi, ebbi l'onorevole incarico di riferire al Senato su questo progetto di legge, io mi trovai nella poco felice posizione, che, se avessi ritardato, soltanto di un'ora a presentare una qualsiasi relazione, per la mancanza delle 48 ore regolamentari, il progetto di legge non avrebbe potuto discutersi, neanche oggi, ultimo giorno dei lavori del Senato, con gravissimo danno delle popolazioni che aspettano.

La parte mia è dunque pienamente giustificata.

Ma occorre, ed era utile, per questo progetto di legge una relazione dettagliata? A mio credere sarebbe stata perfettamente superflua.

Il Senato sa, che nel 1904, la Basilicata ebbe la sua legge riparatrice; e nel 1906 l'ebbe la Calabria. Nell'esecuzione pratica di dette leggi, per circostanze, indipendenti dalla volontà di

tutti, si trovarono ostacoli tali, da rendere impossibile la realizzazione della maggior parte dei benefici, che la legge prometteva. Ed allora il Governo si è messo volenteroso all'opera, e, di accordo con la Commissione dell'altro ramo del Parlamento, ha redatto gli articoli del presente progetto di legge, per rimuovere gli ostacoli incontrati, ed aggiungere qualche agevolezza, nei limiti di quel che si è creduto di poter fare. Accennerò ad un esempio pratico soltanto, per evitare al Senato la noia dello esame di 78 articoli, dei quali, per altro, udrà la lettura, quando sarà chiamato ad approvarli.

Per le case distrutte dal terremoto, dandosi una interpretazione lata alla legge, si era, in sulle prime ritenuto, che, anche i ricchi avessero il diritto di vedersene ricostruite a spese dello Stato; poi si vide, che la somma era esorbitante, e si disse, che tale diritto lo avessero soltanto i poveri. In seguito, nè gli uni, nè gli altri; ma invece tutti potevano aspirare ai mutui di favore. Lunga fu l'aspettativa per avere il regolamento, e questo venne, e fu impiantata pure in Calabria la sezione temporanea dell'Istituto « Vittorio Emanuele III », per la concessione di tali mutui; ma, delle tante domande avanzate, nessuna ha potuto accogliersene, malgrado che i denari fossero giacenti nelle casse dell'Istituto, perchè, per avere un mutuo di poche centinaia di lire, oltre la spesa necessaria, che non era lieve, occorrevano tanti e tanti documenti, quanti se ne richiedono, per un grosso mutuo fondiario, con un grande Istituto di credito; ed è tutto dire, perchè ognuno conosce la gravissima difficoltà di tali operazioni. Ora la procedura si è praticamente semplicizzata; si è concessa l'ipoteca privilegiata, si sono diminuite le spese, ed i mutui saranno, praticamente, possibili. E così potrei parlarvi della Cassa agraria di Potenza, e dei Monti frumentari dell'intera Basilicata, pei quali si sono aggiunte disposizioni molto provvide.

Insomma tutte le sanzioni, che si sottopongono alla vostra approvazione, contengono disposizioni, provvidamente integratrici delle leggi precedenti.

La relazione dettagliata era perciò inutile; ed il Senato, che votò quelle leggi, per le disgraziate provincie, afflitte dalla malaria, desolate dall'emigrazione, ed in parte pure di-

strutte dai terremoti, non mancherà di dare a queste nuove disposizioni integratrici il suo plauso unanime, pur come unanime è stato quello dell'altro ramo del Parlamento. (*Approvazioni*).

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. Sono grato ai membri dell'Ufficio centrale e particolarmente all'egregio relatore, l'onorevole De Seta, per il largo conforto che hanno dato a questo disegno di legge, e li ringrazio anche per non averne voluto in alcun modo ritardare l'approvazione da parte del Senato con la estensione di una diffusa relazione.

Effettivamente, come l'onor. De Seta osservava, questo disegno di legge provvede ad integrare le leggi per la Calabria e per la Basilicata, ed io mi permetto di aggiungere che non solo le integra con la interpretazione di alcune disposizioni, ma ne estende e ne agevola l'applicazione con disposizioni nuove e soprattutto accrescendo lo stanziamento dei fondi nella maggior misura, che era consentita dalle condizioni della finanza, affinché i benefici delle leggi del 1904-06 possano avere la più pronta e larga attuazione.

Mi permettano il senatore De Seta ed il Senato di accennare ad un'altra ragione, per cui urge l'approvazione di questo disegno di legge: voglio alludere alle disposizioni susseguenti a quelle che più propriamente riguardano la Basilicata e la Calabria, cioè le disposizioni relative al consolidamento e spostamento degli abitati.

Quando io ricevetti le conclusioni della Commissione, nominata dal mio compianto predecessore con l'incarico di visitare quei paesi, le cui condizioni statiche fossero pericolose, e compresi quale fosse la gravità del problema, onorevole De Seta, ne rimasi sgomento. Tuttavia mi feci animo e ricercai tutti i mezzi con cui si potesse venire in aiuto di una condizione di cose così grave. E con questo disegno di legge il Governo chiede d'esser autorizzato a valersene.

Pertanto mi unisco alla preghiera fatta dal senatore De Seta che piaccia al Senato dargli la sua alta approvazione. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Se nessun altro domanda la parola nella discussione generale, la dichiaro chiusa.

Procederemo a quella degli articoli, che rileggo:

#### TITOLO I.

#### *Provvedimenti per la Basilicata.*

#### CAPO I.

#### *Credito agrario.*

#### Art. 1.

Agli articoli 1, 6, 9, 14, 16 e 24 della legge 31 marzo 1904, n. 140, portante provvedimenti speciali a favore della provincia di Basilicata, sono sostituiti i seguenti:

*Art. 1.* — È istituita una Cassa provinciale di credito agrario per la Basilicata con sede a Potenza. Essa costituisce un ente morale autonomo, è compresa tra gli istituti coi quali può contrattare e operare l'Amministrazione speciale istituita per il credito agrario presso il Banco di Napoli; ed ha per oggetto:

a) di fare anticipazioni in danaro, in atrezzi o in scorte ai Monti frumentari, alle Casse agrarie e ai Consorzi agrari, nei casi e nei modi preveduti dalla presente legge e dal regolamento;

b) di fare anticipazioni agli enfiteuti, di cui negli articoli seguenti, e alle Società cooperative agrarie riconosciute, che abbiano intrapreso industrie agrarie o affini, purchè le anticipazioni servano esclusivamente:

1° alla costruzione di case coloniche, di stalle razionali, di strade poderali, di opere per provvedere i fondi di acqua potabile e di irrigazione o alla chiusura, con muri e siepi, dei terreni aperti;

2° a piantagioni legnose agrarie o a rimboschimenti;

3° ad acquisto di bestiame;

4° all'acquisto di strumenti di lavoro, di materie prime e in generale di scorte. Le anticipazioni, di cui al presente numero, potranno essere somministrate in natura, computando gli oggetti al prezzo di costo:

c) di fare anticipazioni ai proprietari e conduttori di terre, per gli scopi di cui ai nn. 1, 2, 3 della lettera b.

Le anticipazioni per la costruzione di case coloniche e di stalle razionali saranno fatte a misura che procedono i lavori, nè potranno per ciascun proprietario o conduttore di terre superare un limite massimo da fissarsi ogni anno dal Consiglio di amministrazione della Cassa, con l'approvazione del Ministero di agricoltura, industria e commercio.

Le anticipazioni saranno garantite dal privilegio speciale o da ipoteca a norma delle leggi 23 gennaio 1887, n. 4276, e 31 maggio 1903, n. 254, e, secondo la natura di esse, saranno ammortizzabili in un periodo non eccedente i cinquant'anni, mediante annualità comprensive del capitale e dell'interesse nei modi che saranno stabiliti dal regolamento; però quelle destinate all'acquisto di bestiame non potranno avere durata maggiore di due anni.

Un impiego diverso da quello per cui le somme sono state mutate a tenore di questo articolo produrrà la decadenza dal beneficio del termine e il divieto di avvalersi della Cassa per un tempo non inferiore a due anni.

Sulle anticipazioni fatte dalla Cassa provinciale di credito agrario sarà corrisposto un interesse non superiore al 4 per cento; i prestiti per la costruzione di case coloniche e stalle razionali saranno concessi alla ragione del 2.50 per cento.

La Cassa provinciale di credito agrario per i prestiti per la costruzione di case coloniche e stalle razionali godrà del beneficio accordato dall'articolo 23 della legge 31 marzo 1904 nei limiti del fondo da esso autorizzato.

*Art. 6.* — Nei comuni nei quali sia riconosciuta la necessità della costituzione del Monte frumentario o dell'aumento del patrimonio di quello esistente, la dotazione potrà essere formata o integrata mediante concessione di parte del grano che il Demanio dello Stato riceve annualmente nella provincia a titolo di prestazione perpetua.

La concessione del grano al Monte non potrà essere fatta per un periodo di tempo maggiore di 10 anni.

Qualora questi mezzi manchino o siano insufficienti, la Giunta provinciale amministrativa ha facoltà, sentito il Consiglio comunale, di assegnare in tutto o in parte, per gli scopi indicati nella prima parte del presente articolo il quarto della rendita iscritta, corrispondente

ai beni delle corporazioni religiose soppresse, di cui all'articolo 35 della legge 7 luglio 1866, n. 3036.

La Giunta provinciale amministrativa stabilirà la misura e la durata di tale assegnazione, la quale non è rimborsabile.

*Art. 9* — Il capitale di ciascun Monte è costituito:

1° del capitale in natura e in denaro, posseduto;

2° dell'anticipazione di una somma non superiore a lire 10,000 da concedersi dalla Cassa provinciale di credito agrario;

3° del magazzino montuario per deposito delle derrate e degli attrezzi;

4° di quei terreni che venissero ceduti al Monte, oltre quelli di cui all'art. 7, dagli enti morali o dai privati.

A questo effetto i comuni sono autorizzati a fare gratuitamente tali cessioni.

Dai terreni comunali sarà dedotta una porzione, possibilmente in un solo appezzamento di superficie, non minore di ettari 2 e nel punto più vicino all'abitato, la quale sarà destinata a formare il campo sperimentale comunale. Tale campo sarà coltivato a cura dell'Amministrazione del Monte, sotto la direzione della Cattedra ambulante circondariale, e la rendita o perdita derivante dalla coltura saranno attribuite all'Amministrazione del Monte.

Per quei Monti che non avessero magazzino montuario, l'Amministrazione provvederà un locale conveniente, togliendolo, ove occorra, in affitto.

Qualora non si potesse ottenere dal comune il terreno per il campo sperimentale, questo sarà acquistato, su parere del direttore della Cattedra ambulante, a cura dell'Amministrazione del Monte, con i mezzi che potranno anche essere eccezionalmente somministrati dalla Cassa provinciale.

*Art. 14.* — Le Casse agrarie possono costituirsi mediante trasformazione o fusione di Monti frumentari e di Opere pie di credito, ovvero per iniziativa dei comuni, delle Opere pie, di altri enti morali o di privati.

Le Casse agrarie, costituite con la forma di Società cooperative in nome collettivo, devono osservare le disposizioni del Codice di commercio concernenti la costituzione e il riconoscimento legale delle Società cooperative.

*Art. 16.* — Le anticipazioni della Cassa provinciale alle Casse agrarie di regola non potranno essere superiori al capitale da ciascuna di queste posseduto. In tali casi eccezionali e previa autorizzazione data con decreto del Ministero di agricoltura, industria e commercio, tali anticipazioni potranno raggiungere il doppio del capitale.

Le Casse agrarie potranno essere autorizzate a funzionare come Casse di risparmio esercenti il credito agrario, con le norme che saranno stabilite nel regolamento.

*Art. 24.* — Il Ministero di agricoltura, industria e commercio aprirà ogni anno due concorsi a premi, uno fra i Consorzi agrari che si siano costituiti da almeno un anno con un capitale iniziale intieramente versato non minore di lire 3000; l'altro tra le Casse agrarie costituite, in qualsiasi forma, da almeno un anno.

Per il conferimento dei premi alle istituzioni vincitrici dei concorsi è stanziata nel bilancio della spesa del Ministero di agricoltura, industria e commercio la somma di lire 10,000 all'anno (n. 13 della tabella A).

(Approvato).

*Art. 2.*

La spesa annua di lire 10,000, autorizzata dall'art. 36 della legge 31 marzo 1904, n. 140, per imprevisti relativi alle opere di miglioramento agrario, contemplate dai titoli I e II della legge stessa, n. 14, tabella A, è destinata a provvedere anche alle spese necessarie per la vigilanza governativa, di cui all'art. 21 della legge.

(Approvato).

*Art. 3.*

Le somme percepite dallo Stato, dalla pubblicazione della legge 31 marzo 1904, n. 140, per fitti e prezzi di cessione dei beni di cui all'articolo 2, n. 2, della legge stessa, verranno corrisposte, al netto delle spese d'amministrazione, dalla Cassa provinciale di credito agrario, la quale sarà, senz'altro, surrogata nei diritti dello Stato verso i terzi.

Durante il tempo in cui i beni suddetti rimangono in possesso della Cassa, lo Stato rimborserà alla medesima l'ammontare del-

l'imposta fondiaria erariale, che questa avrà annualmente pagata per i beni da essa amministrati.

(Approvato).

*Art. 4.*

Le competenze dei notai sugli atti stipulati per la Cassa provinciale e le Casse agrarie sono ridotte alla metà di quelle fissate dalla legge in vigore.

(Approvato).

CAPO II.

*Provvedimenti per l'agricoltura e per la conservazione dei boschi.*

*Art. 5.*

In aggiunta alle spese stabilite dalla tabella A, annessa alla legge 31 marzo 1904, n. 140, saranno stanziate pel funzionamento delle cattedre ambulanti d'agricoltura nella provincia di Potenza annue lire 32,000, nell'esercizio finanziario 1908-909 e lire 30,000 in ciascuno degli esercizi successivi dal 1909-910 al 1923-924.

(Approvato).

*Art. 6.*

Nel bilancio del Ministero delle finanze è stanziato per un ventennio, a partire dall'esercizio finanziario 1908-909, la somma annua di lire 15,000 per conferire premi a quei coltivatori che introdurranno nelle loro aziende la coltivazione del tabacco, secondo le norme e le condizioni stabilite dagli art. 10 a 110 del regolamento 8 novembre 1900, sulla coltivazione indigena del tabacco.

(Approvato).

*Art. 7.*

Il limite massimo del premio di costruzione che il Ministero d'agricoltura, industria e commercio potrà assegnare ai proprietari delle case coloniche, costruite dopo la pubblicazione della legge 31 marzo 1904, n. 140, di cui all'art. 34 di detta legge, è elevato a lire 1500, fermo rimanendo il relativo stanziamento in bilancio autorizzato al n. 6 della tabella A allegata alla legge medesima.

(Approvato).

## Art. 8.

La spesa delle ispezioni tecniche, per il taglio generale o parziale dei boschi vincolati di proprietà privata, di cui all'ultimo comma dell'art. 40 della legge 31 marzo 1904, n. 140, è a carico dello Stato.

(Approvato).

## Art. 9.

Sono dichiarati inalienabili e passeranno in consegna all'ispezione forestale i boschi di proprietà demaniale esistenti in Basilicata.

(Approvato).

## CAPO III.

## Opere pubbliche.

## Art. 10.

È autorizzata la spesa di lire 9,000,000 per la costruzione di strade nazionali in Basilicata.

Alla medesima sarà provveduto:

a) per lire 5,800,000 mediante il trasporto di lire 2,000,000 dai fondi concessi dalla legge 3 luglio 1902, n. 297, per le strade provinciali nn. 29 e 55 (dipendenti dalla legge 30 maggio 1875, n. 2521) e 117 (dipendente dalla legge 23 luglio 1881, n. 333), e di lire 3,800,000 dai fondi accordati dalla legge 31 marzo 1904, n. 140, per la costruzione di strade provinciali sovvenute;

b) per lire 3,200,000 con un nuovo stanziamento da iscriversi nella parte straordinaria degli stati di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici.

(Approvato).

## Art. 11.

In aggiunta alle somme concesse ai nn. 3, 4 e 5 della tabella F, annessa alla legge del 31 marzo 1904, n. 140, per l'esecuzione d'opere pubbliche in provincia di Basilicata, sono autorizzate le seguenti maggiori assegnazioni da iscriversi nella parte straordinaria degli stati di previsione per la spesa del Ministero dei lavori pubblici:

a) strade comunali obbligatorie da ultimare e sistemare, lire 1,500,000;

b) strade da costruire e sistemare per allacciare alla esistente rete stradale i comuni e le frazioni di comuni ora isolati, lire 1,600,000;

c) lavori di consolidamento delle frane, risanamento degli abitati e fornitura di acqua potabile, lire 910,000.

(Approvato).

## Art. 12.

È autorizzata la spesa di lire 1,600,000, da iscriversi nella parte straordinaria degli stati di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici, per provvedere di conveniente sede gli uffici governativi di Potenza, mediante l'ampliamento e l'adattamento delle caserme « XVIII agosto » e « Mario Pagano », od anche di una sola di esse.

(Approvato).

## Art. 13.

In corrispettivo della cessione da parte del Ministero della guerra delle caserme sopradette saranno sulla somma di lire 1,600,000, di cui all'articolo precedente, prelevate a favore del Ministero medesimo lire 590,000 da destinarsi al completamento della caserma « Basilicata ».

Detta somma sarà dal Ministero dei lavori pubblici versata in tesoreria in tre esercizi finanziari, nella seguente misura:

nell'esercizio	1908-909	lire	100,000;
	id.	1909-910	» 250,000;
	id.	1910-911	» 240,000.

I versamenti si faranno con le forme e con le modalità indicate nelle leggi 5 maggio 1901, n. 151, e 14 luglio 1907, n. 496, e saranno assegnate in aumento agli stanziamenti della parte straordinaria degli stati di previsione della spesa del Ministero della guerra.

(Approvato).

## Art. 14.

La somma di lire 900,000 concessa al n. 6 della tabella F annessa alla legge 31 marzo 1904, n. 140, per le spese del Commissariato civile di Basilicata, è ridotta a lire 765,000.

(Approvato).

## Art. 15.

Gli stanziamenti da iscriversi nella parte straordinaria degli stati di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici, negli

esercizi finanziari dal 1908-909 al 1922-923 relativi alle opere pubbliche della Basilicata, autorizzati dalla presente legge e da quelle anteriori, sono determinati in conformità dell'annessa tabella *A*, che sostituisce quella *F*, allegata alla legge 31 marzo 1904, n. 140.

(Approvato).

#### Art. 16.

Nello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici, per l'esercizio finanziario 1908-909, saranno portate le variazioni stabilite nella tabella *B* annessa alla presente legge.

(Approvato).

#### Art. 17.

Ai comuni contemplati nella tabella *E*, annessa alla legge 31 marzo 1904, n. 140, sono aggiunti:

a) per il risanamento degli abitati, il comune di Potenza;

b) per il consolidamento delle frane, i comuni di Carbone, Noepoli, Rapolla, Sarconi-Tolve, Tricarico, Venosa e Sasso Castalda.

(Approvato).

#### Art. 18.

La esenzione temporanea dalla imposta pei fabbricati nuovi, stabilita dall'art. 18 della legge 26 gennaio 1865, n. 2136, è estesa a cinque anni ai fabbricati, costruzioni e ricostruzioni rese necessarie nei lavori di risanamento della città di Potenza, che saranno indicati in un progetto speciale da approvarsi con decreto Reale.

Al detto comune è data facoltà di richiedere, nel termine di un anno dalla pubblicazione della presente legge, che siano ad esso, per decreto Reale, udito il Consiglio di Stato, estese tutte o parte delle disposizioni contenute negli articoli 12, 13, 15, 16 e 17 della legge 15 gennaio 1885, n. 2892 nei modi prescritti dalla legge stessa.

(Approvato).

#### Art. 19.

Ai comuni di Basilicata, non compresi nella tabella *E* della legge 31 marzo 1904, n. 140, i quali essendo sforniti di acqua potabile o essendone dotati in quantità insufficiente abbiano

iniziato e completato entro il decennio dalla pubblicazione della presente legge la costruzione di nuove condutture, sarà accordato un sussidio pari alla metà degli interessi e della quota di ammortamento sui mutui contratti a tale scopo.

Eguale sussidio sarà concesso a quei comuni i quali abbiano iniziato e completato mediante mutui, nello stesso periodo di tempo, opere straordinarie intese alla ricostruzione od al miglioramento delle condutture esistenti.

Il termine per l'ammortamento dei mutui non potrà essere inferiore ai 35 anni.

Alla relativa spesa sarà provveduto con un fondo da iscriversi per ciascun esercizio finanziario nella parte straordinaria dello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici. Le singole concessioni non potranno però superare, annualmente, il fondo all'uopo stanziato.

(Approvato).

#### Art. 20.

Alla conservazione ed alla manutenzione degli acquedotti costruiti in esecuzione della presente legge, e di quella del 31 marzo 1904, n. 140, provvedono i comuni, o separatamente, o riuniti in consorzio, qualora trattisi di acquedotti intercomunali.

La formazione di ciascun consorzio è promossa dal commissario civile in tempo utile affinché il consorzio possa funzionare regolarmente, appena ultimati i lavori dell'acquedotto.

Il progetto di consorzio conterrà le basi e le quote di concorso ed il numero dei rappresentanti da assegnarsi a ciascun comune in relazione al rispettivo grado d'interesse.

Il consorzio è costituito con decreto del ministro dei lavori pubblici, udito il Consiglio superiore dai lavori pubblici.

Contro la ripartizione della spesa fra i comuni consorziati è ammesso il ricorso alla V sezione del Consiglio di Stato.

(Approvato).

#### Art. 21.

Gli statuti dei consorzi, deliberati dai rappresentanti dei comuni consorziati, saranno approvati dalla Giunta provinciale amministrativa, sentito il competente ufficio del Genio ci-

vile ed il medico provinciale, ed omologati dal Prefetto.

Le deliberazioni consorziali sono regolate e rese esecutorie nei modi e con le formalità prescritti per quelle comunali.

(Approvato).

#### Art. 22.

In caso di espropriazioni per l'esecuzione di opere pubbliche in Basilicata il reddito imponibile di cui all'ultimo comma dell'articolo 47 della legge 31 marzo 1904, n. 140, che dovrà servire di base al computo per il pagamento delle indennità, sarà quello portato dal catasto vigente al momento della pubblicazione del relativo piano particolareggiato.

(Approvato).

#### Art. 23.

Sono estese alle opere pubbliche da eseguirsi in Basilicata le norme dell'art. 5 della legge 19 luglio 1907, n. 549.

(Approvato).

#### CAPO IV.

##### *Amministrazione.*

#### Art. 21.

Le funzioni di commissario civile per le opere pubbliche ed i rimboschimenti in Basilicata, di cui nel titolo VII della legge 31 marzo 1904, n. 140, sono esercitate dal prefetto di Potenza, coadiuvato dal Consiglio del Commissariato e da un ufficio amministrativo.

Nei casi di assenza o di impedimento del prefetto esse spettano al funzionario che ne fa le veci.

(Approvato).

#### Art. 25.

Il prefetto nella sua qualità di commissario:

1° dispone lo studio e la compilazione dei progetti di tutte le opere pubbliche e dei rimboschimenti da eseguirsi in Basilicata, valendosi a tal fine del personale del Genio civile e di quello forestale, i quali procederanno di accordo in tutto quando riguarda la sistemazione idraulica forestale ed il rimboschimento dei bacini montani;

2° invigila sulla gestione dei lavori e provvede al relativo servizio per mezzo dell'ufficio amministrativo posto alla sua dipendenza;

3° esercita infine tutte le altre attribuzioni che gli sono deferite dalla legge.

(Approvato).

#### Art. 26.

Il Consiglio del Commissariato è presieduto dal prefetto o da chi ne fa le veci, ed è composto:

- a) dell'ingegnere-capo del Genio civile;
- b) dell'intendente di finanza;
- c) dell'ispettore forestale;
- d) di un rappresentante della provincia o di un supplente, eletti dal Consiglio provinciale;
- e) del presidente della Camera di commercio di Potenza;
- f) del capo dell'ufficio amministrativo del Commissariato;
- g) di un agricoltore e di uno esperto in silvicoltura, nominati dal Ministero di agricoltura, industria e commercio.

I membri a scelta ed elettivi del Consiglio del Commissariato durano in carica due anni e possono essere riconfermati.

Il medico provinciale interverrà nelle sedute, in cui si debbono trattare materie attinenti alla igiene ed avrà voto consultivo.

(Approvato).

#### Art. 27.

Il Consiglio del Commissariato esercita le particolari attribuzioni che gli sono deferite dalla legge 31 marzo 1904, n. 140 e dalla presente. In genere poi esso coadiuva coi suoi pareri e con le sue proposte, il commissario nel disimpegno di tutto quanto è richiesto per l'applicazione delle leggi stesse e che non sia d'indole esclusivamente tecnica. Esamina, nei riguardi economici ed amministrativi, i progetti di nuova costruzione di opere pubbliche e quelli di rimboschimenti, e cura che sia conservata unità d'indirizzo nella loro compilazione.

(Approvato).

#### Art. 28.

Al prefetto, quale presidente del Consiglio del Commissariato, è assegnata una indennità

annua da stabilirsi con decreto Reale su proposta dei ministri dell'interno e dei lavori pubblici.

(Approvato).

Art. 29.

L'ufficio amministrativo del Commissariato è composto d'impiegati dei Ministeri dei lavori pubblici e di agricoltura, industria e commercio, e, in quanto occorra, dell'Amministrazione provinciale dell'interno.

Esso compie altresì per quanto riguarda le opere e gli oggetti contemplati nella legge 31 marzo 1904, n. 140 e nella presente, quei servizi che, secondo le norme vigenti, spetterebbero all'ufficio di prefettura.

(Approvato).

Art. 30.

I progetti di tutti i lavori, alla esecuzione dei quali provvede il Commissariato, sono approvati dal Ministero dei lavori pubblici sul parere dell'ispettore superiore compartimentale del Genio civile quando l'importo delle opere non supera le lire 200,000, e del Consiglio superiore dei lavori pubblici, quando eccede tale limite.

Per l'esame di tali progetti nei riguardi forestali sono aggregati al Consiglio superiore dei lavori pubblici due ispettori superiori forestali in servizio attivo.

Vi è pure aggregato l'ispettore superiore amministrativo o quell'altro funzionario di grado a questo non inferiore che dirige il servizio della Basilicata nel Ministero dei lavori pubblici.

(Approvato).

Art. 31.

I lavori sono eseguiti secondo l'ordine stabilito nel piano regolatore di massima, di cui all'art. 94 della legge 31 marzo 1904, n. 140.

L'ufficio del Genio civile e l'ispezione forestale preparano annualmente d'accordo e presentano al commissario il programma dei lavori da compiersi nell'anno successivo, proponendo pure quelle modificazioni al piano regolatore che ritengano eventualmente necessarie. Il programma, dopo l'esame ed il parere del Consiglio di Commissariato, è trasmesso al Ministero dei lavori pubblici il quale l'approva sentito,

per la parte attinente al regime ed al servizio forestale, il Ministero di agricoltura, industria e commercio.

(Approvato).

Art. 32.

Le somme complessive degli stanziamenti annuali, risultanti dalla tabella A, annessa alla presente legge, rimarranno invariate. Potrà però essere variato il riparto di tali somme fra le diverse categorie di lavoro, in conformità al programma di cui nel precedente articolo.

Le somme, che per una o più categorie di lavori fossero stanziare in meno in uno o più esercizi si dovranno reintegrare negli esercizi successivi.

(Approvato).

Art. 33.

È soppressa la Commissione centrale consultiva istituita dall'art. 92 della legge 31 marzo 1904, n. 140.

(Approvato).

CAPO V.

*Provvedimenti tributari.*

Art. 34.

Alle vendite dei beni immobili che saranno fatte dalla Cassa provinciale di credito agrario per la Basilicata, istituita con la legge 31 marzo 1904, n. 140, è applicabile la riduzione della tassa di registro ad un quarto della misura normale con le agevolazioni consentite dall'articolo 10 della legge 23 gennaio 1902, n. 25, allegato C.

(Approvato).

Art. 35.

I ricorsi, i documenti, gli estratti catastali, i certificati ipotecari e tutti gli altri atti che possono occorrere pel funzionamento della Cassa anzidetta, anche per comprovare la proprietà, la libertà ed il valore degli immobili offerti alla Cassa in garanzia delle operazioni di anticipazioni, saranno stesi in carta libera e rilasciati gratuitamente dai pubblici uffici, quando siano richiesti dalla Direzione della Cassa.

(Approvato).

## Art. 36.

Salvo il disposto dell'articolo 74 della legge 31 marzo 1904, n. 140, e dell'art. 34 della presente, e ferma in queste parti l'applicazione delle tasse di bollo ed ipotecarie, secondo le norme vigenti, sono estese a favore della Cassa provinciale di credito agrario, per la Basilicata, le disposizioni contenute nell'art. 26 della legge 29 marzo 1906, n. 100, pel credito agrario in Sicilia.

(Approvato).

## Art. 37.

Nei comuni della Basilicata, maggiormente infestati dalla malaria, saranno distribuiti annualmente, prodotti chinacei fino alla concorrenza del valore di lire 40,000, la qual somma verrà prelevata dal capitolo del bilancio del Ministero delle finanze riguardante i sussidi per diminuire le cause della malaria.

(Approvato).

## TITOLO II.

*Provvedimenti per le Calabrie.*

## Art. 38.

È autorizzata la maggiore spesa di lire 2,100,000 in aumento alla somma di lire 3,465,000 concessa dalla legge 25 giugno 1906, n. 255, per lavori di frane minaccianti gli abitati delle Calabrie.

Agli abitati iscritti nella tabella G della legge sopradetta sono aggiunti i seguenti:

a) in provincia di Catanzaro: Dinami;

b) in provincia di Cosenza: Calopezzati, Campana, Cariati, Castiglione Cosentino, Lungro, Pedace, Pietrapaola, S. Vincenzo La Costa (frazione S. Sisto);

c) in provincia di Reggio Calabria: Camini, Caridà, Laganadi (frazione di S. Giorgio), Maropati, Portigliola, Reggio Calabria (frazioni Orti e Vito Superiore), Sambatello e sue frazioni di Minitti e S. Giovanni, S. Eufemia di Aspromonte, S. Roberto e frazione S. Pieri, Scido, Seminara, Staiti, Terranova Sappo Minullo (frazione Scroforio).

(Approvato).

## Art. 39.

La somma di lire 2,100,000 di cui al precedente articolo, sarà stanziata nella parte

straordinaria degli stati di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici nella seguente misura:

per l'esercizio finanziario 1909-910 . . .	L.	400,000
Id. 1910-911 . . .	»	300,000
Id. 1911-912 . . .	»	250,000
id. 1912-913 . . .	»	250,000
Id. 1913-914 . . .	»	300,000
Id. 1914-915 . . .	»	300,000
Id. 1915-916 . . .	»	300,000
Totale . . .		L. 2,100,000

(Approvato).

## Art. 40.

È autorizzata la maggiore spesa di 500,000 lire in aumento a quella di lire 1,500,000 di cui all'articolo 1, lettera c, della legge 29 dicembre 1907, n. 810.

Tale somma sarà prelevata, salvo a reintegrarla in caso di necessità, dall'assegnazione fatta con l'articolo 7 della legge 25 giugno 1906, n. 255, trasportando la somma stessa nello esercizio 1908-909, dal conto residui del relativo capitolo dello stato di previsione della spesa del Ministero dell'interno al conto residui del capitolo apposito del bilancio del Ministero dei lavori pubblici.

(Approvato).

## Art. 41.

I comuni della Calabria, che, anteriormente alla data della pubblicazione della legge 25 giugno 1906, n. 255, abbiano contratto mutui per condutture di acque potabili, i cui lavori fossero in corso di esecuzione alla stessa data, avranno diritto, per le annualità dei mutui suddetti, non ancora pagate a tutto il 1906, al sussidio assegnato dal secondo comma della legge medesima, in ragione della metà degli interessi e della quota di ammortamento.

Il termine di cinque anni indicato nel secondo comma dell'articolo 42 della legge anzidetta è prorogato di cinque anni.

(Approvato).

## Art. 42.

I sussidi, che sulla somma di lire 1,000,000 concessa dall'ultimo comma dell'articolo 42 della legge 25 giugno 1903, n. 255, saranno corrisposti ai comuni della Calabria, che al 27 giugno

1906 non abbiano ancora estinto totalmente le passività incontrate per condutture d'acqua potabile compiute prima della stessa data, dovranno dai comuni stessi essere impiegate nell'estinzione delle passività suddette, ovvero nell'esecuzione di opere pubbliche di riconosciuta utilità.

L'importare di ognuno di tali sussidi non potrà mai essere maggiore di quello delle passività di ciascun comune non ancora estinte al 27 giugno 1906.

(Approvato).

#### Art. 43.

Al pagamento del concorso dello Stato nei mutui contratti dai comuni della Calabria per fornirsi di acqua potabile di cui al secondo comma del citato articolo 42 ed all'articolo 41 della presente legge, sarà provveduto mediante apposito stanziamento da fissarsi, per ogni esercizio finanziario a decorrere da quello 1908-1909, con la legge annuale del bilancio.

Il periodo di ammortamento dei mutui che saranno contratti dai comuni stessi, non potrà essere mai inferiore ai 35 anni.

Per l'esercizio finanziario 1908-909 lo stanziamento, per provvedere alla spesa di cui al primo comma del presente articolo, è fissato in lire 100,000, con prelevamento per lire 50,000 dal fondo di riserva, iscritto al capitolo 254 del bilancio del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio medesimo.

(Approvato).

#### Art. 44.

La spesa straordinaria di lire 5,000,000 di cui al citato art. 42 della legge 21 giugno 1906, n. 255, è ridotta alla somma di lire 1,050,000 corrispondente agli stanziamenti iscritti nella parte straordinaria degli stati di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici, per gli esercizi finanziari 1906-907 e 1907-908, giusta la tabella A della legge 19 luglio 1907, n. 549.

(Approvato).

#### Art. 45.

Le occupazioni temporanee dei terreni, sui quali sono costruite le baracche, che debbono essere concesse ai termini dell'art. 9 della legge 25 giugno 1906, n. 255, possono essere

protratte, di anno in anno, fino al termine di anni sei, decorrenti dal giorno in cui ebbero luogo. Si intenderanno protratte per l'anno successivo, quando non sia stata data licenza al proprietario del suolo sei mesi prima della fine dell'anno in corso.

Qualora occorra renderle definitive, si procederà secondo le norme contenute negli articoli 16 e seguenti della legge 25 giugno 1865, n. 2359.

(Approvato).

#### Art. 46.

L'indennità dovuta ai proprietari espropriati sarà determinata sulla media del valore venale e dei fitti coacervati dell'ultimo sessennio anteriore al giorno 8 settembre 1905, purché esse abbiano data certa, corrispondente al rispettivo anno di locazione.

In mancanza di tali fitti accertati, l'indennità sarà fissata sulla media risultante dal valore venale e dall'imponibile netto agli effetti dell'imposta sui terreni.

In mancanza di amichevole accordo l'indennità dovuta ai proprietari dei suoli per occupazioni temporanee sarà determinata in modo definitivo da una Commissione arbitrale composta del pretore del mandamento, di un delegato eletto dal Consiglio comunale e di un rappresentante dell'Intendenza di finanza della provincia.

(Approvato).

#### Art. 47.

I termini fissati con l'art. 1 della legge 11 luglio 1907, n. 534, per la compilazione dei piani regolatori e per la presentazione delle domande di mutuo, sono, rispettivamente, prorogati di due anni e di sei mesi.

(Approvato).

#### Art. 48.

I privati che vorranno giovare di mutui di favore consentiti dalla legge 25 giugno 1906, n. 255, dovranno unire alla domanda la documentazione del possesso legittimo del fabbricato distrutto o danneggiato.

Se la dimostrazione del possesso legittimo non si possa dedurre dai documenti prodotti a corredo della domanda, l'interessato potrà farla

con le norme degli articoli 1 e 2 della legge 19 giugno 1888, n. 5447 (serie 3ª).

Non è necessaria la prova della libertà del fondo.

L'ipoteca iscritta a garanzia del mutuo è valida di fronte a tutti.

Non occorre l'adesione dei creditori ipotecari o degli usufruttuari nel caso che il proprietario intenda ricostruire lo stabile su di un'area diversa dall'antica.

Il danneggiato ha diritto ad ottenere la concessione del mutuo anche quando intenda ricostruire la propria casa nei nuovi centri su aree concesse ai sensi dell'art. 67 della presente legge.

Agli effetti dell'art. 25 della citata legge 25 giugno 1906, basterà la pubblicazione delle domande di mutuo nel giornale degli annunci giudiziari e l'affissione per 15 giorni all'albo del comune, ove esiste la casa danneggiata o distrutta.

La pubblicazione e l'affissione tiene luogo di notifica.

Per le case da ricostruire nei nuovi centri, il biennio per la somministrazione rateale del mutuo, decorrerà dal giorno del sorteggio delle aree di che all'art. 71.

(Approvato).

#### Art. 49.

Possono valersi dei benefici della legge 25 giugno 1906, n. 255 e nei limiti stabiliti dall'art. 25 della stessa legge anche gli utenti degli edifici distrutti o danneggiati dal terremoto.

(Approvato).

#### Art. 50.

Le domande per la ricostruzione o riparazione di edifici posseduti in comune, sono ammissibili anche se presentate da un solo degli aventi diritto e per l'intera somma che potrebbe concedersi se la domanda fosse stata presentata da tutti i partecipi. All'uopo saranno osservate le disposizioni contenute nell'art. 3 della legge 19 giugno 1888, n. 5447.

(Approvato).

#### Art. 51.

Le perizie dei lavori che devono essere unite alle domande di mutui, di cui all'art. 22 della

legge 25 giugno 1906, n. 255, potranno, a richiesta dell'istituto mutuante, essere sottoposte al riscontro dell'Ufficio del Genio civile quando vi sia fondato dubbio che i lavori per i quali è richiesto il mutuo eccedano il limite dello stretto necessario o comprendano opere di abbellimento e di ampliamento.

Gli uffici del Genio civile coadiuveranno i prefetti ed i sindaci nell'invigilare che nei lavori di ricostruzione o di riparazione delle case danneggiate, per i quali furono concessi mutui, siano osservate le prescrizioni vigenti.

(Approvato).

#### Art. 52.

Restando invariate le somme complessive degli stanziamenti annuali risultanti dalla tabella A annessa alla legge 19 luglio 1907, n. 549, potrà essere variato il riparto degli stanziamenti annuali fra le diverse categorie di lavori, reintegrando negli esercizi successivi le somme stanziare in meno in uno o più esercizi.

(Approvato).

#### Art. 53.

Le assegnazioni annue di lire 500,000 ciascuna, che ancora rimangono da stanziare in bilancio sulla somma di lire 5,000,000 autorizzata dal 1° comma dell'art. 16 della legge 25 giugno 1906, n. 255, verranno iscritte, a partire dal 1909-10, e senza variarne la destinazione, nel bilancio del Ministero dei lavori pubblici in aggiunta alle altre spese indicate nella tabella A annessa alla legge 19 luglio 1907, n. 549.

Con decreto del ministro del tesoro, verrà provveduto al trasporto dal bilancio dell'interno al bilancio dei lavori pubblici così dell'assegnazione di competenza dell'esercizio 1908-909, come delle somme rimaste da pagare sulle assegnazioni annue di lire 500,000 stanziare negli esercizi 1906-907 e 1907-908 in esecuzione del 2° comma del citato art. 16 della legge 25 giugno 1906, n. 255.

(Approvato).

#### Art. 54.

La distribuzione annuale e gratuita dei prodotti chinacci ai comuni delle Calabrie mag-

giormente infestati dalla malaria, di che è parola nell'art. 98 della legge 25 giugno 1906, n. 255, è aumentata fino alla concorrenza del valore di lire 40,000.

(Approvato).

Art. 55.

Gli stanziamenti, di cui ai nn. 3 e 4 della tabella A, annessa alla legge 25 giugno 1906, n. 255, costituiscono un complessivo ed unico fondo, allo scopo di provvedere nella maniera più opportuna all'acquisto dei terreni occorrenti per l'impianto dei poderi dimostrativi e alla costruzione dei fabbricati rurali per i poderi suddetti.

(Approvato).

Art. 56.

L'Istituto di credito « Vittorio Emanuele III » è compreso fra gli enti, con i quali può contrattare ed operare l'Amministrazione speciale istituita per il credito agrario presso il Banco di Napoli.

(Approvato).

Art. 57.

Le sedi dell'Istituto « Vittorio Emanuele III » potranno fare prestiti in danaro anche al proprietario o conduttore per gli scopi e nei modi e limiti degli articoli 11, 12, 13 e 15 della legge 15 luglio 1906, n. 383.

(Approvato).

Art. 58.

Il privilegio speciale della legge 23 gennaio 1887, n. 4276 (serie 3ª), sarà costituito per la durata del prestito e nel caso di mancato pagamento dell'obbligazione alla scadenza, conserverà efficacia fino alla realizzazione del credito dell'Istituto, senza bisogno di rinnovazione.

(Approvato).

Art. 59.

Le competenze dei notai sugli atti stipulati dall'Istituto « Vittorio Emanuele III » per l'esercizio del credito agrario, sono ridotte alla metà di quelle fissate dalla legge in vigore.

(Approvato).

TITOLO III.

*Disposizioni comuni alla Basilicata  
e alla Calabria.*

Art. 60.

Le provincie e i comuni possono essere autorizzati ad anticipare, provvedendovi direttamente, l'esecuzione delle opere pubbliche di loro interesse contemplate dalle leggi 31 marzo 1904, n. 340, e 25 giugno 1906, n. 255, e dalla presente.

Il rimborso della spesa, anticipata dalle provincie e dai comuni, sarà fatto senza interessi dallo Stato negli esercizi finanziari, in cui l'opera avrebbe dovuto eseguirsi secondo il piano regolatore e nella misura degli stanziamenti per ciascun esercizio previsti nel piano medesimo.

Il versamento allo Stato dell'eventuale contributo posto a carico delle provincie, per le opere la cui esecuzione sia stata anticipata ai sensi del presente articolo, sarà effettuato a decorrere dall'esercizio finanziario immediatamente successivo a quello in cui avrà avuto luogo il pagamento di rimborso della spesa anticipata.

I progetti dei lavori saranno compilati a cura della provincia e dei comuni, che dovranno pure provvedere alla direzione e sorveglianza dei lavori.

In ciascun progetto sarà computata, per spesa di compilazione, di direzione e sorveglianza, una somma corrispondente al decimo dell'ammontare dei lavori e delle espropriazioni.

Il collaudo delle opere sarà eseguito, con le norme vigenti per i lavori di conto dello Stato, da un funzionario del Genio civile, il quale dovrà accertare che l'opera sia bene eseguita ed in corrispondenza al progetto approvato dal Ministero.

(Approvato).

Art. 61.

Quando per l'esecuzione di lavori di sistemazione idraulica o forestale in bacini montani di corsi d'acqua, occorra provvedere al rinsaldamento ed al rimboscamento di terreni pascolivi, cespugliati od in qualche modo redditivi, sarà, per la temporanea cessione di questi al-

l'Amministrazione governativa, assegnata ai proprietari un'annua indennità in somma fissa, tenuto conto del reddito all'epoca dell'inizio del lavoro di rimboscamento.

In caso di mancato accordo, l'indennità sarà liquidata da una Commissione arbitrale costituita a norma dell'articolo 46 della presente legge.

L'indennità decorre dalla data della presa in consegna dei terreni da parte dell'Amministrazione governativa per procedere ai lavori di rinsaldamento e rimboscamento e cessa con la riconsegna al proprietario del terreno rinsaldato e rimboschito, la quale avverrà compiuti e collaudati che siano i lavori.

Il proprietario dei terreni rinsaldati e rimboscati dovrà compiere le operazioni di governo boschivo in conformità del piano di coltura e di conservazione approvato dal Ministero di agricoltura.

Nessuna indennità sarà corrisposta per la presa in possesso di quei terreni che fossero riconosciuti non produttivi di reddito.

Se all'atto della consegna dei terreni rinsaldati e rimboschiti risultasse, per effetto dei lavori eseguiti, un permanente deprezzamento del fondo in confronto alle condizioni anteriori, l'indennità spettante al proprietario sarà, in caso di mancato accordo, determinata nei modi prescritti dalla legge sulle espropriazioni.

(Approvato).

#### TITOLO IV.

*Consolidamento di frane minaccianti abitati e trasferimenti di abitati in nuova sede.*

##### Art. 62.

È autorizzata la spesa straordinaria di lire 6,590,000 (sei milioni cinquecentonovantamila) da inscrivere nella parte straordinaria del bilancio del Ministero dei lavori pubblici e da ripartire nel modo seguente:

a) lire 1,200,000 per lavori di consolidamento degli abitati indicati nella tabella D unita alla presente legge;

b) lire 1,530,000 per acquisto dell'area occorrente alla ricostruzione totale o parziale degli abitati, indicati nella successiva tabella E, che dovranno trasferirsi totalmente o parzialmente in nuova sede;

c) lire 3,200,000 per aperture di strade e piazze e per la ricostruzione di case comunali, chiese e scuole nei nuovi abitati da costruire;

d) lire 660,000 per spese imprevidite e spese del personale adibito ai lavori di consolidamento e di trasferimento di abitati.

Per far fronte alla parte della spesa suaccennata che dovrà erogarsi nella ricostruzione in nuova sede di abitati appartenenti alle provincie della Calabria, il Governo del Re è autorizzato a prelevare la somma di lire 2,600,000 dall'assegnazione fatta con l'articolo 7 della legge 25 giugno 1906, n. 255.

Tale somma sarà trasportata nell'esercizio 1908-909 dal conto residui del relativo capitolo dello stato di previsione della spesa per il Ministero dell'interno al conto residui dei nuovi capitoli da inscrivere, per l'esercizio suaccennato, nello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici, in corrispondenza alla tabella C allegata alla presente legge, e costituirà il primo degli stanziamenti in cui la predetta spesa di lire 6,590,000 sarà ripartita, come dalla tabella stessa, per gli esercizi 1908-909 al 1914-915 inclusivamente.

La spesa di lire 3,200,000 autorizzata alla lettera c, sarà aumentata degli eventuali concorsi o sussidi che, per effetto delle leggi vigenti, dovranno corrispondersi o verranno accordati dal Ministero dell'istruzione pubblica per le scuole e dal Fondo culto per le chiese.

Le relative somme saranno versate in tesoreria con imputazione ad uno speciale capitolo dell'entrata ed annualmente portate in aumento al capitolo relativo del bilancio dei lavori pubblici.

(Approvato).

##### Art. 63.

L'ordine da seguire nella esecuzione dei lavori di consolidamento d'abitati e delle opere di pubblico interesse per il trasferimento di abitati in nuova sede sarà determinato dal ministro dei lavori pubblici, sentito, per gli abitati delle Calabrie, il parere della Commissione centrale consultiva di cui all'art. 29 della legge 25 giugno 1906, n. 255, e per gli abitati delle altre regioni quello di una speciale Commissione composta di un funzionario superiore del Ministero dei lavori pubblici, di tre

ispettori superiori del Genio civile e di un ingegnere geologo.

(Approvato).

Art. 64.

I lavori di trasferimento in nuova sede degli abitati, nonché l'acquisto del suolo all'uopo occorrente sono dichiarati di pubblica utilità.

Sono pure dichiarate di pubblica utilità le opere di consolidamento occorrenti per quei comuni che non siano già contemplati, per lavori di tal natura, dalle leggi 31 marzo 1904, n. 140 e 25 giugno 1906, n. 255, a favore della Basilicata e della Calabria.

Nelle opere di consolidamento non potranno essere compresi lavori intesi alla riparazione di fabbricati o strade.

La indennità per i terreni che dovranno espropriarsi a sede dei nuovi abitati sarà determinata sulla media del valore venale e dei fitti cocervati, risultanti da contratti regolarmente registrati, che siano stati stipulati nel sessennio precedente alla data della pubblicazione della presente legge, e riguardino i terreni da occupare od altri situati in zone finitime di condizioni analoghe.

In mancanza di fitti accertati, l'indennità sarà fissata sulla media risultante dal valore venale e dall'imponibile netto agli effetti dell'imposta sui terreni.

Le eventuali contestazioni saranno definite inappellabilmente da un Collegio arbitrale composto di tre membri, nominati uno dal Ministero dei lavori pubblici, uno dal proprietario o dai proprietari espropriandi e il terzo dal presidente del tribunale competente.

Il presidente nominerà anche l'arbitro o gli arbitri che non fossero designati dalle parti.

(Approvato).

Art. 65.

I competenti uffici del Genio civile, per ogni abitato compreso nella tabella E annessa alla presente legge, compileranno due piani, uno dei quali indicherà la zona che dovrà essere abbandonata e l'altro la località in cui dovrà sorgere il nuovo abitato.

Indicheranno pure quali edifici pubblici sia necessario di spostare, tenendo conto del numero degli abitanti e della distanza da altri centri abitati, già provvisti di tali edifici.

(Approvato).

Art. 66.

I due piani, completati a cura della Giunta comunale con un elenco indicante i proprietari delle case da abbandonare e le singole famiglie in esse risidenti, saranno pubblicati all'albo del comune per la durata di trenta giorni.

Entro due mesi dalla pubblicazione dei piani, i proprietari e i capi delle singole famiglie dovranno dichiarare se intendono trasferirsi nella nuova sede.

(Approvato).

Art. 67.

Ad ogni proprietario delle case da abbandonare e ad ogni capo di famiglia che risieda nella zona da spostare, i quali siano compresi nell'elenco di cui all'articolo precedente, sarà assegnata gratuitamente un'area di cento metri quadrati.

Qualunque persona non residente nella zona da abbandonare, ma che appartenga al comune, potrà pur dichiarare, entro il termine di due mesi di cui all'articolo precedente, di essere disposta a trasferirsi nel nuovo centro, e in tal caso potrà chiedere, a prezzo di costo, una quantità di terreno non superiore ai trecento metri quadrati.

(Approvato).

Art. 68.

In eccedenza ai 100 metri assegnati gratuitamente, i proprietari e i capi di famiglia di cui all'articolo precedente, potranno chiedere, entro il termine di due mesi sopra accennato, a prezzo di costo, una maggiore quantità di terreno non superiore ai duecento metri quadrati.

Nessun proprietario e nessuna famiglia potrà avere più di una concessione gratuita di suolo.

(Approvato).

Art. 69.

Scaduto il termine di cui all'articolo 66 il Consiglio comunale, tenuto conto delle dichiarazioni dei proprietari e dei capi famiglia e degli eventuali reclami, delibererà entro sessanta giorni sul piano della nuova località e formerà l'elenco dei proprietari e dei capi di famiglia a cui sieno da assegnare le aree, in-

dicando le quantità di terreno da ciascuno di essi richiesta.

Contro la deliberazione del Consiglio comunale è ammesso il ricorso entro un mese alla Giunta provinciale amministrativa, che deciderà definitivamente.

Le eventuali opposizioni del Consiglio comunale contro la scelta della nuova località saranno definite dal Ministero dei lavori pubblici, uditi la Deputazione provinciale, il Consiglio provinciale sanitario e il Consiglio superiore dei lavori pubblici.

(Approvato).

#### Art. 70.

Tenendo presenti i due piani approvati, l'elenco di cui all'articolo precedente e le domande di acquisto di lotti in quanto possano essere accolte in relazione alla superficie di terreno utilizzabile nella nuova zona, l'ufficio del Genio civile compilerà il piano regolatore per la costruzione del nuovo abitato.

Il piano regolatore, che avrà valore di piano particolareggiato agli effetti della legge sulle espropriazioni, sarà pubblicato per la durata di quindici giorni, e, previa deliberazione del Consiglio comunale, sottoposto all'approvazione della Giunta provinciale amministrativa.

(Approvato).

#### Art. 71.

A cura della prefettura la distribuzione delle aree, dopo approvato il piano regolatore, sarà fatta mediante sorteggio fra i diversi gruppi di lotti.

È ammessa la facoltà di permutare i lotti.

In base ai verbali della consegna delle aree che sarà fatta dal Genio civile a ogni proprietario o capo di famiglia, sarà provveduto gratuitamente, a cura dell'Agenzia delle imposte, alle vulture catastali nel termine di tre mesi.

(Approvato).

#### Art. 72.

Salvo l'applicazione dell'art. 151 della vigente legge comunale e provinciale, i proprietari dovranno, entro dieci anni dall'approvazione del piano, procedere alla demolizione delle case situate nella zona pericolosa. Tra-

scorso tale termine, l'Amministrazione procederà d'ufficio alla demolizione delle case.

Il valore dei materiali andrà a diminuzione della spesa.

(Approvato).

#### Art. 73.

Nella costruzione delle case nei nuovi centri dovranno essere osservate le norme costruttive ed igieniche che saranno stabilite dal regolamento per l'applicazione della presente legge.

(Approvato).

#### Art. 74.

Le aree assegnate gratuitamente e le case su di esse costruite col mutuo di favore, di che all'articolo seguente, non potranno essere alienate per qualsiasi titolo se non dopo trascorsi 10 anni dall'ultimazione degli edifici; e i contratti che fossero stipulati in contravvenzione alla presente legge saranno nulli.

(Approvato).

#### Art. 75.

L'Amministrazione provinciale, le Casse di risparmio, gli Istituti di credito fondiario e di credito ordinario e cooperativo sono autorizzati a concedere mutui ai privati per la costruzione di fabbricati da erigersi nei nuovi centri.

I mutui saranno ammortizzabili in 30 anni e rimborsabili col sistema delle annualità fisse comprendenti l'interesse, le quote di ammortamento e gli accessori.

Le iscrizioni ipotecarie, che verranno assunte dagli Istituti sovventori a garanzia dei mutui, avranno la prelazione sopra ogni altra iscrizione ipotecaria preesistente.

Al pagamento delle annualità, comprensive dell'interesse e delle rate di ammortamento dei mutui, lo Stato contribuirà, fino alla somma di lire 4000 di capitale mutuato da ciascuna famiglia, nella misura del 2.75 per ogni cento lire.

A tale scopo sarà iscritta nel bilancio del Ministero dei lavori pubblici, per tutta la durata degli anzidetti mutui, la somma corrispondente al contributo dello Stato.

(Approvato).

## Art. 76.

Gli Istituti di cui al 1° comma dell' articolo precedente, i quali siano disposti ad assumere le sovvenzioni di mutui, potranno formare un Consorzio autonomo per la concessione e somministrazione delle sovvenzioni stesse, con le norme che saranno stabilite da un regolamento speciale, da approvarsi con decreto Reale, promosso dal Ministero di agricoltura, industria e commercio.

La responsabilità degli Istituti facenti parte del Consorzio è limitata alla somma da ciascuno di essi conferita.

Un rappresentante del Ministero di agricoltura, industria e commercio farà parte del Consiglio di amministrazione del Consorzio.

Il 10 per cento degli utili di ciascun esercizio sarà destinato alla formazione di un fondo di riserva. Il rimanente potrà essere distribuito agli Istituti sovventori in proporzione del capitale da ciascuno di essi somministrato; nelle stesse proporzioni saranno ripartite le eventuali perdite e sarà distribuito, dopo compiuta la liquidazione delle attività del Consorzio l'eventuale avanzo del fondo di riserva.

La gestione del Consorzio sarà sottoposta alla vigilanza del Ministero di agricoltura, industria e commercio, il quale la eserciterà con le norme che saranno stabilite nel regolamento di concerto col Ministero del tesoro.

(Approvato).

## Art. 77.

Le domande pel conseguimento del contributo governativo nel pagamento delle rate di interesse e di ammortamento dovranno essere presentate al Ministero dei lavori pubblici, per mezzo delle prefetture, nel termine perentorio di un anno dopo la consegna dell'area.

Le norme per la presentazione e documentazione di tali domande saranno stabilite col regolamento per l'applicazione della presente legge.

Tutti gli atti che possono occorrere per le domande, la concessione e la stipulazione dei mutui, e pel conseguimento del contributo governativo, saranno stesi su carta libera e compiuti e rilasciati gratuitamente dai pubblici uffici, sempre che si tratti di mutui non superiori alle lire 4000.

Il contributo dello Stato è esente dalla tassa di ricchezza mobile. I contratti di mutuo non superiori alla somma di lire 4000 saranno soggetti alla tassa fissa di una lira.

La stipulazione del mutuo dovrà avvenire non più tardi di sei mesi dalla data del decreto ministeriale di concessione del concorso nel pagamento degli interessi, ed entro altri sei mesi dalla stipulazione il mutuatario dovrà porsi in grado di conseguire, almeno parzialmente, la somministrazione del mutuo stesso.

Tale somministrazione verrà autorizzata dal Ministero di agricoltura, industria e commercio in proporzione all'avanzamento delle opere, accertato dal competente Ufficio del Genio civile mediante appositi certificati.

Non osservandosi i termini dianzi indicati, l'Amministrazione potrà revocare la concessione del concorso governativo nel pagamento degli interessi e ritenere come non avvenuta l'assegnazione dell'area e la stipulazione del mutuo.

(Approvato).

## Art. 78.

Le disposizioni contrarie alla presente legge sono abrogate.

(Approvato).

# TABELLE

Riparto degli stanziamenti relativi alle spese occorrenti per i lavori da eseguirsi

in Basilicata durante gli esercizi finanziari dal 1908-909 al 1922-23.

Numero d'ordine	Indicazione delle opere	Spesa autorizzata da precedenti leggi	Modificazioni derivanti dalla presente legge	Totale	Stanziamenti eseguiti a tutto il 1907-908	Stanziamenti per gli esercizi finanziari								Totale degli stanziamenti da fare							
						1908	1909	1910	1911	1912	1913	1914	1915		1916	1917	1918	1919	1920	1921	1922
						1909	1910	1911	1912	1913	1914	1915	1916		1917	1918	1919	1920	1921	1922	1923
1	Sistemazione idraulica montana e di pianura dei corsi d'acqua . . . . .	21,600,000	»	21,600,000	500,000	750,000	850,000	1,000,000	1,000,000	1,200,000	1,300,000	1,300,000	1,400,000	1,700,000	1,700,000	1,700,000	1,800,000	1,800,000	1,800,000	1,800,000	21,100,000
2	Strade nazionali. . . . .	352,000	+ 9,000,000	9,352,000	329,000	850,000	800,000	800,000	700,000	700,000	700,000	700,000	700,000	600,000	600,000	600,000	500,000	400,000	200,000	173,000	9,023,000
3	Strade provinciali sovvenute . . . . .	20,600,000	— 5,800,000	14,800,000	4,371,000	600,000	500,000	700,000	800,000	800,000	600,600	600,000	700,000	700,000	700,000	700,000	700,000	800,000	800,000	729,000	10,429,000
	Strade comunali obbligatorie da ultimare e sistemare . . . . .	1,300,000	+ 1,500,000	2,800,000	750,000	200,000	200,000	250,000	250,000	300,000	300,000	250,000	200,000	100,000	»	»	»	»	»	»	2,050,000
5	Strade da costruire e sistemare per allacciare alla esistente rete stradale i comuni e le frazioni di comuni ora isolati. . . . .	2,600,000	+ 1,600,000	4,200,000	1,300,000	<i>per memoria</i>	<i>per memoria</i>	200,000	300,000	500,000	400,000	400,000	400,000	400,000	300,000	»	»	»	»	»	2,900,000
6	Lavori di consolidamento delle frane, risanamento degli abitati e fornitura di acqua potabile . . . . .	10,000,000	+ 910,000	10,910,000	1,550,000	675,000	710,000	900,000	950,000	950,000	1,000,000	1,000,000	900,000	900,000	700,000	675,000	»	»	»	»	9,360,000
7	Costruzione di un fabbricato in Potenza a sede degli Uffici pubblici governativi . . . . .	»	+ 1,600,000	1,600,000	»	150,000	400,000	500,000	250,000	200,000	100,000	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1,600,000
8	Bonifiche . . . . .	8,439,000	»	8,439,000	1,349,000	500,000	500,000	500,000	600,000	1,000,000	1,000,000	1,000,000	900,000	600,000	490,000	»	»	»	»	»	7,090,000
9	Spese per il Commissariato civile . . . . .	900,000	— 135,000	765,000	165,000	40,000	40,000	40,000	40,000	40,000	40,000	40,000	40,000	40,000	40,000	40,000	40,000	40,000	40,000	40,000	600,000
10	Imprevisti . . . . .	1,600,000	»	1,600,000	»	»	»	50,000	100,000	100,000	100,000	100,000	150,000	150,000	150,000	150,000	150,000	150,000	150,000	100,000	1,600,000
		67,391,000	+ 8,675,000	76,066,000	10,314,000	3,765,000	4,000,000	4,940,000	4,990,000	5,790,000	5,540,000	5,390,000	5,390,000	5,190,000	4,680,000	3,865,000	3,190,000	3,190,000	2,990,000	2,842,000	65,752,000



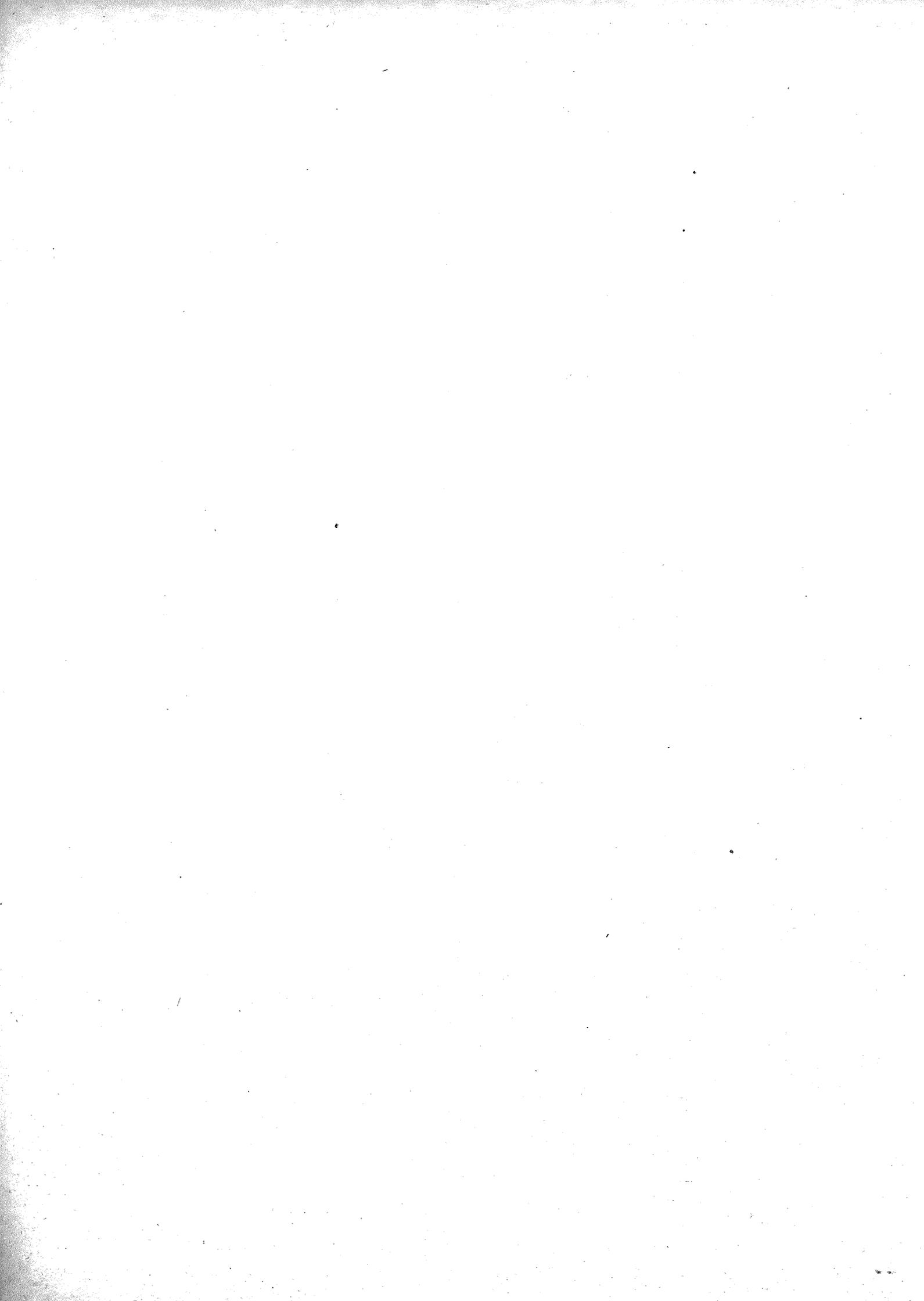


TABELLA B.

Nota di variazioni da portarsi allo stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1908-909, disegno di legge n. 885, per la parte concernente i lavori di Basilicata.

Numero	Capitoli Denominazione	Somme proposte col disegno di legge n. 885	Variazioni che si propongono	Stanziamanti definitivi
<b>Opere nella provincia di Basilicata.</b>				
STRADE.				
<i>Lavori di sistemazione e miglioramento di strade e ponti nazionali.</i>				
152	Lavori di sistemazione e miglioramento dipendenti dalla legge 30 giugno 1904, n. 293 (art. 1, lettera f) ( <i>Spesa ripartita</i> ) . . . . .	3,000	— 3,000	<i>soppresso</i>
<i>Lavori per la costruzione di strade e ponti nazionali e di strade provinciali sovvenute dallo Stato.</i>				
153	Opere stradali dipendenti dalle leggi 3 luglio 1902, n. 297; 30 giugno 1904, n. 293, e 21 giugno 1906, n. 238 (articolo 4) ( <i>Spesa ripartita</i> ). . . . .	827,100	— 827,100	<i>soppresso</i>
154	Indennità fisse mensili, trasferte e competenze diverse al personale ordinario del Genio civile addetto al servizio delle costruzioni stradali, nella provincia di Basilicata, dipendenti dalle varie leggi emanate dal 1862 al 1883.	5,000	— 5,000	<i>soppresso</i>
155	Stipendi al personale aggiunto del Genio civile in servizio delle costruzioni stradali, nella provincia di Basilicata, dipendenti dalle varie leggi emanate dal 1862 al 1883 ( <i>Spese fisse</i> ). . . . .	12,000	— 12,000	<i>soppresso</i>
156	Indennità fisse mensili, trasferte, sussidi, competenze diverse e indennità in base all'art. 11 della legge 3 marzo 1904, n. 66, al personale aggiunto del Genio civile in servizio delle costruzioni stradali, in provincia di Basilicata, dipendenti dalle varie leggi emanate dal 1862 al 1883 . . . . .	2,000	— 2,000	<i>soppresso</i>
157	Assegni mensili al personale avventizio delle costruzioni stradali, in provincia di Basilicata, dipendenti dalle varie leggi emanate dal 1862 al 1883 ( <i>Spese fisse</i> ). . . . .	<i>per memoria</i>	»	<i>soppresso</i>
158	Indennità di trasferte, sussidi e competenze diverse al personale avventizio addetto al servizio delle costruzioni stradali, nella provincia di Basilicata dipendenti dalle varie leggi emanate dal 1862 al 1883 . . . . .	<i>per memoria</i>	»	<i>soppresso</i>
			— 846,100	

Segue Tabella B.

Numero	Capitoli	Somme proposte col disegno di legge n. 885	Variazioni che si propongono	Stanziamanti definitivi
	Denominazione			
	<b>BONIFICHE.</b>			
159	Opere di bonificazioni dipendenti dal testo unico di legge sulle bonificazioni 22 marzo 1900, n. 195, e dalla legge 7 luglio 1902, n. 333 ( <i>Spesa ripartita</i> ). . . . .	175,000	— 175,000	<i>soppresso</i>
	<i>Spese generali per le bonifiche nella provincia di Basilicata.</i>			
160	Indennità fisse mensili, trasferte e competenze diverse al personale di custodia delle bonifiche ed al personale del Genio civile in servizio delle bonifiche nella provincia di Basilicata. . . . .	15,000	— 15,000	<i>soppresso</i>
161	Stipendi al personale aggiunto del Genio civile in servizio delle bonifiche nella provincia di Basilicata ( <i>Spese fisse</i> )	9,000	— 9,000	<i>soppresso</i>
162	Indennità fisse mensili, trasferte, sussidi, competenze diverse e indennità in base all'art. 11 della legge 3 marzo 1904, n. 66, al personale aggiunto del Genio civile in servizio delle bonifiche in provincia di Basilicata . . . . .	1,000	— 1,000	<i>soppresso</i>
163	Assegni mensili al personale avventizio in servizio delle bonifiche nella provincia di Basilicata ( <i>Spese fisse</i> ) . . . . .	<i>per memoria</i>	»	<i>soppresso</i>
164	Indennità di trasferte, sussidi e competenze diverse al personale avventizio in servizio delle bonifiche in provincia di Basilicata . . . . .	<i>per memoria</i>	»	<i>soppresso</i>
			— 200,000	
	Legge 31 marzo 1904, n. 140.			
165	Opere nella provincia di Basilicata in dipendenza della legge 31 marzo 1904, n. 140 ( <i>Spesa ripartita</i> ) . . . . .	2,031,000	— 2,031,000	<i>soppresso</i>
166	Indennità fisse mensili, trasferte e competenze diverse al personale ordinario del Genio civile addetto al servizio delle opere di Basilicata, contemplate nella legge 31 marzo 1904, n. 140. . . . .	85,500	— 85,000	<i>soppresso</i>
167	Stipendi al personale aggiunto del Genio civile in servizio delle opere di Basilicata contemplate nella legge 31 marzo 1904, n. 140 ( <i>Spese fisse</i> ) . . . . .	50,000	— 50,000	<i>soppresso</i>
168	Indennità fisse mensili, trasferte, competenze diverse e indennità in base all'art. 11 della legge 3 marzo 1904, n. 66, al personale aggiunto del Genio civile in servizio delle opere di Basilicata contemplate nella legge 31 marzo 1904, n. 140. . . . .	25,000	— 25,000	<i>soppresso</i>
	<i>Da riportarsi . . .</i>		— 2,191,000	

LEGISLATURA XXII — 1<sup>a</sup> SESSIONE 1904-908 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 5 LUGLIO 1908

Segue Tabella B.

Capitoli		Somme proposte col disegno di legge n. 885	Variazioni che si propongono	Stanziamanti definitivi
Numero	Denominazione			
	<i>Riporto . . .</i>		— 2,191,000	
169	Assegni mensili al personale avventizio addetto al servizio delle opere di Basilicata contemplate nella legge 31 marzo 1904, n. 140 ( <i>Spese fisse</i> ) . . . . .	3,000	— 3,000	<i>soppresso</i>
170	Indennità di trasferte, sussidi e competenze diverse al personale avventizio addetto al servizio delle opere di Basilicata contemplate nella legge 31 marzo 1904, n. 140 . . . . .	1,000	— 1,000	<i>soppresso</i>
			— 2,195,000	
	<i>Opere nella provincia di Basilicata dipendenti dalle leggi: 22 marzo 1900, n. 195; 3 luglio 1902, n. 297; 7 luglio 1902, n. 333; 31 marzo 1904, n. 140; 30 giugno 1904, n. 293; 21 giugno 1906, n. 238 e dalla presente legge.</i>			
152	Sistemazione idraulica montana e di pianura dei corsi d'acqua ( <i>Spesa ripartita</i> ) . . . . .	»	+ 700,000	700,000
153	Lavori di costruzione, sistemazione e miglioramento di strade e ponti nazionali ( <i>Spesa ripartita</i> ) . . . . .	»	+ 795,000	795,000
154	Strade provinciali sovvenute ( <i>Spesa ripartita</i> ) . . . . .	»	+ 540,500	540,500
155	Strade comunali obbligatorie da ultimare e sistemare ( <i>Spesa ripartita</i> ) . . . . .	»	+ 190,000	190,000
156	Strade da costruire e sistemare per allacciare alla esistente rete stradale i comuni e le frazioni di comuni ora isolati ( <i>Spesa ripartita</i> ) . . . . .	»	<i>per memoria</i>	<i>per memoria</i>
157	Lavori di consolidamento delle frane, risanamento degli abitati e fornitura di acqua potabile ( <i>Spesa ripartita</i> ) . . . . .	»	+ 630,000	630,000
158	Costruzione di un fabbricato in Potenza a sede degli Uffici pubblici governativi ( <i>Spesa ripartita</i> ) . . . . .	»	+ 150,000	150,000
159	Bonifiche ( <i>Spesa ripartita</i> ) . . . . .	»	+ 475,000	475,000
160	Spese pel Commissariato civile ( <i>Spesa ripartita</i> ) . . . . .	»	+ 40,000	40,000
161	Imprevisti ( <i>Spesa ripartita</i> ) . . . . .	»	<i>per memoria</i>	<i>per memoria</i>
162	Concorso dello Stato nelle annualità dei mutui contratti dai comuni di Basilicata, per fornitura di acqua potabile, non compresi nella tabella E della legge 31 marzo 1904, n. 140. . . . .	»	+ 25,000	25,000
	<i>Da riportarsi . . . .</i>		+ 3,545,500	

LEGISLATURA XXII — 1<sup>a</sup> SESSIONE 1904-908 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 5 LUGLIO 1908

Segue Tabella B.

Numero	Capitoli Denominazione	Somme proposte col disegno di legge n. 885	Variazioni che si propongono	Stanziamenti definitivi
	<i>Riporto . . .</i>	»	+ 3,545,500	»
	<i>Spese generali per le opere nella provincia di Basilicata.</i>			
163	Indennità fisse mensili, trasferte e competenze diverse al personale di custodia delle bonifiche ed al personale ordinario del Genio civile addetto al servizio delle opere di Basilicata . . . . .	»	+ 100,000	100,000
164	Stipendi al personale aggiunto del Genio civile addetto al servizio delle opere di Basilicata ( <i>Spese fisse</i> ) . . .	»	+ 50,000	50,000
165	Indennità fisse mensili, trasferte, competenze diverse e indennità in base all'art. 11 della legge 3 marzo 1904, n. 66, al personale aggiunto del Genio civile addetto al servizio delle opere di Basilicata . . . . .	»	+ 25,000	25,000
166	Assegni mensili al personale avventizio addetto al servizio delle opere di Basilicata ( <i>Spese fisse</i> ) . . . . .	»	+ 3,000	3,000
167	Indennità di trasferte, sussidi e competenze diverse al personale avventizio addetto al servizio delle opere di Basilicata . . . . .	»	+ 2,000	2,000
168	Spese casuali inerenti ai lavori di Basilicata . . . . .	»	+ 30,000	30,000
			+ 3,755,500	
	<b>Riassunto delle variazioni.</b>			
	—			
	<b>STRADE.</b>			
	Lavori di sistemazione e miglioramento di strade e ponti nazionali . . . . .	»	— 3,000	»
	Lavori per la costruzione di strade e ponti nazionali e di strade provinciali sovvenute dallo Stato . . . . .	»	— 846,100	»
	Bonifiche . . . . .	»	— 200,000	»
	Opere in dipendenza della legge 31 marzo 1904, n. 140. .	»	— 2,195,000	»
	Opere in dipendenza delle leggi 22 marzo 1900, n. 195; 3 luglio 1902, n. 297; 7 luglio 1902, n. 333; 31 marzo 1904, n. 140; 30 giugno 1904, n. 293; 21 giugno 1906, n. 238 e dalla presente legge . . . . .	»	+ 3,755,500	»
	<i>Da riportarsi . . .</i>		+ 511,400	

LEGISLATURA XXII — 1<sup>a</sup> SESSIONE 1904 908 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 5 LUGLIO 1908Segue Tabella **B.**

Numero	Capitoli	Somme proposte col disegno di legge n. 885	Variazioni che si propongono	Stanziamanti definitivi
	Denominazione			
	<i>Riporto . . .</i>		+ 511,400	
254	Assegnazione per un fondo di riserva per maggiori stanziamenti relativi a spese autorizzate da leggi precedenti o dalla legge 30 giugno 1904, n. 293, e per eventuali nuove opere da autorizzarsi con la legge di bilancio per somme non eccedenti lire 30,000 e con leggi speciali per somme superiori . . . . .	605,960	- 511,400	94,560
			»	

## ALLEGATO ALLA TABELLA B.

## Ripartizione dei capitoli in articoli.

Num. dei capitoli dell'esercizio			Capitoli e relativa ripartizione in articoli	Stanziamiento che si propone nel 1908-909
1906-907	1907-908	1908-909		
			<b>Opere nella provincia di Basilicata dipendenti dalle leggi: 22 marzo 1900, n. 195 — 3 luglio 1902, n. 297 — 7 luglio 1902, n. 333 — 31 marzo 1904, n. 140 — 30 giugno 1904, n. 293 — 21 giugno 1906, n. 338 e dalla presente legge.</b>	
»	»	153	<i>Lavori di costruzione, sistemazione e miglioramento di strade e ponti nazionali (Spesa ripartita):</i>	
319	343		1. Strada nazionale della valle d'Agri, da Sapri, attraversando la strada nazionale della Calabria, per Moliterno e Corleto, alla Marina di Montalbano (variante al tronco 10° per Cirigliano e Gorgoglione) - Legge 27 giugno 1869, n. 5147, n. 58 . . . . .	<i>per memoria</i>
»	»		2. Lavori di costruzione di un ponte sulla frana Porcellini lungo il 4° tronco della strada nazionale n. 58 . . . . .	3,000 »
»	»		3. Lavori di nuova costruzione o di completamento e sistemazione di tronchi stradali già provinciali o comunali venuti a far parte della nazionale, n. 55 <i>quinquies</i> per effetto del Regio decreto 27 gennaio 1907, n. 158.	600,000 »
»	»		4. Lavori di nuova costruzione della strada dalla stazione di Brienza all'abitato omonimo facente parte della nazionale, n. 56 <i>quater</i> per effetto del Regio decreto 27 gennaio 1907, n. 158 . . . . .	<i>per memoria</i>
»	»		5. Lavori di nuova costruzione o di completamento e sistemazione dei tronchi stradali, già provinciali, venuti a far parte della nazionale n. 57 <i>bis</i> per effetto del Regio decreto 27 gennaio 1907, n. 158. . . . .	170,000 »
»	»		6. Imprevisti e maggiori spese per la costruzione delle strade nazionali di Basilicata . . . . .	22,000 »
				795,000 »
<i>varii</i>	<i>varii</i>	154	<i>Strade provinciali sovvenute — (Spesa ripartita):</i>	
»	»		1. Strada da Corleto a Tricarico (legge 27 giugno 1869, n. 5147, n. 6) . . . . .	30,000 »
320	344		2. Strada da un punto della nazionale Appula-Lucana sotto Albano, per Trivigno, alla provinciale di 1 <sup>a</sup> serie Brienza-Montemurro, sotto Marsiconovo (legge 30 maggio 1875, n. 2521, n. 21) . . . . .	20,000 »
321	345		3. Strada da Rocca Imperiale allo Spirito Santo di Civita (legge 30 maggio 1875, n. 2521, n. 29) . . . . .	20,000 »
322	346		4. Strada da Rotonda, per Viggianello, alla nazionale del Sinni presso Favale (legge 30 maggio 1875, n. 2521, n. 55) . . . . .	10,000 »
			<i>Da riportarsi . . . . .</i>	80,000 »

## Segue Allegato alla Tabella B.

Num. dei capitoli dell'esercizio			Capitoli e relativa ripartizione in articoli	Stanziamiento che si propone nel 1908-909
1906-907	1907-908	1908-909		
			<i>Riporto</i> . . .	80,000 »
323	347		5. Strada dalla provinciale Rotonda-Valsinni pei pressi di Oriolo alla stazione di Amendolara (legge 23 luglio 1881, n. 333, n. 117) . . . . .	<i>per memoria</i>
»	»		6. Strada litoranea tirrena, da Sapri al confine di Catanzaro (legge 23 luglio 1881, n. 333, n. 118) . . . . .	<i>per memoria</i>
324	348		7. Prolungamento della provinciale Rotonda-Valsinni verso Bernalda e Ginosa in Terra d'Otranto (legge 23 luglio 1881, n. 333, n. 154). . . . .	250,000 »
325	349		8. Strada dalla nazionale dell'Agri, per Stigliano alla provinciale Potenza-Spinazzola per Monte Peloso, con ponte sul Basento (legge 23 luglio 1881, n. 333, n. 209) . . . . .	30,000 »
»	»		9. Prolungamento della strada Potenza-S. Arcangelo fino all'incontro della provinciale di Valsinni-Bernalda (legge 2 luglio 1881, n. 333, n. 210) . . . . .	40,000 »
326	350		10. Prolungamento della provinciale Miglionico-Pomarico fino all'incontro della provinciale verso Ginosa (legge 23 luglio 1881, n. 333, n. 211) . . . . .	10,000 »
327	351		11. Prolungamento della strada Montemurro-Brienza da presso Brienza per S. Angelo le Fratte, alla stazione di Romagnano (legge 23 luglio 1881, n. 333, n. 212) . . . . .	<i>per memoria</i>
328	»		12. Strada da Moliterno alla nazionale del Sinni fra Latronico e Lauria (legge 23 luglio 1881, n. 333, n. 213) . . . . .	20,000 »
329	353		13. Prolungamento della strada Brienza-Montemurro fino all'incontro della Potenza Santarcangelo verso Armento (legge 23 luglio 1881, n. 333, n. 214) . . . . .	70,000 »
»	»		14. Imprevisti e maggiori spese per la costruzione delle strade provinciali sovvenute di Basilicata. . . . .	40,500 »
				<hr/> 540,000 »
<i>varii</i>	<i>varii</i>	159	<i>Bonifiche</i> (Spesa ripartita):	
337	361		1. Terreni paludosi della zona litoranea Metaponto-Nova Siri, presso le foci dei fiumi Bradano, Basento, Agri e Sinni. . . . .	450,000 »
338	362		2. Territorio di Atella. . . . .	<i>per memoria</i>
345	369		3. Spese inerenti allo studio di progetti per opere di bonifica nella provincia di Basilicata, dipendenti dal testo unico della legge 22 marzo 1900, n. 195, non dotate di fondi in bilancio in competenza ( <i>Spese casuali</i> ) - Somme da prelevarsi dal fondo riserva in esecuzione al disposto dell'articolo 69, secondo comma della legge stessa . . . . .	<i>per memoria</i>
»	»		4. Imprevisti e maggiori spese per le bonifiche in Basilicata . . . . .	25,000 »
				<hr/> 475,000 »

OGGETTO DELL'OPERA	Esercizio 1908-909	Esercizio 1909-910	Esercizio 1910-911	Esercizio 1911-912	Esercizio 1912-913	Esercizio 1913-914	Esercizio 1914-915	Esercizio 1915-916	Totale
a) Consolidamento di abitati . . . . .	290,000	90,000	130,000	130,000	150,000	150,000	150,000	110,000	1,200,000
b) Acquisto di suoli per i nuovi abitati . . . . .	1,260,000	270,000	»	»	»	»	»	»	1,530,000
c) Apertura di strade interne e piazze e costruzione di edifici pubblici nei nuovi abitati . . . . .	750,000	100,000	250,000	300,000	400,000	500,000	500,000	400,000	3,200,000
d) Spese di personale e impreviste . . . . .	300,000	50,000	90,000	45,000	45,000	45,000	45,000	40,000	660,000
Totali . . . . .	2,600,000	510,000	470,000	475,000	595,000	695,000	695,000	550,000	6,590,000

## TABELLA D.

## Consolidamento di frane minaccianti abitati.

Consolidamento di frane minaccianti i seguenti abitati:

- a)* In provincia di Avellino:  
Melito-Montecalvo Irpino.
- b)* In provincia di Belluno:  
Alleghe-La Valle-Mel-Pieve d'Alpago-Puos  
d'Alpago-S. Pietro Cadore.
- c)* In provincia di Benevento:  
Castelpagano-Castelvetere.
- d)* In provincia di Caltanissetta:  
Sutera.

*e)* In provincia di Campobasso:  
Castellino del Biferno.

*f)* In provincia di Catania:  
Raddusa.

*g)* In provincia di Chieti:  
Carpineto-Casalanguida-Castiglione Messer  
Marino-Guilmi-Taranta Peligna.

*h)* In provincia di Salerno:  
Rofrano-Roscigno.

*i)* In provincia di Teramo:  
Bisenti.

## TABELLA E.

## Spostamento di abitati.

Spostamento dei seguenti abitati:

## a) Nel Veneto:

(In provincia di Belluno) Alto-La Valle (frazione Conaggia), Mel (frazione Follo)-Pieve d'Alpago (frazione Curago)-Puos d'Alpago (frazione Cologna).

## b) Nella Toscana:

(In provincia di Grosseto) Gavorrano.

## c) Nel Molise e negli Abruzzi:

(In provincia di Campobasso) Castellino de Biferno-Rocchetta a Volturno; (in provincia di Chieti) Buonanotte-Salle; (in provincia di Teramo) Pescosansonesco-Pescosansonesco (frazione Grazie)-Vicoli.

## d) Nella Campania:

(In provincia di Avellino) Montecalvo Irpino; (in provincia di Benevento) Casalduni-Castelpagano-Castelvetere-Tocco Gaudio; (in provincia di Salerno) Montecorvino Pugliano (frazione Pendazzi)-Montecorvino Pugliano (frazione Sorbo)-Rofrano-Roscigno.

## e) In provincia di Basilicata:

Montemurro-Pietrapertosa - San Giorgio Lucano-S. Martino d'Agri-Stigliano.

## f) In provincia di Catanzaro:

Acquaro (frazione Limpidi)-Briatico (frazione Conidoni)-Briatico (frazione Paradisoni)-Briatico (frazione S. Leo)-Briatico (frazione Villa Dapa)-Cardinale-Cessaniti (frazione Mantineo)-

Cessaniti (frazione Pennaconi)-Dinami-Dinami (frazione Melicuccà)-Drapia (frazione Gasponi)-Girifalco-Gizzeria-Martirano-Monteleone (frazione Triparni)-Monteleone (frazione Vena)-Nicotera (frazione Comerconi)-Olivadi-Parghelia-Parghelia (frazione Fiteli)-Parghelia (frazione Zaccanopoli)-Ricadi (frazione Lampazzoni)-Sella-S. Gregorio d'Ippona (frazione Zammarò)-Spilinga (frazione Panaja)-Zambrone-Zambrone (frazione Daffinà)-Zambrone (frazione S. Giovanni)-Zungri.

## g) In provincia di Cosenza:

Acquappesa-Amendolara-Bonifati-Campana-Cariati-Castiglione Cosentino-Lago Longobardi Lungro-Marano Marchesato-Pietrapaola-San Donato Ninea-S. Lorenzo Bellizzi-S. Martino di Finita-Terrati-Verbicaro.

## h) In provincia di Reggio Calabria:

Bagaladi-Bianco (frazione Pardesca)-Bianco (frazione Zoparto)-Brancaleone-Bruzzano-Caraffa del Bianco-Caridà-Casignana-Caulonia-Condofuri Ferruzzano-Mammola-Melicuccà Oppido Marmertina-Palizzi-Precacore-Rogudi-S. Pier Fedele e frazione Garopoli-S. Agata di Bianco-S. Eufemia d'Aspromonte-S. Giovanni Gerace-S. Ilario dello Ionio-S. Lorenzo-S. Roberto e frazione S. Peri-Scido-Sinopoli (Inferiore)-Staiti-Terranova Sappo Minulio e frazione Scroforio.

## i) Nella Sicilia:

Castellumberto (Messina); Raddusa (Catania), Sutera (Caltanissetta).

Questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

**Approvazione del disegno di legge:** « Conversione in legge dei Reali decreti 28 novembre 1907, n. 814, 17 maggio 1908, 29 giugno 1905, n. 360, 5 luglio 1906, n. 381, 19 maggio 1907, n. 359, 31 agosto 1907, n. 679, e 17 maggio 1908, riguardanti l'esercizio provvisorio, da parte dello Stato, delle ferrovie Roma (Termini)-Marino-Castel Gandolfo-Albano ed Albano-Cecchina-Anzio-Nettuno, Roma-Viterbo, con diramazione Capranica-Ronciglione e Varese-Porto Ceresio, e approvazione della convenzione 12 settembre 1907 per l'impianto del secondo binario lungo la ferrovia Livorno-Vada » (N. 923).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Conversione in legge dei Reali decreti 28 novembre 1907, n. 814, 17 maggio 1908, 29 giugno 1905, n. 360, 5 luglio 1906, n. 381, 19 maggio 1907, n. 359, 31 agosto 1907, n. 679 e 17 maggio 1908, riguardanti l'esercizio provvisorio, da parte dello Stato, delle ferrovie Roma (Termini)-Marino-Castel Gandolfo-Albano ed Albano-Cecchina-Anzio-Nettuno, Roma-Viterbo, con diramazione Capranica-Ronciglione e Varese-Porto Ceresio, e approvazione della convenzione 12 settembre 1907 per l'impianto del secondo binario lungo la ferrovia Livorno-Vada ».

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

MELODIA, segretario, legge:

(V. Stampato N. 923).

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

Nessuno chiedendo la parola, la dichiaro chiusa.

Passeremo alla discussione degli articoli, che rileggo:

#### Art. 1.

Sono convertiti in legge i Regi decreti qui appresso indicati:

a) Regio decreto 28 novembre 1907, n. 814, che approva la convenzione 9 luglio 1907 stipulata fra il Governo e la Società per le ferrovie secondarie romane per l'esercizio provvisorio, a mezzo dell'Amministrazione delle ferrovie di Stato, delle linee Roma (Termini)-Marino-Castelgandolfo-Albano ed Albano-Cecchina-Anzio-Nettuno, dal 1° dicembre 1907;

b) Regio decreto 17 maggio 1908, che approva la convenzione 25 marzo 1908 stipulata come al punto a) per l'esercizio stesso dal 1° gennaio al 31 marzo 1908;

c) Regi decreti 29 giugno 1905, n. 360, 5 luglio 1906, n. 381, 19 maggio 1907, n. 359, 31 agosto 1907, n. 679, e 17 maggio 1908, che approvano le convenzioni 24 giugno 1905, 30 giugno 1906, 12 maggio 1907, 10 luglio 1907 e 25 marzo 1908, stipulate fra il Governo e la Società italiana per le strade ferrate del Mediterraneo per l'esercizio provvisorio, a mezzo dell'Amministrazione delle ferrovie di Stato, delle linee Varese-Porto Ceresio e Roma-Viterbo con diramazione Capranica-Ronciglione dal 1° luglio 1905 al 31 marzo 1908.

(Approvato).

#### Art. 2.

È approvata l'annessa convenzione stipulata il 12 settembre 1907 fra il Governo, la provincia di Livorno, concessionaria, ed il commendatore Saverio Parisi, sub-concessionario della ferrovia Livorno-Vada, per l'impianto del secondo binario lungo la linea stessa, ed è autorizzata l'anticipazione della somma di lire 1,600,000 sui fondi stabiliti dalla legge 23 dicembre 1906, n. 683.

(Approvato).

*Decreto Reale 28 novembre 1907, n. 814, che approva l'unita convenzione fra il Governo e la Società per le ferrovie secondarie Romane per la proroga dell'esercizio provvisorio delle linee Roma-Marino-Castel Gandolfo-Albano e Albano-Anzio-Nettuno.*

VITTORIO EMANUELE III  
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE  
RE D'ITALIA.

Vista la legge 7 luglio 1907, n. 429, con la quale l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato è autorizzata a continuare l'esercizio delle linee concesse alla Società delle ferrovie secondarie Romane;

Uditi il Consiglio di Stato ed il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato pei lavori pubblici, di concerto col Nostro ministro segretario di Stato pel tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

È approvata l'annessa convenzione in data 9 luglio 1907, tra il Governo e la Società per le ferrovie secondarie Romane, per la proroga di sei mesi, a partire dal 1° luglio 1907, dell'esercizio provvisorio, a mezzo dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, delle linee Roma-Marino-Castel Gandolfo-Albano ed Albano-Anzio-Nettuno.

Art. 2.

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

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

Dato a Roma, addì 28 novembre 1907.

VITTORIO EMANUELE.

GIOLITTI.

CARCANO.

Visto: *Il Guardasigilli*: ORLANDO.

## CONVENZIONE

per l'esercizio da parte dello Stato delle ferrovie secondarie Romane.

Premesso :

che con la convenzione 1° novembre 1891, approvata dal Ministero dei lavori pubblici in data 28 gennaio 1892 (registrata a Milano addì 17 febbraio 1892, n. 9715, vol. 550, foglio 186) la Società delle ferrovie secondarie Romane, concessionaria delle due linee Roma-Marino-Castel Gandolfo-Albano ed Albano-Cecchina-Anzio-Nettuno, ne affidava l'esercizio fino al 30 giugno 1905 alla Società per le strade ferrate del Mediterraneo ;

che venuto a cessare col 1° luglio 1905 il detto esercizio e non potendo la Società per le strade ferrate del Mediterraneo continuarlo per l'avvenuta disdetta del contratto di esercizio della rete Mediterranea, con la convenzione 9 giugno 1905 approvata con legge 9 luglio 1905, n. 175, lo Stato, a mezzo dell'Amministrazione delle ferrovie, assumeva l'esercizio provvisorio della detta linea per un anno a partire dal 1° luglio 1905 ;

che con la convenzione 27 giugno 1906 fu continuato, su richiesta della Società concessionaria, per un altro anno, a partire dal 1° luglio 1906, l'esercizio di quelle linee da parte dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato ;

che la Società per le ferrovie secondarie Romane ha chiesta nuovamente la proroga dell'esercizio di quelle linee da parte della suddetta Amministrazione soltanto per altri sei mesi, durante i quali essa si preparerà a riprendere l'esercizio, ed il Governo ha acconsentito ;

## TUTTO CIÒ PREMESSO

tra le LL. EE. il comm. prof. Emanuele Gianturco, ministro dei lavori pubblici e comm. avv. Paolo Carcano, ministro del tesoro ed il sig. comm. avv. Ercole Braschi, presidente del Consiglio di amministrazione della Società per le ferrovie secondarie Romane (capitale sociale versato L. 1,500,000) che stipula in rappresentanza della medesima, a seguito di autorizzazione accordatagli dal Consiglio di amministrazione nell'adunanza 22 giugno 1907 ;

come al verbale qui annesso in copia ;

si è convenuto, e si conviene quanto appresso :

## Art. 1.

L'Amministrazione delle ferrovie dello Stato continuerà ad esercitare durante il secondo semestre 1907 le linee Roma-Marino-Castel Gandolfo-Albano ed Albano-Cecchina-Anzio-Nettuno alle condizioni stabilite nelle convenzioni per l'esercizio di queste linee, stipulate successivamente in data 9 giugno 1905, e 27 giugno 1906, i cui effetti scadrebbero al 30 giugno 1907.

Dal 1° gennaio 1908 l'esercizio delle linee suddette sarà ripreso dalla Società per le ferrovie secondarie Romane.

Fatto a Roma, in doppio esemplare, oggi 9 luglio 1907.

*Il ministro dei lavori pubblici*

GIANTURCO.

*Il ministro del tesoro*

CARCANO.

Per la Società per le ferrovie secondarie Romane :

*Il presidente*

BRASCHI.

*Estratto autentico.*

Regnando Sua Maestà  
**VITTORIO EMANUELE III**  
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE  
**RE D'ITALIA.**

A richiesta dell'ill.mo sig. comm. avv. Ercole Braschi, presidente della rispettabile Società anonima delle ferrovie secondarie Romane con sede in Roma, via della Mercede, n. 9;

Io cav. Alessandro Colizzi, notaio pubblico, residente in Roma, con studio in via della Mercede, n. 11; iscritto presso il Consiglio notarile di questo distretto, certifico di aver osservato un libro ove sono riportati i verbali del Consiglio di amministrazione della detta Società, distinto col numero d'ordine 3, dal 29 novembre 1894;

Si compone di 63 fogli, bollati nell'ufficio di Roma li 26 aprile 1894, vidimato dal giudice delegato avv. Nazzaro del Tribunale di Roma li 27 aprile 1894. Scritto fino alla pagina n. 262, ed a richiesta come sopra ho estratto dal detto libro il seguente verbale che comprende le pagine n. 261 e 262, come appresso:

*Verbale del Consiglio di amministrazione 22 giugno 1907.*

Su l'invito diramato dal signor Presidente sono intervenuti i seguenti signori:

Comm. avv. Ercole Braschi, *presidente*; comm. avv. Alberto Rossi, *consigliere*; avv. Giulio Pouchain, *consigliere*; comm. ing. Vincenzo Valagussa, *consigliere*,  
per discutere sul seguente

ORDINE DEL GIORNO:

- 1° Comunicazioni della Presidenza;
- 2° Proroga dell'esercizio delle linee;
- 3° Affari diversi.

Il Presidente fa dar lettura del verbale della seduta precedente che viene approvato.

Il Presidente ricorda al Consiglio che col 30 giugno corrente viene a scadere la convenzione vigente con l'Amministrazione dello Stato per l'esercizio delle linee Roma-Albano e Albano-Nettuno.

Riferisce che ritenevasi di poter prorogare la detta convenzione per un altro anno sino al 30 giugno 1908; che però, avviate in proposito le trattative con la detta Amministrazione, emersero circostanze per le quali si rende necessario di limitare la proroga al 31 dicembre c. a. e dà ampi schiarimenti in proposito.

Il Consiglio udite le comunicazioni del Presidente, dopo esauriente discussione sull'argomento, delibera di dare ampio mandato al Presidente stesso e in sua vece al vice-presidente ed occorrendo al consigliere signor comm. avv. Alberto Rossi per stipulare con l'Amministrazione delle ferrovie di Stato, apposita convenzione, affine di prorogare a tutto l'anno 1907 l'eser-

cizio delle linee Roma-Albano ed Albano-Anzio-Nettuno in base alle convenzioni di esercizio ora vigenti, le quali scadrebbero col 30 giugno corrente.

Autorizza infine il Presidente o chi per esso, a predisporre ed attuare in tempo tutto quanto sia necessario perchè l'esercizio delle linee possa essere assunto direttamente dalla Società col 1° gennaio 1908, e l'autorizza quindi in ispecie anche a stipulare tutte le convenzioni che potessero occorrere in confronto con l'Amministrazione di Stato pel servizio cumulativo, pel completamento di dotazione o per qualsiasi altri oggetti inerenti allo scopo.

Esaurito l'ordine del giorno, la seduta è sciolta.

*Il presidente*

E. BRASCHI.

*Il segretario*

ROSSI.

Per estratto conforme al suo originale all'uopo esibitomi dal signor Vito Bruschini al quale l'ho restituito dopo averne fatta esatta collazione e senza ritenerne copia.

Roma, dal mio studio questo dì 24 giugno 1907.

ALESSANDRO COLIZZI, *notaio*.

*Regio decreto 17 maggio 1908, che approva l'annessa convenzione 25 marzo 1908 per la proroga per tre mesi a decorrere dal 1° gennaio 1908, dell'esercizio provvisorio da parte dello Stato delle linee Roma-Marino-Castel Gandolfo ed Albano Anzio Nettuno.*

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE  
RE D'ITALIA.

Vista la legge 7 luglio 1907, n. 429, con la quale il Governo fu autorizzato ad assumere, per mezzo dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, l'esercizio delle linee Roma-Marino-Castel Gandolfo e Albano-Anzio-Nettuno,

Visto il Regio decreto 28 novembre 1907, n. 814;

Udito il Consiglio di Stato ed il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del nostro ministro segretario di Stato per lavori pubblici, di concerto col ministro segretario di Stato per il tesoro;

ABBIAMO DECRETATO E DECRETIAMO:

Art. 1.

È approvata l'annessa convenzione in data 25 marzo 1908, tra il Governo e la Società per le ferrovie secondarie Romane, per la proroga di tre mesi, a partire dal 1° gennaio 1908, dell'esercizio provvisorio, a mezzo dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, delle linee Roma-Marino-Castel Gandolfo ed Albano-Anzio-Nettuno.

Art. 2.

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

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

Dato a Roma addì 17 maggio 1908.

VITTORIO EMANUELE.

GIOLITTI.

BERTOLINI.

CARCANO.

Visto, Il Guardasigilli: ORLANDO.

## CONVENZIONE

per l'esercizio da parte dello Stato delle ferrovie secondarie Romane.

Premesso:

Che con la convenzione 1° novembre 1891, approvata dal Ministero dei lavori pubblici in data 28 gennaio 1892 (registrata a Milano addì 17 febbraio 1892, n. 9715, volume 550, foglio 186) la Società delle ferrovie secondarie Romane, concessionaria delle due linee Roma-Marino-Castel Gandolfo-Albano ed Albano-Cecchina-Anzio-Nettuno, ne affidava l'esercizio fino al 30 giugno 1905 alla Società per le strade ferrate del Mediterraneo;

che, venuto a cessare col 1° luglio 1905 il detto esercizio e non potendo la Società per le strade ferrate del Mediterraneo continuarlo per l'avvenuta disdetta del contratto di esercizio della rete Mediterranea, con la convenzione 9 giugno 1905, approvata con legge 9 giugno 1905, n. 392, il Governo a mezzo dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato assumeva l'esercizio provvisorio della detta linea per un anno a partire dal 1° luglio 1905;

che, con la convenzione 27 giugno 1906, fu continuato su richiesta della Società concessionaria, per un altro anno, a partire dal 1° luglio 1906, l'esercizio di quella linea da parte dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato;

che con altra convenzione 9 luglio 1907, approvata con Regio decreto n. 814, del 28 novembre 1907, furono prorogate ancora per altri sei mesi, e cioè fino al 31 dicembre 1907, le convenzioni suddette;

che infine la Società per le ferrovie secondarie Romane ha chiesto al Governo di accordarle un'ultima proroga di tre mesi, per poter definire e completare la sua preparazione alla ripresa definitiva dell'esercizio delle linee Roma Albano ed Albano Anzio-Nettuno al 1° aprile 1908 e che il Governo ha ciò concesso solo per evitare che l'impreparazione della Società nuocesse agli interessi del pubblico e con l'esplicita dichiarazione che questa proroga non sarebbe stata seguita da altre e che perciò col 1° aprile 1908 la Società avrebbe dovuto riprendere in ogni modo l'esercizio di quelle linee.

## TUTTO CIÒ PREMESSO

tra le LL. EE. il comm. avv. Pietro Bertolini, ministro dei lavori pubblici, e comm. avv. Paolo Carcano, ministro del tesoro ed il signor comm. avv. Ercole Braschi, presidente del Consiglio di amministrazione della Società per le ferrovie secondarie Romane (capitale sociale versato lire 1,500,000) che stipula in rappresentanza della medesima, a seguito di autorizzazione accordatagli dal Consiglio di amministrazione nell'adunanza del 20 febbraio 1908, come dal verbale annesso in copia al presente, si è convenuto e si conviene quanto appresso :

*Articolo unico.*

Gli accordi intervenuti fra il Governo e la Società delle ferrovie secondarie Romane per l'esercizio delle linee Roma-Marino-Castel Gandolfo-Albano ed Albano-Cecchina-Anzio-Nettuno giusta le convenzioni 9 giugno 1905, 27 giu-

gno 1906 e 9 luglio 1907 sono prorogati a tutto il 31 marzo 1908, restando fissata al 1° aprile 1908, la data della ripresa dell'esercizio di dette linee da parte della Società. E' però fatta eccezione per l'ammontare del canone di cui nell'articolo 5 della prima convenzione e nell'articolo 2 della seconda, il quale sarà modificato in relazione a ciò che, per il noleggio e per la manutenzione del materiale rotabile e per l'uso delle stazioni e tronchi comuni, sarà stabilito per regolare i rapporti fra la Società concessionaria e l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato a partire dal 1° aprile 1908.

Fatto a Roma, in doppio esemplare, oggi 25 marzo 1908.

*Il ministro dei lavori pubblici*

PIETRO BERTOLINI.

*Il ministro del tesoro*

PAOLO CARCANO.

Per la Società delle ferrovie secondarie Romane

*Il presidente del Consiglio di amministrazione*

ERCOLE BRASCHI.

*Estratto autentico.*

Regnando Sua Maestà  
VITTORIO EMANUELE III  
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE  
RE D'ITALIA.

L'anno millenovecentotto il giorno trentuno marzo in Roma.

A richiesta della rispettabile Società delle ferrovie secondarie Romane con sede in Roma via della Vite n. 113, capitale sociale interamente versato lire 1,500,000.

Io cav. Alessandro Colizzi notaro pubblico residente in Roma con studio in via della Mercede n. 11, iscritto presso il Consiglio notarile di questo distretto, certifico di avere osservato un libro manoscritto nel quale sono riportati i verbali delle adunanze del Consiglio di amministrazione della detta Società delle ferrovie secondarie Romane, detto registro o libro si compone di pagine 272 scritto fino alla pagina 269.

Dal medesimo, a richiesta come sopra, ho constatato che è stato bollato nell'ufficio straordinario di Roma il 26 aprile 1894, che porta il n. 3 vidimato dal vice-presidente del tribunale di Roma li 27 aprile 1894, firmato Ferrari ed alla pagina 265 e seguenti è stato riportato il verbale del Consiglio d'amministrazione della seduta tenuta nel 20 febbraio 1908, del quale si trascrivono le particole seguenti:

Seduta del 20 febbraio 1908, ore 15.30.

Presenti i signori: comm. avv. Ercole Braschi, *presidente*; cav. rag. Emilio Lissoni, *vice presidente*; comm. ing. Vincenzo Valagussa, *consigliere*; comm. avv. Alberto Rossi, *segretario*; comm. ing. Sigismondo Ferrari, *consigliere*; cav. avv. Giulio Pouchain, *consigliere*; il *sindaco* comm. prof. Nino Pettinati.

Il Presidente fa dar lettura del verbale della seduta precedente 22 giugno 1907 che viene approvato.

*Omissis.*

Il Consiglio udite le deliberazioni del signor Presidente in relazione alla discussione:

A) Autorizza il signor presidente comm. avv. Ercole Braschi a stipulare colle ferrovie di Stato la proroga di tre mesi, sino cioè al 31 marzo prossimo venturo o sino a quell'altro termine che si rendesse necessario per lo esercizio della linea Roma-Albano-Anzio-Nettuno da parte delle ferrovie stesse a quelle condizioni che il signor presidente riterrà conveniente di accettare.

B) Lo autorizza del pari a stipulare colle dette ferrovie le convenzioni che si rendono necessarie per l'assunzione diretta dell'esercizio dopo il 31 marzo prossimo venturo o dopo l'altro termine che fosse invece stabilito e a fissare quanto possa occorrere in ispecie per il materiale, per le stazioni comuni e per il servizio cumulativo.

C) Lo autorizza infine a stipulare coll'onorevole Ministero dei lavori pubblici e colle dette ferrovie un atto di compromesso per sottoporre al giudizio di arbitri la decisione delle questioni insorte a proposito dell'assunzione diretta dell'esercizio della linea, dando al signor presidente la facoltà di accettare tutte le clausole che crederà opportuno di accettare, e di designare gli arbitri.

*Omissis.*

Dopo tale verifica io notaro ho restituito il detto registro al signor commendatore Ercole Braschi, dopo averne fatta esatta collazione e senza ritenerne copia.

Roma, dal mio studio questo dì ed anno suddetto.

ALESSANDRO COLIZZI, *notaro.*

*Regio decreto 29 giugno 1905, n. 360, che approva le convenzioni per l'esercizio provvisorio delle linee Roma-Viterbo e Varese-Porto Ceresio*

(pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno, n. 166, del 17 luglio 1905).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

Vista la legge 22 aprile 1905, n. 137, con la quale il Governo fu autorizzato ad assumere per mezzo dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato l'esercizio delle ferrovie Roma-Viterbo e diramazioni, e Varese-Porto Ceresio;

Uditi il Consiglio dei ministri e il Consiglio di Stato;

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato pei lavori pubblici, di concerto col Nostro ministro segretario di Stato per il tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Sono approvate le annesse convenzioni stipulate in data 24 giugno 1905 fra il Governo e la Società italiana per le strade ferrate del Mediterraneo per l'esercizio provvisorio, a mezzo dell'Amministrazione delle ferrovie di Stato, delle linee Roma-Viterbo e diramazione Capranica-Ronciglione, e Varese-Porto Ceresio.<sup>§</sup>

Art. 2.

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

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

Dato a Roma, addì 29 giugno 1905.

VITTORIO EMANUELE.

A. FORTIS.  
CARLO FERRARIS.  
CARCANO.

Visto, *Il Guardasigilli*: C. FINOCCHIARO-APRILE

## CONVENZIONE

per l'esercizio provvisorio della linea Roma-Viterbo e diramazione Capranica-Ronciglione.

Premesso:

che con le convenzioni: 20 aprile 1889, approvata con Regio decreto del 28 detto, n. 6066 (serie 3<sup>a</sup>), e 23 dicembre 1891, approvata con Regio decreto del 24 detto, n. 736, il Governo accordava al Consorzio per la ferrovia Roma-Viterbo, costituito con decreto 17 dicembre 1885 della Deputazione provinciale di Roma, e per essa alla Società italiana per le strade ferrate del Mediterraneo, la costruzione e l'esercizio della ferrovia da Roma (Porta Cavalleggeri) a Viterbo, con diramazione da Capranica a Ronciglione, e poi di un tronco di prolungamento dalla stazione di Porta Cavalleggeri alla stazione di Trastevere;

che con l'articolo 1<sup>o</sup> della legge 22 aprile 1905, n. 137, il Governo veniva autorizzato ad assumere, per mezzo dell'Amministrazione delle ferrovie di Stato, l'esercizio della indicata ferrovia Roma (Trastevere)-Viterbo, con la diramazione Capranica-Ronciglione, in base ad accordi con gli enti concessionari;

che questi accordi sono intervenuti ed interessa ora che siano consacrati in regolare atto;

Tutto ciò premesso:

tra

le LL. EE. il comm. prof. Carlo Ferraris, ministro dei lavori pubblici, e comm. avv. Paolo Carcano, ministro del tesoro

ed

il signor comm. Giuseppe Oliva, direttore generale della Società italiana per le strade ferrate del Mediterraneo, contraente in nome della Società medesima, in base ad autorizzazione accordatagli dal Consiglio di amministrazione, nella seduta del 26 giugno 1905, come dal verbale annesso in copia al presente atto (allegato A), si è convenuto e si conviene quanto appresso:

## Art. 1.

Lo Stato assumerà, a mezzo dell'Amministrazione delle ferrovie di Stato, l'esercizio provvisorio, per la durata di un anno a partire dal 1<sup>o</sup> luglio 1905, della linea da Roma (Trastevere) a Viterbo, con la diramazione da Capranica a Ronciglione.

## Art. 2.

Saranno mantenute le tariffe, le condizioni generali di trasporto e le concessioni speciali attualmente in vigore sulla linea assunta in esercizio, con quelle modificazioni che saranno attuate sulle ferrovie dello Stato.

Il numero dei treni da effettuarsi durante il periodo dal 1<sup>o</sup> luglio 1905 al 30 giugno 1906 non sarà inferiore a quello verificatosi nell'anno luglio 1904-giugno 1905.

## Art. 3.

Tutte le spese di esercizio di qualsiasi natura saranno sostenute dall'Amministrazione esercente, salvo quelle in conto patrimoniale e quelle per riparazioni alla linea in conseguenza di eventuali danni di forza maggiore che, previo accertamento in contraddittorio, saranno computate, con le relative spese generali, nella misura del 7.50 % a carico della concessionaria.

## Art. 4.

In corrispettivo dell'esercizio, la Società per le strade ferrate del Mediterraneo pagherà all'Amministrazione delle ferrovie di Stato un canone annuo di lire 120,000 a titolo di compenso a corpo per l'uso degli impianti e per concorso nelle spese di servizio nelle stazioni comuni di Roma-Trastevere e Viterbo-Porta Fiorentina, per spese di riparazione di materiale rotabile, escluse quelle per danni cagionati da accidenti ferroviari, e, infine, per spese generali di amministrazione. Lo Stato avrà inoltre diritto al rimborso integrale di tutte le altre spese reali di esercizio.

## Art. 5.

Tutti i prodotti diretti ed indiretti dell'esercizio, come sono meglio specificati negli articoli 66, 67 e 68 del capitolato annesso alla convenzione 31 ottobre 1884 per l'esercizio della rete Mediterranea, approvato con legge 27 aprile 1885, n. 3048 (serie 3<sup>a</sup>), spetteranno alla Società per le strade ferrate del Mediterraneo. Salva la liquidazione dei conti, da effettuarsi alla fine di ciascun semestre, entro due mesi e mezzo dalla sua scadenza, sarà, a titolo di acconto, versata alla fine di ogni bimestre alla Società medesima la somma di lire 30,000.

## Art. 6.

La linea Roma-Viterbo e diramazione Capranica-Ronciglione sarà consegnata dalla Società Mediterranea all'Amministrazione delle ferrovie di Stato, con le dipendenze e le relative dotazioni di materiale e di approvvigionamenti, in istato da potere continuare un regolare e sicuro esercizio; ed in pari condizioni saranno riconsegnate dall'Amministrazione delle ferrovie di Stato alla Mediterranea, alla scadenza della presente convenzione.

## Art. 7.

Il personale che al 30 giugno 1905 si trova addetto alla linea Roma-Viterbo e diramazione Capranica-Ronciglione vi sarà conservato dall'Amministrazione delle ferrovie di Stato col trattamento e alle condizioni del regolamento vigente sulla linea medesima. Occorrendo coprire posti che si rendessero vacanti per una causa qualunque, le nuove assunzioni saranno fatte in base allo stesso regolamento.

## Art. 8.

Per quanto riguarda l'assegnazione e ripartizione dei prodotti e la competenza dei trasporti, varranno le norme ora in vigore.

## Art. 9.

Per la verifica dei conti, sia dei prodotti che delle spese a rimborso, saranno presi accordi fra l'Amministrazione dello Stato e la Società Mediterranea, onde si possa procedere alla regolare constatazione degli accreditamenti e degli addebiti da liquidarsi come agli articoli 4 e 5.

## Art. 10.

Accordi saranno presi pure per la concessione di biglietti di servizio al personale addetto alla linea Roma-Viterbo e diramazione Capranica-Ronci-  
gione anche per viaggi sulle linee dello Stato, e reciprocamente al personale delle ferrovie di Stato per viaggi sulla indicata linea e relativa diramazione.

## Art. 11.

L'Amministrazione delle ferrovie di Stato rimarrà estranea ad ogni rapporto tra la Società Mediterranea ed il Consorzio per la ferrovia Roma-Viterbo, sia per la compartecipazione ai prodotti, come per altro qualsiasi motivo, e dovrà essere rilevata e resa indenne dalla stessa Società Mediterranea di ogni ragione, azione o pretesa che il Consorzio credesse di far valere contro di essa Amministrazione.

## Art. 12.

La presente convenzione sarà soggetta alla tassa fissa di registro di lire 1,20.

## Art. 13.

La presente convenzione non sarà esecutiva se non quando sia stata approvata con decreto Reale, da sottoporsi poi al Parlamento per essere convertita in legge.

S'intenderà poi priva di qualsiasi effetto e come non avvenuta qualora abbia luogo il riscatto della linea con decorrenza 1° luglio 1905.

Fatta a Roma, in doppio esemplare, oggi 24 giugno 1905.

*Il ministro dei lavori pubblici*

CARLO FERRARIS.

*Il ministro del tesoro*

PAOLO CARCANO.

*Il Direttore generale delle strade ferrate del Mediterraneo.*

OLIVA GIUSEPPE.

## CONVENZIONE

per l'esercizio provvisorio della linea Varese-Porto Ceresio.

Premesso:

che con la convenzione 23 dicembre 1891, approvata con Regio decreto n. 760 (serie 4<sup>a</sup>) del 24 stesso mese, il Governo accordava alla Società italiana per le strade ferrate del Mediterraneo, la concessione per la costruzione e per l'esercizio della ferrovia da Varese a Porto Ceresio;

che con l'articolo 1 della legge 22 aprile 1905, n. 137, il Governo veniva autorizzato ad assumere, per mezzo dell'Amministrazione delle ferrovie di Stato, l'esercizio della indicata ferrovia Varese-Porto Ceresio, in base ad accordi con la Società concessionaria;

che questi accordi sono intervenuti, ed interessa che siano consacrati in regolare atto;

Tutto ciò premesso:

tra

le LL. EE. il prof. comm. Carlo Ferraris, ministro dei lavori pubblici, ed il comm. avv. Paolo Carcano, ministro del tesoro

ed

il signor comm. ing. Giuseppe Oliva, direttore generale della Società italiana per le strade ferrate del Mediterraneo, contraente in nome della Società medesima in base ad autorizzazione accordatagli dal Consiglio di amministrazione nella seduta del 26 giugno 1905, come dal verbale annesso in copia al presente atto (allegato B), si è convenuto e si conviene quanto appresso:

Art. 1.

L'esercizio della linea Varese-Porto Ceresio viene assunto dall'Amministrazione dello Stato a partire dal 1° luglio 1905.

Art. 2.

Tutte le spese di esercizio di qualsiasi natura saranno sostenute dall'Amministrazione esercente, salvo quelle in conto patrimoniale e quelle per riparazioni alla linea in conseguenza di eventuali danni di forza maggiore, che, previo accertamento in contraddittorio, saranno computate, con le relative spese generali, nella misura del 7.50 per cento, a carico della concessionaria.

In corrispettivo dell'esercizio l'Amministrazione dello Stato preleverà a proprio favore il 55 per cento dei prodotti. L'energia elettrica sarà somministrata a proprie cure e spese dalla Società Mediterranea.

Art. 3.

La liquidazione dei conti sarà eseguita ogni semestre e dovrà essere compiuta nel termine di due mesi e mezzo a decorrere dalla scadenza di ogni semestre. Frattanto sarà versata a titolo di acconto alla Società medesima, alla fine di ciascun bimestre, la somma di lire 10,000 (lire dieci mila).

Art. 4.

Sarà continuato l'uso promiscuo del materiale rotabile.

## Art. 5.

La linea Varese-Porto Ceresio sarà consegnata dalla Società del Mediterraneo al Governo con le sue dipendenze e con la relativa dotazione di materiali e di approvvigionamenti, in istato da poter continuare un regolare e sicuro esercizio, ed in pari condizioni sarà riconsegnata dallo Stato alla Mediterranea alla scadenza della presente convenzione.

Il personale che al 30 giugno 1905 si troverà addetto alla linea Varese-Porto Ceresio vi sarà conservato dall'Amministrazione dello Stato col trattamento ed alle condizioni del regolamento vigente sulla linea medesima.

Occorrendo sostituire posti che si rendano vacanti per una causa qualunque, le nuove assunzioni saranno fatte in base allo stesso regolamento.

## Art. 6.

La presente convenzione avrà la durata di un anno, salvo ulteriori accordi da prendersi tre mesi prima della scadenza.

## Art. 7.

Il Governo subentra, compatibilmente con le precedenti disposizioni, in tutti gli oneri inerenti all'esercizio, quali risultano dalla convenzione e dal capitolato della linea, nonchè negli oneri esistenti verso i terzi relativamente all'esercizio della linea medesima.

## Art. 8.

Continueranno ad avere applicazione le tariffe in vigore prima del 30 giugno corrente anno.

## Art. 9.

Per la verifica dei conti sia dei prodotti che delle spese a rimborso, saranno presi accordi fra l'Amministrazione dello Stato e la concessionaria, onde si possa procedere alla regolare constatazione degli accreditamenti e degli addebiti da liquidarsi come agli articoli 2 e 3.

## Art. 10.

Accordi saranno presi per la concessione dei biglietti di servizio al personale addetto alla linea Varese-Porto Ceresio anche per viaggi sulle linee dello Stato, e reciprocamente al personale delle ferrovie di Stato sull'indicata

## Art. 11.

La presente convenzione sarà soggetta alla tassa fissa di registro di lire 1.20.

## Art. 12.

La presente convenzione non sarà esecutiva se non quando sarà approvata con decreto Reale, da sottoporsi poi al Parlamento per essere convertita in legge.

S'intenderà poi priva di qualsiasi effetto e come non avvenuta, qualora abbia luogo il riscatto della linea con decorrenza 1° luglio 1905.

Fatta a Roma, in doppio esemplare, oggi 24 giugno 1905.

*Il ministro dei lavori pubblici*

CARLO FERRARIS.

*Il ministro del tesoro*

PAOLO CARCANO.

*Il Direttore generale delle strade ferrate del Mediterraneo*

OLIVA GIUSEPPE

*Regio decreto 5 luglio 1906, n. 381, che approva le annesse convenzioni 30 giugno 1906 per la proroga per un anno a decorrere dal 1° luglio 1906 dell'esercizio provvisorio da parte dello Stato delle linee Roma-Viterbo e diramazione Capranica-Ronciglione e Varese-Porto Ceresio*

(pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno, n. 178, del 31 luglio 1906).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

Vista la legge 22 aprile 1905, n. 137, con la quale il Governo fu autorizzato ad assumere, per mezzo dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, l'esercizio delle ferrovie Roma-Viterbo e Varese-Porto Ceresio;

Visto il Regio decreto del 29 giugno 1905, n. 360;

Uditi il Consiglio dei ministri ed il Consiglio di Stato;

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato per i lavori pubblici, di concerto col Nostro ministro segretario di Stato per il tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Sono approvate le annesse convenzioni stipulate in data 30 giugno 1906 tra il Governo e la Società del Mediterraneo per la proroga di un anno, a partire dal 1° luglio 1906, dell'esercizio provvisorio, a mezzo dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, delle linee Roma-Viterbo e diramazione Capranica-Ronciglione e Varese-Porto Ceresio.

Art. 2.

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

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

Dato a Roma addì 5 luglio 1906.

VITTORIO EMANUELE.

GIOLITTI.

GIAN TURCO.

A. MAJORANA.

Visto, *Il Guardasigilli*: GALLO.

## CONVENZIONE

**per la proroga dell'esercizio provvisorio da parte dello Stato della linea Roma-Viterbo e diramazione Capranica-Ronciglione.**

Premesso :

Che con le convenzioni: 20 aprile 1889, approvata con Regio decreto del 28 detto, n. 6066 (serie 3ª), e 23 dicembre 1891, approvata con Regio decreto del 24 detto, n. 736, il Governo accordava al Consorzio per la ferrovia Roma-Viterbo, costituito con decreto 17 dicembre 1885 della Deputazione provinciale di Roma, e per esso alla Società italiana per le strade ferrate del Mediterraneo, la costruzione e l'esercizio della ferrovia da Roma (Porta Cavalleggeri) a Viterbo, con diramazione da Capranica a Ronciglione, e poi un tronco di prolungamento dalla stazione di Porta Cavalleggeri alla stazione di Trastevere;

Che con l'articolo 1° della legge 22 aprile 1905, n. 137, il Governo veniva autorizzato ad assumere per mezzo dell'Amministrazione delle ferrovie di Stato l'esercizio della indicata ferrovia Roma (Trastevere)-Viterbo, con la diramazione Capranica-Ronciglione, in base ad accordi con gli enti concessionari;

Che con la convenzione 24 giugno 1905, approvata con Regio decreto del 29 detto, il Governo assumeva l'esercizio della indicata ferrovia per un anno a partire dal 1° luglio 1905;

Che la Società concessionaria ha chiesto la proroga per un anno dell'esercizio provvisorio da parte delle ferrovie dello Stato della linea medesima, ed il Governo ha acconsentito;

Tutto ciò premesso :

tra

le LL. EE. il comm. avv. Emanuele GIANTURCO ministro dei lavori pubblici, e comm. avv. Angelo MAJORANA ministro del tesoro

ed

il sig. comm. avv. Ercole BRASCHI, consulente legale della Società italiana per le strade ferrate del Mediterraneo, contraente in nome della Società medesima, in base ad autorizzazione accordatagli dal Consiglio d'amministrazione nella seduta del 25 giugno corrente come dal verbale annesso in copia al presente atto (Allegato A), si è convenuto e si conviene quanto appresso :

Art. 1.

La convenzione 24 giugno 1905, approvata con Regio decreto 29 detto mese, n. 360, per l'assunzione da parte dello Stato, a mezzo dell'Amministrazione delle ferrovie di Stato, dell'esercizio provvisorio per la durata di un anno, a partire dal 1° luglio 1905, della linea da Roma (Trastevere) a Viterbo, con la diramazione da Capranica a Ronciglione, è prorogata per un anno a partire dal 1° luglio 1906.

Fatta a Roma in doppio esemplare oggi trenta giugno 1906.

*Il ministro dei lavori pubblici*  
Prof. EMANUELE GIANTURCO.

*Il ministro del tesoro*  
ANGELO MAJORANA.

*Per la Società Mediterranea*  
AVV. ERCOLE BRASCHI.

## SOCIETÀ ITALIANA PER LE SS. FF. DEL MEDITERRANEO.

## SOCIETÀ ANONIMA CON SEDE IN MILANO.

Capitale sociale lire 182,000,000 intieramente versato (Ammortizzato per lire 830,000).

*Estratto dal libro n. 17 dei processi verbali del Consiglio di amministrazione.*

(Seduta n. 267 del 25 giugno 1906).

Presenti i signori:

Sanseverino conte ing. Alfonso	<i>Senatore del Regno, Presidente.</i>
Massa comm. ing. Mattia	<i>Vice-presidente.</i>
Falcone comm. avv. Giacomo	<i>Id.</i>
Arlotta cav. Antonio	<i>Consigliere d' amministrazione.</i>
Bertarelli comm. Tomaso	<i>Id.</i>
Borromeo conte Giberto	<i>Id.</i>
Canzi Luigi	<i>Id.</i>
Casana barone avv. comm. Ernesto	<i>Id.</i>
Marangoni comm. avv. Alessandro	<i>Id.</i>
Marsaglia comm. ing. Ernesto	<i>Id.</i>
Pallavicini marchese Domenico	<i>Id.</i>
Pollone comm. Eugenio	<i>Id.</i>
Visconti Venosta nob. comm. Giovanni	<i>Id.</i>
Silvestri comm. rag. Giovanni	<i>Sindaco effettivo.</i>
Oliva comm. ing. Giuseppe	<i>Direttore generale.</i>
Peregalli cav. avv. Alessandro	<i>Segretario.</i>

Viene letto ed approvato il verbale della scorsa adunanza.

*Omissis.*

Il Consiglio d'amministrazione udite le comunicazioni del signor Presidente e del Direttore generale circa la proroga anche per un altro anno delle due convenzioni 24 giugno 1905 esistenti col Governo per l'esercizio delle due linee Roma-Viterbo e Varese-Porto Ceresio, scadenti col 30 giugno corrente;

ritenuta la opportunità di dare l'autorizzazione a stipulare la proroga anche con le varianti che siano per rendersi necessarie, venendo approvata dai poteri legislativi la convenzione 13 aprile 1906, allegata al disegno di legge n. 422 del 5 maggio u. s.

## DELIBERA:

di autorizzare il signor Direttore generale o per esso il sig. consulente legale comm. avv. Ercole Braschi, o quell'altro mandatario che fosse incaricato dal sig. Direttore generale, a stipulare la proroga per un anno delle due dette convenzioni, state approvate col Regio decreto 29 giugno 1905, n. 360, sia come proroga pura e semplice, sia con le varianti che potessero occorrere in seguito all'approvazione definitiva dell'accennata convenzione 13 aprile 1906 specialmente per i canoni da pagarsi al Governo, in quanto il materiale mobile diverrebbe di sua proprietà come pure per le pattuizioni dipendenti da passaggio al medesimo della proprietà dell'officina di Tornavento; e per tuttociò il Consiglio conferisce ai propri delegati i più ampi poteri con facoltà

quindi di pigliare tutti quegli accordi che i medesimi possono ritenere convenienti nell'interesse della Società.

Tale ordine del giorno messo ai voti viene approvato all'unanimità.

*Omissis.*

*Il presidente*  
SANSEVERINO.

*Il segretario*  
A. PEREGALLI.

Copia per estratto conforme alla parte che vi corrisponde dell'originale esistente presso l'Amministrazione della Società italiana per le strade ferrate del Mediterraneo rilasciata all'Amministrazione stessa.

Milano, 30 giugno 1906.

D. DOMENICO MORETTI fu Angelo  
*notaio*, di Milano.

Visto per la legalizzazione della firma di Moretti D. Domenico, notaio di Milano.

Milano, dal regio Trib. civ. e pen. il 30-6-1906.

*Il presidente*  
PIETRO GRANATI.

*Il vice cancelliere*  
BRACELLI.

## CONVENZIONE

**per la proroga dell'esercizio provvisorio da parte dello Stato della linea  
Varese-Porto Ceresio.**

Premesso :

che con la convenzione 23 dicembre 1891, approvata con Regio decreto n. 760 (serie 4<sup>a</sup>) del 24 stesso mese, il Governo accordava alla Società italiana per le strade ferrate del Mediterraneo la concessione per la costruzione e per l'esercizio della ferrovia da Varese a Porto Ceresio ;

che con l'articolo 1° della legge 22 aprile 1905, n. 137, il Governo veniva autorizzato ad assumere, per mezzo dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, l'esercizio della indicata ferrovia Varese-Porto Ceresio, in base ad accordi con la Società concessionaria ;

che con la convenzione 24 giugno 1905, approvata con Regio decreto del 29 detto, il Governo assumeva l'esercizio della indicata ferrovia per un anno a partire dal 1° luglio 1905 ;

che la Società concessionaria ha chiesto la proroga per un anno dell'esercizio provvisorio da parte delle ferrovie dello Stato della linea medesima, e che il Governo vi ha consentito ;

Tutto ciò premesso:

tra

le LL. EE. il comm. avv. Emanuele GIANTURCO, ministro dei lavori pubblici, e comm. avv. Angelo MAJORANA, ministro del tesoro

ed

il signor comm. avv. Ercole BRASCHI, consulente legale della Società italiana per le strade ferrate del Mediterraneo, contraente in nome della Società medesima in base ad autorizzazione accordatagli dal Consiglio di amministrazione nella seduta del 25 giugno corrente, come dal verbale stessa data annesso in copia autenticata al presente atto (Allegato B), -si è convenuto e si conviene quanto segue :

## Art. 1.

La convenzione 24 giugno 1905, approvata con Regio decreto 29 detto mese, n. 360, per l'assunzione da parte dello Stato a mezzo dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, dell'esercizio provvisorio per la durata di un anno a partire dal 1° luglio 1905, della linea Varese-Porto Ceresio, è prorogata di un anno a partire dal 1° luglio 1906.

Fatta a Roma, in doppio esemplare, il 30 giugno 1906.

*Il ministro dei lavori pubblici*  
Prof. EMANUELE GIANTURCO.

*Il ministro del tesoro*  
ANGELO MAJORANA.

*Per la Società Mediterranea*  
Avv. ERCOLE BRASCHI.

Allegato B.

## SOCIETÀ ITALIANA PER LE SS. FF. DEL MEDITERRANEO

SOCIETÀ ANONIMA CON SEDE IN MILANO.

Capitale sociale lire 182,000,000 interamente versato (Ammortizzato per lire 830,000).

*Estratto dal libro n. 17 dei processi verbali del Consiglio di amministrazione.*

(Seduta n. 267 del 25 giugno 1906).

Presenti i signori:

Sanseverino conte ing. Alfonso,	<i>Senatore del Regno, Presidente.</i>
Massa comm. ing. Mattia	<i>Vice-presidente</i>
Falcone comm. avv. Giacomo	<i>Id.</i>
Arlotta cav. Antonio	<i>Consigliere d'amministrazione.</i>
Bertarelli comm. Tomaso	<i>Id.</i>
Borromeo conte Giberto	<i>Id.</i>
Canzi Luigi	<i>Id.</i>
Casana barone avv. comm. Ernesto	<i>Id.</i>
Marangoni comm. avv. Alessandro	<i>Id.</i>
Marsaglia comm. ing. Ernesto	<i>Id.</i>
Pallavicini marchese Domenico	<i>Id.</i>
Pollone comm. Eugenio	<i>Id.</i>
Visconti Venosta nob. comm. Giovanni	<i>Id.</i>
Silvestri comm. rag. Giovanni	<i>Sindaco effettivo.</i>
Oliva comm. ing. Giuseppe	<i>Direttore generale.</i>
Peregalli cav. avv. Alessandro	<i>Segretario.</i>

Viene letto ed approvato il verbale della scorsa adunanza.

*Omissis.*

Il Consiglio d'amministrazione, udite le comunicazioni del signor Presidente e del Direttore generale circa la proroga per un altro anno delle due convenzioni 24 giugno 1905 esistenti col Governo per l'esercizio delle due linee Roma-Viterbo e Varese-Porto Ceresio, scadenti col 30 giugno corrente;

ritenuta la opportunità di dare l'autorizzazione a stipulare la proroga anche con le varianti che siano per rendersi necessarie, venendo approvata dai poteri legislativi la convenzione 13 aprile 1906, allegata al disegno di legge n. 422 del 5 maggio u. s.

## DELIBERA:

di autorizzare il signor Direttore generale o per esso il signor consulente legale comm. avv. Ercole Braschi, o quell'altro mandatario che fosse incaricato dal signor Direttore generale, a stipulare la proroga per un anno delle due dette convenzioni, state approvate col Regio decreto 29 giugno 1905, n. 360, sia come proroga pura e semplice, sia con le varianti che potessero occorrere in seguito all'approvazione definitiva dell'accennata convenzione 13 aprile 1906, specialmente per i canoni da pagarsi al Governo, in quanto il materiale mobile diverrebbe di sua proprietà come pure per le pattuizioni dipendenti dal passaggio al medesimo della proprietà dell'officina di Torna-

vento; e per tuttociò il Consiglio conferisce ai propri delegati i più ampi poteri, con facoltà quindi di pigliare tutti quegli accordi che i medesimi possono ritenere convenienti nell'interesse della Società.

Tale ordine del giorno messo ai voti viene approvato all'unanimità.

*Omissis.*

*Il presidente*  
SANSEVERINO.

*Il segretario*  
A. PEREGALLI

Copia per estratto conforme alla parte che vi corrisponde dell'originale esistente presso l'Amministrazione della Società Italiana per le strade ferrate del Mediterraneo rilasciata all'Amministrazione stessa.

Milano, 30 giugno 1906.

f.° D. DOMENICO MORETTI fu Angelo  
*notaio*, di Milano.

Visto per la legalizzazione della firma di Moretti D. Domenico, notaio di Milano.

Milano, dal regio Trib. civ. e pen. il 30 giugno 1906.

*Il presidente*  
PIETRO GRANATI.

*Il vice-cancelliere*  
BRACELLI.

*Regio decreto 19 maggio 1907, n. 359, che approva le unite convenzioni per la proroga dell'esercizio provvisorio delle ferrovie Roma-Viterbo (con diramazione Capranica-Ronciglione) e Varese Porto-Ceresio*  
(pubblicato nella Gazzetta Ufficiale del Regno n. 153 del 29 giugno 1907).

## VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

Vista la legge 22 aprile 1905, n. 137, con la quale il Governo fu autorizzato ad assumere, per mezzo dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, l'esercizio delle ferrovie Roma-Viterbo con diramazione Capranica-Ronciglione e Varese-Porto Ceresio;

Visto il Regio decreto 29 giugno 1905, n. 360;

Visto il Regio decreto 5 luglio 1906, n. 381;

Vista la legge 15 luglio 1906, n. 325, concernente gli accordi per la liquidazione della gestione della rete Mediterranea;

Uditi il Consiglio di Stato, il Consiglio superiore dei lavori pubblici ed il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato per i lavori pubblici, di concerto col Nostro ministro segretario di Stato per il tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

## Art. 1.

Sono approvate le annesse convenzioni in data 12 maggio 1907, addizionali alle convenzioni 30 giugno 1906 tra il Governo e la Società del Mediterraneo per la proroga a partire dal 1° luglio 1906 dell'esercizio provvisorio, a mezzo dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, delle linee Roma-Viterbo con diramazione Capranica-Ronciglione e Varese-Porto Ceresio.

## Art. 2.

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

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

Dato a Roma, addì 19 maggio 1907.

VITTORIO EMANUELE

GIOLITTI.  
GIANFURCO.  
CARCANO.

Visto, *Il Guardasigilli*: ORLANDO.

**Convenzione addizionale a quella in data 30 giugno 1906, per la proroga dell'esercizio provvisorio da parte dello Stato della linea Roma-Viterbo e diramazione Capranica-Ronciglione.**

Premesso:

che con le convenzioni: 20 aprile 1889, approvata con Regio decreto del 28 detto, n. 5066 (serie 3<sup>a</sup>) e 23 dicembre 1891, approvata con Regio decreto del 24 detto, n. 736, il Governo accordava al Consorzio per la ferrovia Roma-Viterbo, costituito con decreto 17 dicembre 1885 della Deputazione provinciale di Roma, e per esso alla Società italiana per le strade ferrate del Mediterraneo, la costruzione e l'esercizio della ferrovia da Roma (Porta Cavalleggeri) a Viterbo con diramazione da Capranica a Ronciglione, e poi un tronco di prolungamento dalla stazione di Porta Cavalleggeri alla stazione di Trastevere;

che con l'articolo 1 della legge 22 aprile 1905, il Governo veniva autorizzato ad assumere per mezzo dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato l'esercizio della indicata ferrovia Roma (Trastevere)-Viterbo con la diramazione Capranica-Ronciglione in base ad accordi con gli enti concessionari;

che con la convenzione 24 giugno 1905, approvata con Regio decreto del 29 detto, il Governo assumeva l'esercizio della indicata ferrovia per un anno a partire dal 1° luglio 1905;

che con altra convenzione 30 giugno 1906, approvata con Regio decreto 5 luglio 1906, n. 381, la suddetta convenzione 24 giugno 1905 è stata prorogata di un altro anno a partire dal 1° luglio 1906;

che successivamente, con legge 15 luglio 1906, n. 325, è stata approvata la convenzione 13 aprile 1906 per la liquidazione della gestione della rete Mediterranea, la quale implica, tra l'altro, l'acquisto da parte dello Stato del materiale rotabile in dotazione alla linea Roma-Viterbo e diramazione da Capranica a Ronciglione, e quindi occorre modificare i patti stabiliti nella convenzione 30 giugno 1906, onde metterli in relazione col nuovo stato di cose creato dalla convenzione anzidetta;

che l'acquisto del detto materiale rotabile da parte dello Stato è stato concordato con effetto dal 1° luglio 1906;

Tutto ciò premesso:

tra

le LL. EE. il comm. prof. avv. Emanuele Gianturco, ministro dei lavori pubblici e comm. prof. avv. Angelo Majorana, ministro del tesoro, e per esso il sottosegretario di Stato comm. prof. Giuseppe Fasce,

ed

il signor comm. ing. Giuseppe Oliva, direttore generale per le strade ferrate del Mediterraneo, contraente in nome della Società medesima, in base ad autorizzazione accordatagli dal Consiglio d'amministrazione nella seduta del 25 giugno 1906, come da verbale annesso in copia al presente atto, si è convenuto, e si conviene quanto segue:

*Articolo unico.*

Ferma restando la proroga di un anno, a datare dal 1° luglio 1906, della convenzione 24 giugno 1905 per l'esercizio provvisorio da parte dello Stato della linea Roma-Viterbo, con diramazione da Capranica a Ronciglione, e rimanendo invariati tutti gli altri patti in questa contenuti, la Società Mediterranea pagherà all'Amministrazione governativa un canone annuo di L. 70,000 (settantamila) a partire dal 1° luglio 1906, per l'uso del materiale rotabile, divenuto proprietà dello Stato in base alla convenzione 13 aprile 1906, approvata con legge 15 luglio 1906, e per le riparazioni di danni al materiale stesso cagionati da eventuali accidenti ferroviari.

Fatta a Roma, in doppio esemplare, il 12 maggio 1907.

*Il ministro dei lavori pubblici*

E. GIANTURCO.

*Pel ministro del tesoro*

G. FASCE.

Per la Società Mediterranea:

*Il direttore generale*

OLIVA GIUSEPPE.

**Convenzione addizionale a quella in data 30 giugno 1906 per la proroga dell'esercizio provvisorio da parte dello Stato della linea Varese-Porto Ceresio.**

Premesso :

che con la convenzione 28 dicembre 1891, approvata con Regio decreto n. 760 del 24 stesso mese, il Governo accordava alla Società italiana per le strade ferrate del Mediterraneo, la concessione per la costruzione e per lo esercizio della ferrovia da Varese a Porto Ceresio ;

che con l'art. 1 della legge 22 aprile 1905, n. 137, il Governo veniva autorizzato ad assumere, per mezzo dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, l'esercizio dell'indicata ferrovia Varese-Porto Ceresio, in base ad accordi con la Società concessionaria ;

che con la convenzione 24 giugno 1905, approvata con Regio decreto del 29 detto, n. 360, il Governo assumeva l'esercizio della indicata ferrovia per un anno, a partire dal 1° luglio 1905 ;

che con altra convenzione 30 giugno 1906, approvata con Regio decreto 5 luglio 1906, n. 381, la suddetta convenzione 24 giugno 1905 è stata prorogata di un altro anno, a partire dal 1° luglio 1906 ;

che successivamente con legge 15 luglio 1906, n. 325, è stata approvata la convenzione 13 aprile 1906, per la liquidazione della gestione della rete Mediterranea, la quale implica, tra altro, l'acquisto da parte dello Stato del materiale rotabile in dotazione alla linea Varese-Porto Ceresio e dell'officina elettrica a vapore di Tornavento, che fornisce l'energia per l'esercizio della linea medesima, e quindi occorre modificare i patti stabiliti nella convenzione 30 giugno 1906, a fine di metterli in relazione col nuovo stato di cose creato dalla convenzione anzidetta ;

che l'acquisto del detto materiale rotabile da parte dello Stato è stato concordato con effetto dal 1° luglio 1906, e la presa di possesso dell'officina di Tornavento ha avuto luogo col 1° agosto 1906 ;

Tutto ciò premesso :

tra

le LL. EE. il comm. prof. avv. Emanuele Gianturco, ministro dei lavori pubblici e comm. prof. avv. Angelo Majorana, ministro del tesoro, e per esso il sottosegretario di Stato prof. Giuseppe Fasce,

ed

il signor comm. ingegnere Giuseppe Oliva, contraente in nome della Società italiana per le strade ferrate del Mediterraneo, in base ad autorizzazione accordatagli dal Consiglio d'amministrazione nella seduta del 25 giugno 1906, come dal verbale annesso in copia al presente atto, si è convenuto e si conviene quanto segue :

*Articolo unico.*

Ferma restando la proroga per un anno a datare dal 1° luglio 1906 della convenzione 24 giugno 1905 per l'esercizio provvisorio da parte dello Stato della linea Varese-Porto Ceresio, ai patti in essa contenuti sono apportate le modificazioni seguenti :

a) La Società Mediterranea per l'uso del materiale rotabile divenuto proprietà dello Stato, come risulta dalla convenzione 13 aprile 1906, appro-

vata con legge 15 luglio 1906, pagherà all'Amministrazione governativa il canone annuo di L. 17,000 (diciassettemila) a partire dal 1° luglio 1906;

b) l'art. 4 della convenzione 24 giugno 1905 è soppresso;

c) l'energia elettrica necessaria per l'esercizio della linea, mentre pel mese di luglio 1906 s'intende somministrata a proprie cure e spese dalla Società Mediterranea in conformità dell'art. 2 della convenzione 24 giugno 1905, a partire invece dal 1° agosto 1906 è somministrata dallo Stato divenuto dalla data stessa proprietario della centrale di Tornavento, e la Società corrisponderà allo Stato il prezzo dell'energia medesima giusta il disposto dell'art. 7 della convenzione 13 aprile 1906.

L'energia è misurata mensilmente al quadro della sottostazione di Bisuschio con apposito wattometro e sarà riferita al quadro della centrale dividendola pel coefficiente di rendimento di 0,70, ritenuto che la perdita nella trasmissione da Tornavento a Bisuschio e nella trasformazione sia del 30 %. Allo scambio estremo della stazione di Varese verso Porto Ceresio è applicata una interruzione nella terza rotaia per modo da impedire la alimentazione dalla sottostazione di Gazzada.

È in facoltà della Società di far intervenire un suo delegato alla lettura del wattometro di Bisuschio e di prendere diretta conoscenza delle indicazioni degli strumenti misuratori della centrale.

L'amministrazione governativa presenterà alla Società le relative distinte di pagamento per l'accertamento e l'accettazione, e l'importo sarà trattenuto sullo acconto di L. 10,000 bimestrale, previsto dall'art. 3 della convenzione 24 giugno 1905.

Il wattometro da installarsi a Bisuschio sarà tarato in contraddittorio a spese comuni. Sarà in facoltà di ciascuna delle due parti di chiedere che sia effettuata a proprie spese la rinnovazione della taratura.

Se ne risultasse una differenza, in più od in meno, del 2 % rispetto alla precedente taratura, la quantità di energia fatturata nel mese verrà congruamente rettificata.

Fatta a Roma, in doppio esemplare, il 12 maggio 1907.

*Il ministro dei lavori pubblici*

E. GIANTURCO.

*Pel ministro del tesoro*

G. FASCE.

Per la Società Mediterranea:

*Il direttore generale*

OLIVA GIUSEPPE

*Regio decreto 31 agosto 1907, n. 679, che approva le unite convenzioni per la proroga dell'esercizio provvisorio di alcune linee ferroviarie.*

(pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno n. 253 del 25 ottobre 1907).

VITTORIO EMANUELE III  
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE  
RE D'ITALIA

Viste le leggi 22 aprile 1905, n. 137 e 7 luglio 1907, n. 429, con le quali il Governo fu autorizzato ad assumere, per mezzo dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, l'esercizio delle ferrovie Roma-Viterbo, con diramazione Capranica-Ronciglione e Varese-Porto Ceresio;

Visti i RR. decreti 29 giugno 1905, n. 360; 5 luglio 1906, n. 381 e 19 maggio 1907, n. 359;

Uditi il Consiglio di Stato ed il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato per i lavori pubblici, di concerto col Nostro ministro segretario di Stato per il tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Sono approvate le annesse convenzioni in data 10 luglio 1907 tra il Governo e la Società italiana per le strade ferrate del Mediterraneo per la proroga di sei mesi, a partire dal 1° luglio 1907, dell'esercizio provvisorio a mezzo dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato delle linee Roma-Viterbo, con diramazione Capranica-Ronciglione e Varese-Porto Ceresio.

Art. 2.

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

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

Dato a Gattico, addì 31 agosto 1907.

VITTORIO EMANUELE

GIOLITTI.  
GIANTURCO.  
CARCANO.

Visto, *Il Guardasigilli*: ORLANDO.

**Convenzione per l'esercizio da parte dello Stato della linea Roma-Viterbo e diramazione Capranica-Ronciglione.**

Premesso:

che con le convenzioni: 20 aprile 1889, approvata con Regio decreto del 28 detto, n. 6066 (serie 3<sup>a</sup>) e 23 dicembre 1891, approvata con Regio decreto del 24 detto, n. 736, il Governo accordava al Consorzio per la ferrovia Roma-Viterbo, costituito con decreto 17 dicembre 1885, della Deputazione provinciale di Roma, e per esso alla Società italiana per le strade ferrate del Mediterraneo la costruzione e l'esercizio della ferrovia da Roma (porta Cavalleggeri) a Viterbo, con diramazione da Capranica a Ronciglione, e poi un tronco di prolungamento dalla stazione di porta Cavalleggeri alla stazione di Trastevere;

che con l'articolo 1 della legge 22 aprile 1905, n. 137, il Governo veniva autorizzato ad assumere per mezzo dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato l'esercizio dell'indicata ferrovia Roma (Trastevere)-Viterbo, con la diramazione Capranica-Ronciglione, in base ad accordi con gli enti concessionari;

che con la convenzione 24 giugno 1905, approvata con Regio decreto del 29 detto, il Governo assumeva l'esercizio dell'indicata ferrovia per un anno, a partire dal 1° luglio 1905;

che con altra convenzione 30 giugno 1906, approvata con Regio decreto 5 luglio 1906, n. 381, la suddetta convenzione 24 giugno 1905 fu prorogata di un altro anno a partire dal 1° luglio 1906;

che con la legge 15 luglio 1906, n. 325, fu approvata la convenzione 13 aprile 1906 per la liquidazione della gestione della rete Mediterranea, per la quale, tra l'altro, lo Stato acquistò il materiale rotabile in dotazione alla linea Roma-Viterbo e diramazione Capranica-Ronciglione, e che pertanto fu sostituita alla convenzione 30 giugno 1906, l'altra 12 maggio 1907, approvata con Regio decreto n. 359 del 19 detto ed i cui effetti scadono al 30 giugno 1907;

che la Società italiana per le strade ferrate del Mediterraneo ha chiesto che il Governo continui ad esercitare la Roma-Viterbo e diramazione Capranica-Ronciglione per altri 6 mesi soltanto, durante i quali essa si preparerà a riprenderne l'esercizio, e che il Governo a ciò acconsente;

Tutto ciò premesso:

tra

le LL. EE. il comm. prof. Emanuele Gianturco, ministro dei lavori pubblici, ed il comm. avv. Paolo Carcano, ministro del tesoro,

ed

il commendatore ing. Giuseppe Oliva, contraente in nome della Società italiana per le strade ferrate del Mediterraneo, in base ad autorizzazione accordatagli dal Consiglio di amministrazione nella seduta del 26 giugno 1907, come da verbale annesso in copia al presente atto, si è convenuto e si conviene quanto appresso:

**Art. 1.**

L'Amministrazione delle ferrovie dello Stato continuerà ad esercitare durante il secondo semestre 1907 la linea Roma-Viterbo e diramazione Capranica-Ronciglione alle condizioni stabilite nelle convenzioni per l'esercizio di

queste linee stipulate successivamente in data 24 giugno 1905, 30 giugno 1906 e 12 maggio 1907, i cui effetti scadrebbero al 30 giugno 1907.

Dal 1° gennaio 1908 l'esercizio della linea Roma-Viterbo con diramazione Capranica-Ronciglione sarà ripreso dalla Società per le strade ferrate del Mediterraneo.

Fatto a Roma in doppio esemplare, oggi 10 luglio 1907.

*Il ministro dei lavori pubblici*

GIANTURCO

*Il ministro del tesoro*

CARCANO

Per la Società Mediterranea :

*Il direttore generale*

OLIVA GIUSEPPE

**Convenzione per l'esercizio da parte dello Stato della linea Varese-Porto Ceresio.**

Premesso :

che con la convenzione 23 dicembre 1891, approvata con Regio decreto n. 760 del 24 stesso mese, il Governo accordava alla Società italiana per le strade ferrate del Mediterraneo la concessione per la costruzione e per l'esercizio della ferrovia da Varese a Porto Ceresio ;

che con l'articolo 1° della legge 22 aprile 1905, n. 137, il Governo veniva autorizzato ad assumere per mezzo dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, l'esercizio della indicata ferrovia Varese-Porto Ceresio, in base ad accordi con la Società concessionaria ;

che con la convenzione 24 giugno 1905, approvata con Regio decreto numero 360 del 29 stesso mese, il Governo assumeva l'esercizio della indicata ferrovia per un anno a partire dal 1° luglio 1905 ;

che con altra convenzione 30 giugno 1906, approvata con Regio decreto n. 381 del 5 luglio 1906, la suddetta convenzione 24 giugno 1905 fu prorogata di un altro anno a partire dal 1° luglio 1906 ;

che, con legge 15 luglio 1906, n. 325, fu approvata la convenzione 13 aprile 1906 per la liquidazione della gestione della rete Mediterranea, per la quale, tra l'altro, lo Stato acquistò il materiale rotabile in dotazione alla linea Varese-Porto Ceresio e la officina termo-elettrica di Tornavento, che fornisce l'energia per l'esercizio della linea medesima, e che pertanto fu sostituita alla convenzione 30 giugno 1906, l'altra 12 maggio 1907, approvata con Regio decreto n. 359 del 19 detto ed i cui effetti scadono al prossimo 30 giugno 1907 ;

che la Società concessionaria ha chiesto che il Governo continui ad esercitare la Varese-Porto Ceresio per altri sei mesi soltanto, durante i quali essa si preparerà a riprenderne l'esercizio, e che il Governo a ciò acconsente ;

Tutto ciò premesso :

tra

le LL. EE. il comm. prof. Emanuele Gianturco, ministro dei lavori pubblici, e comm. avv. Paolo Carcano, ministro del tesoro,

ed

il sig. commendatore ing. Giuseppe Oliva, contraente in nome della Società italiana per le strade ferrate del Mediterraneo, in base ad autorizzazione accordatagli dal Consiglio di amministrazione nella seduta del 26 giugno 1907 come da verbale annesso in copia al presente atto, si è convenuto e si conviene quanto appresso :

**Art. 1.**

L'Amministrazione delle ferrovie dello Stato continuerà ad esercitare durante il secondo semestre 1907 la linea Varese-Porto Ceresio alle condizioni stabilite nelle convenzioni per l'esercizio di questa linea stipulate successivamente in data 24 giugno 1905, 30 giugno 1906 e 12 maggio 1907 i cui effetti scadrebbero al 30 giugno 1907.

Dal 1° gennaio 1908 l'esercizio della linea Varese-Porto Ceresio sarà ripreso dalla Società concessionaria.

Fatto a Roma, in doppio esemplare, oggi 10 luglio 1907.

*Il ministro dei lavori pubblici*  
GIANTURCO

*Il ministro del tesoro*  
CARCANO.

Per la Società del Mediterraneo :  
*Il direttore generale*  
OLIVA.

*Regio Decreto 17 maggio 1908, che approva le annesse convenzioni 25 marzo 1908, per la proroga per tre mesi, a decorrere dal 1° gennaio 1908, dell'esercizio provvisorio da parte dello Stato delle linee Varese-Porto Ceresio e Roma-Viterbo con diramazione Capranica-Ronciglione.*

## VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA.

Viste le leggi 22 aprile 1905, n. 137 e 7 luglio 1907, n. 429, con le quali il Governo fu autorizzato ad assumere, per mezzo dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, l'esercizio delle linee Varese-Porto Ceresio e Roma-Viterbo, con diramazione Capranica-Ronciglione;

Visti i regi decreti 29 giugno 1905, n. 360; 5 luglio 1906, n. 381; 19 maggio 1907, n. 359; e 31 agosto 1907, n. 679;

Uditi il Consiglio di Stato ed il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del nostro ministro segretario di Stato pei lavori pubblici, di concerto col ministro segretario di Stato pel tesoro;

ABBIAMO DECRETATO E DECRETIAMO:

## Art. 1.

Sono approvate le annesse convenzioni in data 25 marzo 1908, tra il Governo e la Società Italiana per le strade ferrate del Mediterraneo, per la proroga di tre mesi, a partire dal 1° gennaio 1908 dell'esercizio provvisorio, a mezzo dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, delle linee Varese-Porto Ceresio e Roma-Viterbo, con diramazione Capranica-Ronciglione.

## Art. 2.

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

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

Dato a Roma, addì 17 maggio 1908.

VITTORIO EMANUELE.

GIOLITTI.

BERTOLINI.

CARCANO.

Visto, *il Guardasigilli:*

ORLANDO.

## CONVENZIONE

**per l'esercizio da parte dello Stato della linea Varese-Porto Ceresio.**

Premesso:

che con la convenzione 23 dicembre 1891, approvata con Regio decreto n. 760 del 24 stesso mese, il Governo accordava alla Società per le strade ferrate del Mediterraneo la concessione per la costruzione e l'esercizio della ferrovia da Varese a Porto Ceresio;

che con l'articolo 1 della legge 22 aprile 1905, n. 137, il Governo veniva autorizzato ad assumere, per mezzo dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, l'esercizio della indicata ferrovia Varese-Porto Ceresio, in base ad accordi con la Società concessionaria;

che con la convenzione 24 giugno 1905, approvata con Regio decreto n. 360 del 29 stesso mese, il Governo assumeva l'esercizio della indicata ferrovia per un anno a partire dal 1° luglio 1905;

che con altra convenzione 30 giugno 1906 approvata con Regio decreto n. 381 del 5 luglio 1906, la suddetta convenzione 24 giugno 1905 fu prorogata di un altro anno a partire dal 1° luglio 1906;

che con la legge 15 luglio 1906, n. 325, fu approvata la convenzione 13 aprile 1906 per la liquidazione della gestione della rete Mediterranea per la quale tra l'altro, lo Stato acquistò il materiale rotabile in dotazione della linea Varese-Porto Ceresio e l'officina termo-elettrica di Tornavento, che fornisce l'energia per l'esercizio della linea medesima e che pertanto fu sostituita alla convenzione 30 giugno 1906, l'altra 12 maggio 1907 approvata con Regio decreto, n. 359 del 19 detto ed i cui effetti cessarono al 30 giugno 1907;

che con altra convenzione 10 luglio 1907 approvata con Regio decreto n. 679 del 31 agosto 1907 furono prorogate ancora per altri sei mesi, e cioè fino al 31 dicembre 1907, le convenzioni suddette;

che infine la Società italiana per le strade ferrate del Mediterraneo ha chiesto al Governo di accordarle un'ultima proroga di tre mesi, per poter definire e completare la sua preparazione alla definitiva ripresa dell'esercizio della linea Varese-Porto Ceresio al 1° aprile 1908, e che il Governo ha ciò concesso solo per evitare che l'impreparazione della Società nuocesse agli interessi del pubblico e con l'esplicita dichiarazione che questa proroga non sarebbe stata seguita da altre e che perciò col 1° aprile 1908 la Società avrebbe dovuto riprendere in ogni modo l'esercizio di questa linea.

Tutto ciò premesso:

tra le LL. EE. il commendatore avvocato Pietro Bertolini, ministro dei lavori pubblici e commendatore avvocato Paolo Carcano, ministro del tesoro, ed il commendatore avvocato Ercole Braschi contraente in nome della Società italiana per le strade ferrate del Mediterraneo, in base ad autorizzazione accordatagli dal Consiglio di amministrazione nella seduta del 18 gen-

naio 1908 come da verba'e annesso in copia al presente atto, si è convenuto e si conviene quanto appresso:

*Articolo unico.*

Gli accordi intervenuti fra il Governo e la Società delle strade ferrate del Mediterraneo per l'esercizio della linea Varese-Porto Ceresio giusta le convenzioni 24 giugno 1905, 30 giugno 1906, 12 maggio 1907 e 10 luglio 1907 sono prorogati a tutto il 31 marzo 1908, restando fissata al 1° aprile 1908 la data della ripresa dell'esercizio di detta linea da parte della Società. È però fatta eccezione per l'ammontare del canone d'uso del materiale rotabile, di cui all'articolo unico della convenzione 12 maggio 1907, il quale sarà modificato in relazione a ciò che pel noleggio del materiale rotabile sarà stabilito per regolare i rapporti fra la Società concessionaria e l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato a partire dal 1° aprile 1908.

Fatta a Roma, in doppio esemplare, oggi 25 marzo 1908.

*Il ministro dei lavori pubblici*  
PIETRO BERTOLINI.

*Il ministro del tesoro*  
PAOLO CARCANO.

*Per la Società Mediterranea*  
ERCOLE BRASCHI.

## CONVENZIONE

per l'esercizio da parte dello Stato della linea Roma-Viterbo e diramazione  
Capranica-Ronciglione.

Premesso:

che con le convenzioni: 20 aprile 1889, approvata con Regio decreto del 28 detto n. 6066 (Serie 3<sup>a</sup>) e 23 dicembre 1891, approvata con Regio decreto del 24 detto n. 736, il Governo accordava al Consorzio per la ferrovia Roma-Viterbo, costituito con decreto 17 dicembre 1885 della Deputazione provinciale di Roma e per esso alla Società italiana per le strade ferrate del Mediterraneo la costruzione e l'esercizio della ferrovia da Roma (Porta Cavalleggeri) a Viterbo, con diramazione da Capranica a Ronciglione e poi un tronco di prolungamento dalla stazione di Porta Cavalleggeri alla stazione di Trastevere;

che con l'articolo 1° della legge 22 aprile 1905, n. 137, il Governo veniva autorizzato ad assumere per mezzo dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato l'esercizio dell'indicata ferrovia Roma (Trastevere)-Viterbo, con la diramazione Capranica-Ronciglione, in base ad accordi con gli enti concessionari;

che con la convenzione 24 giugno 1905, approvata con Regio decreto del 29 detto, il Governo assumeva l'esercizio dell'indicata ferrovia per un anno a partire dal 1° luglio 1905;

che con altra convenzione 30 giugno 1906, approvata con Regio decreto del 5 luglio 1906, n. 381, la suddetta convenzione 24 giugno 1905 fu prorogata di un altro anno a partire dal 1° luglio 1906;

che con legge 15 luglio 1906, n. 325, fu approvata la convenzione 13 aprile 1906 per la liquidazione della gestione della Rete Mediterranea, per la quale, tra l'altro, lo Stato acquistò il materiale rotabile in dotazione alla linea Roma-Viterbo e diramazione Capranica-Ronciglione, e che pertanto fu sostituita alla Convenzione 30 giugno 1906, l'altra 12 maggio 1907, approvata con Regio decreto n. 359 del 19 detto ed i cui effetti cessarono al 30 giugno 1907;

che con altra convenzione 10 luglio 1907, approvata con Regio decreto n. 679 del 31 agosto 1907, furono prorogate ancora per altri sei mesi, e cioè fino al 31 dicembre 1907, le convenzioni suddette;

che infine la Società italiana per le strade ferrate del Mediterraneo ha chiesto al Governo di accordarle un'ultima proroga di tre mesi, per potere definire e completare la sua preparazione alla ripresa definitiva dell'esercizio della linea Roma-Viterbo e diramazione Capranica-Ronciglione al 1° aprile 1908; e che il Governo ha ciò concesso solo per evitare che l'impreparazione della Società nuocesse agli interessi del pubblico e con l'esplicita dichiarazione che questa proroga non sarebbe stata seguita da altre e che perciò col 1° aprile 1908 la Società avrebbe dovuto riprendere in ogni modo l'esercizio di quella linea.

Tutto ciò premesso:

tra le LL. EE. il comm. avv. Pietro Bertolini, ministro dei lavori pubblici e comm. avv. Paolo Carcano, ministro del tesoro, ed il comm. avv. Ercole Braschi, contraente in nome della Società italiana per le strade ferrate del Mediterraneo in base ad autorizzazione accordatagli dal Consiglio di am-

ministrazione nella seduta del 18-gennaio 1908 come dal verbale annesso in copia al presente atto, si è convenuto e si conviene quanto appresso:

*Articolo unico.*

Gli accordi intervenuti fra il Governo e la Società italiana per le strade ferrate del Mediterraneo per l'esercizio della linea Roma-Viterbo e diramazione Capranica-Ronciglione, giusta le convenzioni 24 giugno 1905, 30 giugno 1906, 12 maggio 1907 e 10 luglio 1907 sono prorogati a tutto il 31 marzo 1908, restando fissata al 1° aprile 1908 la data della ripresa dell'esercizio di detta linea da parte della Società.

È però fatta eccezione per l'ammontare dei due canoni di cui all'articolo 4 della convenzione 24 giugno 1905 ed allo articolo unico della convenzione 12 maggio 1907, i quali saranno modificati in relazione a ciò che per il noleggio, per la manutenzione del materiale rotabile e per l'uso delle stazioni comuni sarà stabilito per regolare i rapporti fra la Società italiana per le strade ferrate del Mediterraneo e l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato a partire dal 1° aprile 1908.

Fatto a Roma, in doppio esemplare, oggi 24 marzo 1908.

*Il ministro dei lavori pubblici*  
PIETRO BERTOLINI.

*Il ministro del tesoro*  
PAOLO CARCANO.

*Per la Società Mediterranea*  
ERCOLE BRASCHI.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE  
DEL MEDITERRANEO.

(Società anonima con sede in Milano. — Capitale sociale lire 180 milioni interamente versato  
ammortizzato per lire 1,050,000).

ESTRATTO DAL LIBRO N. 17 DEI PROCESSI VERBALI  
DEL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE.

*Seduta numero 277 del 18 gennaio 1908.*

Presenti i signori:

*Presidente:* Falcone comm. avv. Giacomo; *Vice-presidente:* Borromeo conte Giberto; *Consiglieri:* Arlotta cav. Antonio, Bertarelli comm. Tomaso, Borghese don Francesco duca di Bomarzo, Canzi Luigi, Casana barone avv. Ernesto, Durazzo Pallavicini marchese Giacomo Filippo, Esterle ing. Carlo, Marangoni comm. avv. Alessandro, Marsaglia comm. ing. Ernesto, Pallavicino marchese Domenico, Podestà barone Luca, Pollone comm. Eugenio, Riva comm. Enrico; *Sindaci:* Joel comm. Otto, Besozzi nob. cav. Alessandro; *Direttore generale:* Oliva comm. ing. Giuseppe; *Segretario:* Peregalli cav. avv. Alessandro.

Viene letto ed approvato il verbale della scorsa adunanza.

*Omissis.*

Il Consiglio, udite le dichiarazioni del signor direttore generale in relazione alla discussione che ne è seguita:

a) autorizza il signor direttore generale comm. ing. Giuseppe Oliva, o per esso il consulente legale signor comm. avv. Ernesto Braschi, a stipulare, colle Ferrovie di Stato, la proroga di tre mesi, sino cioè al 31 marzo p. v., o sino a quell'altro termine che si rendesse necessario per l'esercizio della linea Roma Trastevere-Viterbo e Varese-Porto Ceresio da parte delle Ferrovie stesse e a quelle condizioni che i signori delegati riterranno conveniente di accettare;

b) li autorizza del pari a stipulare colle dette Ferrovie le convenzioni che si rendano necessarie per l'assunzione diretta dell'esercizio dopo il 31 marzo p. v. o dopo l'altro termine che fosse invece stabilito, e a fissare quanto possa occorrere, in ispecie per il materiale, per le stazioni comuni e per il servizio cumulativo;

c) li autorizza infine a stipulare coll'onorevole Ministero dei lavori pubblici e colle dette Ferrovie un atto di compromesso per sottoporre al giudizio di arbitri la decisione delle questioni insorte a proposito dell'assunzione diretta dello esercizio delle due linee, dando ai detti delegati sociali le facoltà di accettare, e di designare gli arbitri.

*Omissis.*

*Per il presidente*  
GIBERTO BORROMEO.

*Il segretario*  
A. PEREGALLI.

Copia per estratto conforme alla parte che vi corrisponde dell'originale in atti della Società per le strade ferrate del Mediterraneo rilasciata alla Società ferroviaria stessa.

Milano, li 9 marzo 1908.

Dott. DOMENICO MORETTI fu Angelo  
*notaio di Milano.*

Visto per la legalizzazione della firma di Moretti dottor Domenico, notaio di Milano.

Milano, dal R. Tribunale civile e penale, il 10 marzo 1908.

*Il presidente*

.....

N. 65 del repertorio.

*Appendice al contratto 4 settembre 1904 per la concessione della costruzione e dell'esercizio di una ferrovia a sezione normale, con trazione a vapore, da Livorno a Vada.*

Regnando

SUA MAESTÀ VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA.

Premesso:

a) Che con contratto stipulato in Roma il 4 settembre 1904 fra le Loro Eccellenze i ministri dei lavori pubblici e del tesoro per conto dell'Amministrazione dello Stato ed il signor commendatore avvocato Amilcare Galeotti in rappresentanza della provincia di Livorno, approvato con Decreto Reale 8 settembre 1904, n. 566, venne fatta concessione alla provincia medesima della costruzione e dell'esercizio di una ferrovia a vapore, a sezione normale, da Livorno a Vada;

b) Che la provincia di Livorno con atto 10 ottobre 1904, ha ceduto la concessione alla ditta Saverio Parisi;

c) Che con l'articolo 3 del sovracitato contratto la concessionaria s'impegna di cedere al Governo l'esercizio della linea Livorno-Vada per tutta la durata della concessione, ai patti ed alle condizioni di cui ai successivi articoli 4, 5, 6, 8, 9, 10 ed 11, quali patti e condizioni però per l'articolo 14 non dovevano considerarsi impegnativi ed esecutivi, se non fossero stati approvati per legge;

d) Che con lo stesso articolo 14 il Governo assumeva impegno di promuovere l'approvazione, sottoponendoli al Parlamento coi provvedimenti per il riordinamento dell'esercizio delle strade ferrate di proprietà dello Stato, da attuarsi col 1° luglio 1905;

e) Che infatti con l'articolo 1 della legge 22 aprile 1905, n. 137, il Governo fu autorizzato ad assumere, per mezzo dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, insieme a quello di altre linee, l'esercizio della Livorno-Vada, a sensi e per gli effetti del più volte citato contratto 4 settembre 1904;

f) Che per l'articolo 10 del contratto stesso la concessionaria ha l'obbligo di costruire a sue spese il secondo binario, costituendo all'uopo un fondo speciale mediante versamento della quota del 44.50 per cento del prodotto ultra-iniziale, ad essa devoluta in base al precedente articolo 8, quando detto fondo abbia raggiunto tra capitale ed interessi la somma di lire 1,700,000 prevista per la costruzione stessa, e ad ogni modo non appena il prodotto annuo della linea abbia raggiunto per tre anni consecutivi lire 40,000 a chilometro;

g) Che l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, la quale per l'articolo 1° della citata legge 22 aprile 1905, n. 137, dovrà assumere l'esercizio della nuova linea, non appena ne sia compiuta la costruzione, ha fatto presente la convenienza che, nell'interesse della maggiore regolarità e speditezza del servizio, la linea medesima venga fin d'ora costruita a due binari, senza

attendere, cioè, che si verifichino le condizioni previste dall'articolo 10 del contratto di concessione;

h) Che il Ministero dei lavori pubblici, avendo riconosciuta la necessità di tale provvedimento, incaricava l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato di aprire all'uopo trattative colla concessionaria, onde stabilirne le condizioni;

i) Che dette trattative riuscirono a buon fine;

Tutto ciò premesso, e volendosi ora tradurre in atto regolare gli accordi intervenuti:

Fra le Loro Eccellenze il professor Emanuele Giannurco, ministro dei lavori pubblici, e l'avvocato Paolo Carcano, ministro del tesoro, per conto dell'Amministrazione dello Stato da una parte, e dall'altra il signor cavaliere Enrico Senzi deputato anziano in rappresentanza della Deputazione provinciale di Livorno, appositamente delegato come da deliberazione in data 10 settembre 1907 allegata in copia autentica al presente atto, ed il signor commendatore Saverio Parisi quale subconcessionario della linea, si conviene e stipula quanto appresso:

#### Art. 1.

A modificazione di quanto è stabilito all'articolo 2 del contratto 4 settembre 1904, approvato con regio decreto 8 settembre 1904, n. 566, la concessionaria della ferrovia Livorno-Vada e per essa la Ditta Saverio Parisi, subconcessionaria, si obbliga di completare ed armare la ferrovia medesima per due binari, e di darla ultimata e pronta per essere aperta al pubblico esercizio a doppio binario entro gli stessi termini stabiliti dal capitolato di concessione.

Se però il concessionario si trovasse in grado di consegnare la linea a semplice binario, atta al pubblico e regolare esercizio, avanti la scadenza dei termini predetti, ed il Governo ne autorizzasse l'apertura ai sensi del citato contratto 4 settembre 1904, il Governo stesso acconsente fin d'ora che il concessionario possa ritardare la consegna del secondo binario fino a sei mesi dopo l'apertura del primo binario, non mai però oltre il termine prescritto dall'articolo 2 del capitolato di concessione.

#### Art. 2.

In corrispettivo dell'obbligo di cui al precedente articolo, ed entro il termine di tre mesi dal giorno in cui avrà luogo la regolare consegna del detto secondo binario, completamente ultimato ed atto ad essere aperto al pubblico esercizio, il Governo pagherà alla concessionaria, e per essa alla Ditta sub-concessionaria, in una sol volta, la somma a corpo di lire 1,600,000 (lire un milione e seicentomila) netta da qualsiasi imposta, quale compenso di tutte le spese dalla medesima incontrate per la costruzione del binario medesimo e relativa sede stradale, niuna esclusa ed eccettuata, e senza alcun aumento a titolo di premio.

#### Art. 3.

La presa in consegna del secondo binario da parte del Governo non potrà ritardarsi oltre un mese dal giorno in cui la Ditta avrà, per iscritto, dichiarato di averlo ultimato e pronto ad essere consegnato.

La consegna sarà fatta all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato dopo che apposita commissione all'uopo delegata dal Ministero dei lavori pubblici avrà riconosciuto la completa e regolare esecuzione dei lavori.

## Art. 4.

Qualora il Governo non si valga della facoltà riservatasi coll'articolo 31 del capitolato di concessione, di riscattare la linea entro il termine di due anni dal compimento della sua costruzione, le quote dei prodotti ultra iniziali in ragione del 44.50 per cento che sarebbero devolute alla concessionaria in base all'articolo 8 della convenzione, e che dovrebbero essere alla medesima versate nei modi e tempo stabiliti dal successivo articolo 9 della Convenzione stessa, saranno dall'Amministrazione esercente trattenute e destinate a costituire il fondo speciale di cui è cenno all'articolo 10 per la costruzione del secondo binario, e, quando detto fondo, fra capitali ed interessi composti in ragione del 3.50 per cento netto, abbia raggiunto la somma di lire 1,600,000, sarà devoluta integralmente allo Stato in reintegro della somma già pagata alla Ditta in base al precedente articolo 3.

## Art. 5.

Non effettuandosi il riscatto della linea entro i due anni dal suo compimento, il secondo binario e relativa sede stradale e sue dipendenze, quantunque già pagate dal Governo alla concessionaria, dovranno intendersi a tutti gli altri effetti della concessione come facenti parte integrante della linea concessa, tenendo però conto della somma pagata dal Governo, quando non si verifichi l'ipotesi della costituzione del fondo speciale nei modi e termini dell'articolo 4.

## Art. 6.

Le spese di stipulazione del presente contratto in appendice a quello di concessione 4 settembre 1904 sono a carico della Ditta Parisi; il contratto stesso sarà registrato col solo pagamento del diritto fisso di lira una e non sarà valido e definitivo, se non dopo approvato per decreto reale registrato alla Corte dei conti.

Fatto quest'oggi in Roma dodici del mese di settembre dell'anno mille-novecentosette.

*Il ministro dei lavori pubblici*

Prof. EMANUELE GIANTURCO

*Il ministro del Tesoro*

PAOLO CARCANO.

*Il rappresentante  
della Deputazione provinciale di Livorno*

ENRICO SENZI

*Il subconcessionario*

SAVERIO PARISI.

ALBERTO BREMOND, *teste*

GIUSEPPE MASTROSTEFANO, *teste*.

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

LEGISLATURA XXII — 1<sup>a</sup> SESSIONE 1904-908 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 5 LUGLIO 1908

Questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

Approvazione del disegno di legge: « Riscatto della ferrovia Lecce-Francavilla e diramazione Novoli-Nardò » (N. 893).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Riscatto della ferrovia Lecce-Francavilla e diramazione Novoli-Nardò ».

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

FABRIZI, segretario, legge:

(V. Stampato N. 893).

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

Nessuno chiedendo la parola, la dichiaro chiusa.

Passeremo quindi alla discussione degli articoli, che rileggo:

#### Art. 1.

Il Governo è autorizzato a corrispondere alla Società delle strade ferrate meridionali l'indennità da determinarsi a norma dell'articolo 25 del capitolato annesso alla convenzione approvata con Regio decreto 26 maggio 1904, n. 447, per il riscatto della linea Lecce-Francavilla con diramazione Novoli-Nardò, approvato con legge 15 luglio 1906, n. 324.

Dall'indennità stessa sarà prelevata la somma di lire 1,044,000 a favore dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato per la fornitura di materiale rotabile e d'esercizio per la linea stessa, giusta la convenzione 10 dicembre 1907 stipulata fra il Governo e la detta Società.

(Approvato).

#### Art. 2.

Il ministro del tesoro è autorizzato a valersi dei mezzi indicati nell'articolo 3 della legge 23 dicembre 1906, n. 638, per la provvista dei fondi necessari per la spesa di cui al precedente articolo.

(Approvato).

Questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

Discussione del progetto di legge: « Provvedimenti per il Real Corpo del Genio civile e per il personale aggiunto e provvisorio dell'Amministrazione centrale dei lavori pubblici e del Genio civile » (N. 921).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca ora la discussione del disegno di legge: « Provvedimenti per il Real Corpo del Genio civile e per il personale aggiunto e provvisorio dell'Amministrazione centrale dei lavori pubblici e del Genio civile ».

Prego il senatore, segretario, Melodia di darne lettura.

MELODIA, segretario, legge:

(V. Stampato N. 921).

PRESIDENTE. È aperta la discussione generale.

RATTAZZI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

RATTAZZI. Dirò poche parole, più che sul disegno di legge, sulla relazione che lo accompagna.

Con questo disegno di legge il Governo intende di migliorare le condizioni dei funzionari attuali e di aumentarne il numero in corrispondenza alle esigenze del servizio, con allettare i giovani ingegneri ad entrare in questo Corpo, abbandonando quella forma di concorso che negli ultimi esperimenti aveva dato risultati poco favorevoli.

A me pare che questo disegno di legge corrisponda agli intenti che si propone il Governo.

Ma, se coloro che vorranno aspirare ad entrare in questo Corpo leggeranno la relazione dell'Ufficio centrale del Senato non so se conserveranno tale aspirazione.

Nella relazione, parlando di coloro che debbono aspirare ad entrare nel Corpo del Genio civile, cioè dei giovani ingegneri appena usciti dalle Università, si legge: « Le lire 3000 agli ingegneri allievi non sono dunque che uno specchietto per le allodole del quale non si lasceranno attirare i giovani ingegneri che guarderanno bene le condizioni reali della carriera e vedranno che tutto quello che possono sperare è di giungere dopo 25 o 30 anni di servizio allo stipendio di 5000, e con i sessenni di lire 6000 al massimo. Se saranno scaltri entreranno per sfruttare ciò che offre lo Stato, cioè le lire 3000, ma appena avranno sfruttato questo stipendio

abbandoneranno il Corpo alla prima occasione che loro si presenti ».

Questa relazione io credo che non sia stata ponderata sufficientemente dall'Ufficio centrale, perchè si contengono in essa due gravi affermazioni. Anzitutto afferma che il Governo si presta a fare da specchietto alle allodole che sarebbero i giovani ingegneri, affinché entrino nell'Amministrazione; in secondo luogo insegna a questi ingegneri di accogliere i primi vantaggi dello stipendio di 3000 lire, ma dice loro: appena avrete sfruttato questo stipendio, abbandonate l'Amministrazione e andate dove vi troverete meglio.

In verità mi pare che noi non ci proponiamo simili intenti; anzi più volte fu dichiarato che si doveva impedire a coloro che entrano nell'Amministrazione di sfruttare l'Amministrazione dello Stato per prepararsi ad una posizione migliore in uffici o servizi di aziende private.

Io perciò pregherei il relatore di voler chiarire il suo pensiero, e togliere queste frasi che non sono convenienti, nemmeno per il prestigio del Senato, di fronte a questi giovani ingegneri.

E vengo ad un'altra questione. In un periodo successivo l'Ufficio centrale propone, e spero che sia il relatore più che l'Ufficio centrale, propone che invece di portare lo stipendio a 6000 lire sia portato a lire 8000.

PENSERINI, *relatore*. Mai più.

RATTAZZI. Nella stessa pagina della relazione si legge che l'aumento dei posti di ingegnere capo, adeguato in modo che tutti gli ingegneri buoni possono raggiungere tale grado con uno stipendio come limite di carriera di circa lire 8000, varrà ad invogliare i giovani ad entrare nel Corpo più che l'aumento di stipendio di lire 1000 agli ingegneri aggiunti.

Ora io farei un'altra questione, se sia costituzionale che da parte del Senato o di altro Corpo legislativo si facciano proposte di aumenti.

PENSERINI, *relatore*. È un equivoco.

RATTAZZI. Sarà certo un equivoco, ma non mi sembra conveniente che il Senato approvi una relazione concepita nei termini testè ricordati, e che non sono convenienti nè per il Governo nè per il Senato. (*Approvazioni*).

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

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. Chieggo scusa agli altri senatori, che hanno domandato di prender parte a questa discussione; ma desidero dir subito qualche cosa sull'argomento che ha formato oggetto del discorso del senatore Rattazzi. A lui porgo vivissime grazie per aver sollevato la questione e per aver così risparmiato a me la spiacevole iniziativa di sollevarla, poichè io non posso dissimulare al Senato il vivo rammarico prodotto sull'animo mio dalla lettura delle frasi che ha ricordato testè il senatore Rattazzi.

Onorevole relatore dell'Ufficio centrale, il Governo crederebbe di mancare ad ogni dignità, ad ogni serietà, se di questo o di altro disegno di legge si valesse come di specchietto per le allodole. Questo, onor. Penserini, il Ministero attuale non ha fatto mai, e per fortuna d'Italia, non fecero neppure i Ministeri precedenti.

Il Governo ha proposto con questo disegno di legge tutti quei miglioramenti che, allo stato attuale delle cose, si potevano riscontrare equi e ragionevoli per il Reale Corpo del Genio civile. Ed essi sono tali da rendere fondata la speranza che i vuoti, che si sono disgraziatamente prodotti in quel Corpo, saranno fra non molto colmati. Si tratta di aumenti di stipendio che per gli ingegneri vanno da 600 a 1000 lire all'anno, per altre categorie di personale vanno da 200 a 800 lire. Inoltre sono aumentati i posti di grado e classe superiore, così che la carriera diverrà più rapida; e non è esatto dire che gli ingegneri allievi possono soltanto sperare di arrivare a 5000 o 6000 lire di stipendio, perchè in alto della carriera stanno i posti di ispettore superiore con 10,000 lire di stipendio, che diventano 11 mila per i presidenti di sezione e 12 mila per il presidente del Consiglio dei lavori pubblici. D'altro canto, ho provveduto ad aumentare le competenze per le trasferte ed ho istituito anche la indennità di pernottazione, affinché non possa mai verificarsi che il funzionario, anche se si tratta largamente, in caso di missione, abbia da rimetterci del suo.

Onorevole relatore dell'Ufficio centrale, ella, certo, non ha udito quanto ebbi l'onore di esporre altra volta al Senato sull'argomento del Genio civile. Io feci la diagnosi della deficienza del personale, derivata soprattutto da im-

provvide riduzioni di ruolo che furono fatte negli anni decorsi, con la conseguente messa in disponibilità di centinaia di funzionari. Per tal modo si ha oggi una schiera d'ingegneri i quali, se ancora hanno vigoria intellettuale, sentono affievolita quella fisica dal decorso degli anni; nei gradi inferiori abbiamo ingegneri vigorosi e valenti, ma non abbastanza esperti, e difetta invece lo strato intermedio d'ingegneri non solo intellettualmente e fisicamente vigorosi, ma anche educati dall'esperienza.

A quegli errori del passato sono venute ad aggiungersi altre cause indipendenti dall'Amministrazione ed anzitutto il confortante, straordinario risveglio dell'attività industriale del Paese, cosicchè sono sorti una quantità di nuovi stabilimenti, i quali hanno reclutato quasi tutti i giovani che uscivano dalle Università con diploma d'ingegnere. Ora io facevo presente in altra seduta che questo reclutamento da parte degli stabilimenti industriali, secondo ogni probabilità, non continuerà nella stessa misura in cui si è prodotto sinora, perchè nuovi stabilimenti industriali non sorgeranno in così gran numero come negli ultimi anni: altrimenti il nostro Paese andrebbe incontro ad una dolorosa crisi industriale. D'altra parte, è da ritenersi che molti giovani, i quali si rivolgevano ad altre carriere, attratti dalla retribuzione pronta e larga che trovano appena ottenuta la laurea d'ingegnere, si dedicheranno ora a questa carriera, onde è probabile che fra due, tre, quattro o cinque anni (perchè naturalmente in queste cose il mutamento non matura d'un tratto) noi avremo financo abbondanza, anzichè deficienza d'ingegneri. Ma io feci altresì notare che allo Stato non era possibile di entrare in concorrenza con gli industriali, che offrivano 4 o 5000 lire a un giovane appena uscito dall'Università. Ed infatti, domani, appena la condizione del mercato lo permetta, l'industriale è libero di pagare uno stipendio inferiore; invece lo Stato, una volta che abbia accresciuto lo stipendio dei suoi funzionari, non può ribassarlo in alcun modo.

Infine ho dimostrato che non si potrebbero aumentare ulteriormente gli stipendi per il Genio civile senza provvedere nello stesso modo per tutti gli altri personali tecnici dello Stato, ai quali si richiedono all'incirca gli stessi requisiti, e senza migliorare in proporzione il trattamento anche di tutti gli altri impiegati.

Ora con questo disegno di legge abbiamo dovuto proporci di commisurare l'aumento di stipendio per gli ingegneri e gli altri impiegati del Genio civile agli aumenti decretati per tutte le altre categorie dei funzionari dello Stato. E mi preme di aggiungere un'altra cosa, onor. relatore dell'Ufficio centrale, cioè che per fortuna nostra (ed io debbo rendere loro questa testimonianza) i funzionari del Genio civile non si lasciano guidare soltanto dal criterio del tornaconto; parecchi sono stati queruli o magari indiscreti ed hanno ad alta voce domandato, credendosi negletti, un aumento di stipendio; ma furono pochi ed invece la massa degli impiegati non ha effettivamente preso parte a quella agitazione.

Gli ingegneri del Genio civile non vanno a cercare altrove degli impieghi più retribuiti. Io devo attestare che molti di essi sarebbero bene accolti nelle industrie private e potrebbero trovarvi notevoli miglioramenti di retribuzione; ma sono talmente animati da spirito di corpo e affezionati al servizio da non cedere alla prospettiva di maggiori lucri. E da questo banco io mando loro l'espressione della riconoscenza del Governo, anzi credo di poter mandare anche quella del Senato, perchè sono quegli stessi ingegneri, di cui non di rado a torto si parla e che poi quando avvengono pubbliche sventure sono pronti ad accorrere per lenirle, come hanno fatto per le inondazioni del Veneto ed i terremoti delle Calabrie. Dunque non è giusto sospettarli di calcoli così materialisti come l'onor. Penserini ha loro attribuiti nella sua, se non altro, non ponderata relazione. Detto questo, e ripetendo grazie all'onorevole Rattazzi per le rivendicazioni che mi ha permesso di fare, chiedo venia al relatore del l'Ufficio centrale se la mia parola fu così franca: se egli avesse censurato me, non mi sarei permesso di rilevarlo in modo così vivace, ma io dovevo protestare contro parole che potevano avere dolorosa ripercussione nel Corpo del Genio civile e fra coloro, che possono aspirare ad entrarvi. Ed infine ch'edo venia al Senato della libertà, con cui ho parlato. (*Approvazioni vivissime*).

PENSERINI, *relatore*. Domando di parlare.  
PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PENSERINI, *relatore*. Io debbo precisare al Senato il concetto che mi animava quando ho

fatto la relazione. Premetto che le osservazioni che si contengono nella relazione non sono che il riassunto di quelle che sono state fatte negli Uffici e specialmente nell'Ufficio I; quindi le osservazioni per se stesse non sono mie; la forma è mia, e può essere che nella fretta dello scrivere, poichè il ministro stesso è testimone che ho dovuta scriverla frettolosamente, può essere, dico, che mi sia sfuggita una frase che non convenga mantenere; il concetto però era questo.

Prima di tutto il senatore Rattazzi prende un equivoco quando crede che io abbia proposto un aumento di stipendio. Quando ho parlato dello stipendio di 8000 lire non ho fatto che riprodurre ciò che coi sessenni la stessa relazione ministeriale dice, che gli ingegneri capi possono raggiungere; cioè possono coi sessenni giungere a detto stipendio, ed anzi ad 8600 lire; e quindi accennando a questo aumento era totalmente diverso il concetto; non bisogna fermarsi cioè allo stipendio stabilito per il grado inferiore, perchè c'è lo stipendio del grado superiore, degli ingegneri capi, senza parlare anche degli stipendi maggiori degli ispettori, che offre una remunerazione sufficiente per allettare chiunque ad entrare e rimanere nella carriera.

Questo per togliere qualunque equivoco. Perchè, per quanto novizio, non ignorava che non sarebbe convenuto al Senato di prendere l'iniziativa di maggiori spese.

Quanto poi all'osservazione in se stessa ho voluto constatare che col presente disegno di legge si conseguono i due scopi proposti; cioè l'allargamento del ruolo per avere un maggiore personale per le necessità delle opere pubbliche, e l'equa perequazione degli stipendi di questi funzionari con quelli assegnati dalle altre Amministrazioni recentissimamente.

Io questo ho constatato, e questi sono gli unici scopi del presente disegno di legge; non ha avuto anche lo scopo di modificare l'organismo del servizio, e quindi era inevitabile oggettivamente la conseguenza che io ho rilevato; che cioè aumentando il numero dei posti di grado inferiore e non quelli di grado superiore, necessariamente producevasi un peggioramento di carriera. E questo non era nell'intenzione del ministro, ma era, ripeto, oggettivamente una inevitabile conseguenza della limitazione

degli scopi che il progetto di legge si era proposto. E come Roma non è stata fatta in un giorno, così non è detto che non si debba un giorno provvedere anche all'ordinamento dei servizi. Allora, avendo grandissima fiducia nella lealtà, nella equità e nell'alta mente dell'onorevole ministro dei lavori pubblici, si è creduto opportuno di rilevare questa conseguenza e di consacrarla nella relazione affinché le relative osservazioni siano tenute presenti in occasione della eventuale preparazione di un altro disegno di legge.

E, lungi dal voler spaventare, dirò così, quelli che dovranno entrare, l'Ufficio centrale ed io (che come relatore sarò forse stato infelice nel rendere il mio concetto, poichè lo veggio franteso) volevamo e volli con le frasi incriminate esprimere un timore, non già dare un cattivo insegnamento a chi, del resto, non ne abbisogna. Al contrario, con le fatte osservazioni ho voluto anch'io incoraggiare ad entrare in questa carriera dicendo: badate, questa non è l'ultima parola. Dovrà poi venire un progetto di riordinamento dei servizi, ed allora si aumenteranno, anche sdoppiando gli uffici di capi del Genio civile, i posti dei gradi superiori; la carriera diventerà così buona che certo non verrà più la tentazione di abbandonarla.

Quanto poi al timore che qualcuno possa abbandonarla, è un fatto che conosciamo tutti, che taluni se ne sono andati; ed appunto per impedire questo mettevo in vista che non a tutte le cose si provvede con questo progetto di legge. Ve n'è una terza alla quale si provvederà di poi (o almeno è a credere che si farà), ed allora cesserà ogni esitazione di quelli che sono entrati ed entreranno per rimanere nel Genio civile. Come il Senato vede, i nostri e miei intendimenti sono conformi a quelli dell'onor. ministro. Al senatore Rattazzi ripeto che quello che lamentava come proposta di un aumento di stipendio è un equivoco, forse derivato dal modo come mi sono espresso.

Quanto poi alla forma della relazione, ripeto, può essere che nella fretta mi sia sfuggita qualche espressione che non convenga, ma che ho già chiarito.

CADOLINI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

CADOLINI. Questo disegno di legge merita certamente l'approvazione del Senato. Esso è

stato opportunamente presentato, per mettere il quadro organico del corpo del Genio civile, in giusto rapporto con le esigenze di tutti i servizi dipendenti dal Ministero dei lavori pubblici; servizi che si può dire, vanno ogni anno aumentando; come pure allo scopo di coordinarne le remunerazioni agli stipendi assegnati, con recenti leggi, ai funzionari amministrativi.

Fu veramente una sciagura il provvedimento preso alcuni anni fa, col quale fu ridotto il personale del Genio civile; perciò è saggia la proposta di riparare agli effetti della improvvida riduzione.

Io dunque non ho da fare osservazioni sul concetto generale della legge, perchè riconosco che nel complesso esso risponde allo scopo per il quale è stato presentato.

Mi limiterò ad un solo argomento, cioè a quello della prima nomina degli ingegneri.

Niuno ignora come le cose andarono negli anni scorsi: sia perchè i concorrenti dovevano subire un esame; sia perchè lo stipendio non era molto attraente; sia perchè altre cause chiamavano altrove tutti i giovani ingegneri, avvenne purtroppo che i concorsi andarono deserti.

Certo è che imporre un esame a coloro che hanno conseguito la laurea in una scuola di applicazione è proprio un eccesso.

A giovani che, per esempio, hanno riportato 100 punti su 100, non si può imporre un nuovo esame, che per sé solo non basta ad assicurare la nomina.

Ora l'onor. ministro ha modificato con l'art. 2 il sistema di concorso, e — sopprimendo l'esame — arriva ad ammettere che possono essere nominati coloro i quali « negli istituti tecnici superiori, nei politecnici, abbiano riportato non meno di 85 su 100 nell'esame di laurea, ed 80 in media, separatamente, in ciascun anno, e che siano forniti degli altri requisiti richiesti nell'art. 31 ». ecc. ecc.

PENSERINI, *relatore*. Per un anno.

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. E non proporrò di prorogarlo.

CADOLINI. Ad ogni modo, questo poi si vedrà. Ella ha questa intenzione e rispetto le sue intenzioni.

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. Non rispondo che delle mie intenzioni.

CADOLINI. Se la necessità l'imponesse, potrebbe anche proporre un sistema più largo; ma non parliamo dell'avvenire.

Io mi occupo dell'art. 2, come sta, debba esso avere più o meno lunga applicazione; e osservo che converrebbe aprire senz'altro un concorso per titoli: tra i titoli naturalmente entra pure quello del numero dei voti riportati nella laurea.

Nell'articolo 2 poi si aggiunge: « Tali nomine saranno disposte su conforme parere del Comitato del personale del Genio civile, e sarà titolo di preferenza il servizio tecnico prestato lodevolmente in uffici governativi ». Questo è giusto; ma se un ingegnere ha avuto occasione di dar prova di eminenti qualità al di fuori dei servizi governativi; se un ingegnere ha avuto il merito di pubblicare un'importante opera in scienza idraulica; se un ingegnere è stato insegnante in un ramo speciale dell'arte sua; non saranno anche questi titoli da porre sulla bilancia nel fare la scelta? Sembra pertanto che il Ministero dovrebbe senz'altro (nè l'articolo 2 glielo vieta), dovrebbe, dico, aprire un concorso per titoli, ammettendo come titoli, non solo quelli indicati nell'articolo 2, bensì anche tutti gli altri svariati che possono aver valore per determinare l'ingegno, il sapere, l'operosità del concorrente.

Non v'ha dubbio che, se si seguirà questa via, si giungerà più facilmente a risvegliare la gara fra i concorrenti, e si arriverà a invogliare i più distinti fra i giovani ingegneri a far parte del Corpo del Genio civile, che sente tanto il bisogno di essere rinvigorito.

SANI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SANI. Brevi parole, perchè, dopo quanto ha detto il senatore Rattazzi e quanto hanno risposto il ministro ed il relatore, poco mi resta da aggiungere. Siccome ho avuto anche io l'onore di appartenere all'Amministrazione dei lavori pubblici, forse credo che non saranno del tutto inutili alcune mie brevissime osservazioni. Anzitutto mi preme dire che lo stipendio primo degli allievi ingegneri di 3000 lire è superiore a quello che è dato nelle altre Amministrazioni dello Stato. Non havvene nessuna, nè civile nè militare, che di primo stipendio dia agli allievi, ossia a quelli che entrano in carriera, lo stipendio di 3000 lire. Abbiamo i

sottotenenti a 2000 lire, gli impiegati di tutte le Amministrazioni che entrano in carriera con 2000 lire, abbiamo i professori di Liceo, (cioè una categoria delle più elevate e che richiede un maggior numero di studi), i quali, dopo un esame di concorso rigorosissimo, entrano con uno stipendio di 2400 lire; ed infine i professori di Università straordinari che hanno una retribuzione non superiore a quella degli allievi ingegneri, perchè hanno, se non sbaglio, 3000 lire di stipendio. Ora di fronte a queste cifre mi pare che ragionevolmente non si possa sostenere che questa paga sia tale da non incoraggiare i laureati delle Università ad abbracciare la carriera del Genio civile; tanto più che il numero loro in origine non è molto forte, perchè vedo dalle tabelle che gli allievi ingegneri non sono che 55, per cui in breve tempo hanno la possibilità di arrivare ad ingegneri di 1ª classe con 5000 lire di stipendio, classe dove ci sono 145 posti. Ora, quando il laureato che entra al servizio dello Stato, prende subito 3000 lire, e in pochissimo tempo può averne 5000, mi pare che veramente non sia (non voglio adoperare la frase dell'onor. amico Penserini, perchè ha convenuto che non era felice) non mi pare, dico, un trattamento tale da poter allontanarli, ma anzi da poterli adescare. Voglio fare poi una sola osservazione, che è una ripetizione dell'osservazione che ho avuto occasione di fare moltissime volte in Senato. Noi abbiamo la cattiva abitudine, quando siamo ad approvare una legge, di cercare quasi direi i modi per demolirla, di maniera che essa, appena pubblicata, è per metà demolita, poichè sempre e poi sempre si dice: ma questa non sarà sufficiente, bisognerà prendere un altro provvedimento, ecc.

Ora io contro queste tendenze mi ribello, perchè di leggi disgraziatamente ne facciamo troppe, per cui perdono del loro prestigio, e non fa bisogno purtroppo che noi stessi, i quali dovremmo avere tutto l'interesse a dar vigore ed autorità alle leggi, ci divertiamo quasi a metterle in pubblico già mezzo esaurite.

Aggiungo una sola parola; mi dispiace di non vedere a posto tutto l'Ufficio centrale, perchè vorrei domandare: le osservazioni scritte nella relazione sono del relatore o sono dell'Ufficio centrale? Perchè, se sono del relatore, le nostre abitudini parlamentari consentono che il relatore

esprima nel documento che detta la sua opinione, quando anche non sia divisa dagli altri membri. Se queste osservazioni fossero dell'Ufficio centrale, allora la cosa sarebbe ben diversa.

L'onor. relatore ha detto: non sono mie le osservazioni, sono degli Uffici. Per parte mia posso dire che appartengo ad un Ufficio, dove non è stata fatta nessuna osservazione di questo genere.

Ad ogni modo, sappiamo che, quando si riunisce l'Ufficio centrale, ogni commissario riferisce tutto quello che è stato detto nel suo Ufficio; poi l'Ufficio centrale deve discutere e deliberare. In questo caso mi pare che tutto questo sia mancato.

Io non voglio fare un addebito nè all'onorevole relatore, nè agli altri membri dell'Ufficio centrale: sappiamo tutti come vengono queste leggi in questi ultimi giorni di lavoro affrettato, e probabilmente credo che i membri onorevolissimi dell'Ufficio centrale non hanno posto attenzione a questo fatto; ora sarebbe bene che qualcuno facesse qualche dichiarazione in proposito.

PENSERINI, *relatore*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

PENSERINI, *relatore*. Per un chiarimento. Che le osservazioni fossero fatte dagli Uffici e più specialmente dall'Ufficio I, è indubitato, ne fa fede il verbale, e poi è vero perchè lo affermo io. Quanto all'Ufficio centrale, narro che siamo andati dietro due giorni per aver il numero, e finalmente il secondo giorno ci siamo trovati in tre soli e non c'era più tempo ormai di scrivere ed approvare la relazione. Gli altri due hanno desiderato che la scrivessi io. Chiesi: ma quando la leggo questa relazione? E venni autorizzato a presentarla direttamente. Minutai e presentai la relazione, la quale quindi è opera esclusivamente mia.

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

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

BERTOLINI, *ministro dei lavori pubblici*. Io debbo innanzi tutto dichiarare che non è affatto intendimento del Governo d'avvisare ad alcuna modificazione dell'ordinamento, che è proposto con questo disegno di legge; e lo dico ben chiaro, perchè non abbia da determinarsi nell'animo nè dei funzionari oggi appartenenti

al Corpo del Genio civile, nè di coloro che aspirano ad entrarvi, alcuna illusione sulla probabilità di ulteriori miglioramenti.

Il futuro non sta nelle mie mani, e il mestiere di profeta non è nelle mie abitudini: ma quanto al presente ho obbligo di ben chiarire gl'intendimenti del Governo.

Ringrazio poi il senatore Cadolini dell'approvazione cordiale che ha data al disegno di legge, e mi permetto di fargli osservare come il criterio, che egli crede debba essere tenuto presente nel conferimento dei posti degli ingegneri, in quell'unico e primo anno in cui si farà luogo all'ammissione degli ingegneri senza esami, sarà tenuto presente da quel Comitato del personale del Genio civile, dal cui conforme parere (togliendomi ogni facoltà discrezionale) io propongo che debba dipendere la nomina. E provvederò in conformità.

Ringrazio il senatore Sani dell'aiuto, che egli ha dato al senatore Rattazzi ed a me per far rilevare al Senato la poca opportunità di taluni giudizi espressi del relatore, e lo ringrazio anche di aver messo in chiaro, con la competenza che gli è propria, il progresso relativamente rapido nella carriera, che, per essere in generale il numero dei posti di grado e classe superiore più largo che quello dei posti di grado e classe inferiori, è assicurato agli appartenenti al Corpo Reale del Genio civile.

RATTAZZI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

RATTAZZI. Dopo le parole che ho pronunciate circa la relazione, avrei dovuto venire ad una proposta, ma, in seguito alle dichiarazioni fatte dall'onor. Penserini, che cioè la relazione è cosa sua personale, non approvata, non ratificata, non studiata dall'Ufficio centrale, e che egli per conto suo riconosce che le frasi da me lamentate gli sono sfuggite, non ho che a prendere atto di questa dichiarazione, e non fare alcuna proposta.

PRESIDENTE. Se nessun altro chiede la parola, dichiaro chiusa la discussione generale su questo disegno di legge.

Passeremo quindi alla discussione degli articoli, che rileggo.

#### Art. 1.

Sono approvate e rese esecutive le tabelle organiche del personale del Reale Corpo del

Genio civile, del personale di custodia delle opere idrauliche e di bonifica, del personale dell'Agro romano e dei fari e fanali, allegate alla presente legge.

Le tabelle A, B, C e D, avranno effetto dal 1° luglio 1908.

Gli aumenti di stipendio portati dalle tabelle stesse, saranno corrisposti per metà dal 1° luglio 1908 e per l'intero dal 1° luglio 1909.

Sarà tuttavia corrisposto per intero dal 1° luglio 1908 l'aumento di stipendio assegnato agli ingegneri allievi.

(Approvato).

#### Art. 2.

Entro il termine di un anno dalla promulgazione della presente legge potranno essere nominati senza esame ingegneri allievi nel Real Corpo del Genio civile i laureati in ingegneria nelle Regie scuole di applicazione, negli Istituti tecnici superiori, nei politecnici e nelle scuole superiori politecniche, che abbiano riportato non meno di 85 punti su cento nell'esame di laurea, e di 80 in media, separatamente in ciascun anno dell'ultimo triennio, e che siano forniti degli altri requisiti richiesti dall'art. 34 del vigente testo unico della legge sul Genio civile, approvato con R. decreto 3 settembre 1906, n. 522.

Tali nomine saranno disposte su conforme parere del Comitato del personale del Genio civile, e sarà titolo di preferenza il servizio tecnico prestato lodevolmente in uffici governativi.

Ai posti d'ingegnere di 3ª classe che rimarranno disponibili dopo la promozione degli ingegneri allievi in servizio al 1° luglio 1908 e degli aiutanti aventine già diritto a sensi dell'art. 48, secondo comma, del testo unico, potranno essere nominati entro il 31 dicembre 1908, gli aiutanti di ruolo, gli avventizi ed i giornalieri del Genio civile forniti del diploma d'ingegnere, che a quella data abbiano prestato servizio per almeno due anni nell'Amministrazione dei lavori pubblici, e non abbiano oltrepassato il 40° anno d'età, purchè in base ai servizi prestati ne siano riconosciuti meritevoli dal Comitato del personale, il quale ne determinerà anche la graduatoria in base all'anzianità di servizio.

(Approvato).

## Art. 3.

Gli articoli 6 (primo comma), 8 (secondo comma), 20 (ultimo comma) 31, 36 (secondo comma) e 56 del testo unico delle leggi sull'ordinamento del Real Corpo del Genio civile sono abrogati, e sono ad essi sostituiti i seguenti:

*Art. 6 (primo comma).* — Presso il Ministero dei lavori pubblici è costituito un Consiglio superiore dei lavori pubblici con un presidente, tre presidenti di sezione, gli ispettori superiori del Genio civile in servizio attivo, gli ispettori generali e superiori del ruolo di vigilanza dell'Ufficio speciale delle ferrovie presso il Ministero (istituito con R. decreto 25 giugno 1905, n. 275), l'ispettore generale o superiore preposto alla direzione dell'Ufficio stesso e quattro funzionari tecnici superiori dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, due dei quali in servizio attivo dell'Ispettorato centrale, nominati con decreto Reale ogni biennio, in seguito a proposta del Consiglio d'amministrazione delle ferrovie stesse.

*Art. 8 (secondo comma).* — Alle rispettive sezioni sono aggregati, con voto deliberativo, i direttori generali dell'Amministrazione centrale dei lavori pubblici; possono esservi aggregati, con decreto Reale, i funzionari aventi grado non inferiore a quello di vice-direttore generale o di ispettore superiore amministrativo, che, per l'esecuzione di leggi speciali, siano incaricati della direzione d'importanti servizi non dipendenti dalle Direzioni generali. Alla terza sezione sono pure aggregati gli ispettori generali e superiori amministrativi dell'Ufficio speciale delle ferrovie, istituito col Regio decreto 25 giugno 1905, n. 275, ed un funzionario superiore amministrativo dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, nominato per un triennio per decreto Reale, quest'ultimo in seguito a proposta del Consiglio d'amministrazione delle ferrovie stesse.

Per gli affari attinenti ai servizi cui sono addetti, fanno anche parte come membri aggregati della prima e terza sezione, il capo dell'ufficio trasporti presso il Corpo di stato maggiore del Ministero della guerra ed un ispettore generale del Tesoro. Essi vengono nominati con decreto Reale su proposta del ministro dei lavori pubblici, di concerto rispettivamente coi

ministri della guerra e del Tesoro, durano in carica due anni, e possono essere riconfermati.

*Art. 20 ultimo comma.* — Lo stipendio degli ingegneri capi, con gli aumenti sessennali, può arrivare fino a lire 8400, quello degli aiutanti principali fino a lire 5000, quello degli architetti fino a lire 4200, e quello degli uscieri fino a lire 1680.

*Art. 31.* — Quando sia richiesto da eccezionali esigenze di servizio possono essere assunti ingegneri provvisori, aiuti o disegnatori provvisori ed assistenti provvisori per un determinato lavoro di tavolino o di campagna.

L'assunzione ed il licenziamento di questo personale provvisorio sono fatti dagli ingegneri capi degli Uffici del Genio civile, previa le autorizzazioni e con le norme stabilite nel regolamento pel personale del Genio civile. Col regolamento saranno pure determinate la remunerazione giornaliera e le indennità spettanti al detto personale.

Gli impiegati provvisori non hanno diritto a stabile collocamento, e sono licenziati quando, secondo il giudizio dell'Amministrazione, cessi il bisogno dell'opera loro, o si rendano immeritevoli di essere conservati in servizio.

*Art. 36 (secondo comma).* — Un decimo dei posti di aiutante di terza classe del Genio civile, che si rendano vacanti dal 1° luglio 1908, è riservato ai custodi idraulici i quali:

a) abbiano i titoli di studio prescritti dalle vigenti norme per l'ammissione al concorso per aiutante di terza classe del Genio civile;

b) abbiano prestato servizio come custodi almeno per un triennio, e non abbiano oltrepassato il 40° anno d'età;

c) sostengano favorevolmente un esame pratico d'idoneità.

(Approvato).

## Art. 4.

Le indennità giornaliere di cui all'art. 21 del testo unico delle leggi sul Genio civile approvato con Regio decreto 3 settembre 1906, n. 522, potranno, con decreto ministeriale, essere aumentate di un terzo per le visite nelle quali i funzionari siano esposti ad eccezionali disagi o pericoli in occasione di pubbliche calamità.

Con decreto Reale saranno determinati gli aumenti d'indennità da concedersi per pernottamenti.

tazione fuori della residenza e le norme per tale concessione.

Le percorrenze che danno titolo ad indennità chilometriche sono, in tutti i casi previsti dagli articoli 21 e 23 del citato testo unico, computate dal locale ove ha sede l'ufficio.

(Approvato).

#### Art. 5.

Per l'applicazione delle tabelle organiche di cui all'art. 1° è data al Governo la facoltà di derogare alle disposizioni di cui all'art. 38 (ultimo comma) del testo unico delle leggi sul Genio civile, approvato con R. decreto 3 settembre 1906, n. 522.

(Approvato).

#### Art. 6.

A decorrere dal 1° luglio 1908 i ruoli del personale aggiunto dell'Amministrazione centrale dei lavori pubblici e del Real Corpo del Genio civile sono modificati in conformità alle tabelle *E* ed *F* annesse alla presente legge.

Gli attuali applicati del ruolo del personale aggiunto dell'Amministrazione centrale saranno iscritti nella categoria degli archivisti ovvero in quella dei vice-ispettori o computisti, a seconda della capacità e delle attitudini dimostrate.

Nella categoria degli ingegneri aggiunti del Genio civile potranno essere iscritti soltanto coloro che siano forniti del diploma d'ingegnere, rilasciato da una scuola di applicazione o da un istituto tecnico superiore o politecnico o da una scuola superiore politecnica; nella categoria dei disegnatori solo coloro che siano forniti di titoli o diplomi comprovanti la loro abilità nel disegno o che nell'esercizio delle loro funzioni abbiano dato prova di speciali attitudini per il disegno.

Le assegnazioni alle varie categorie saranno fatte in ogni caso su conforme parere del Consiglio d'amministrazione o del Comitato del personale.

(Approvato).

#### Art. 7.

Gli impiegati provvisori del Genio civile, dopo non meno di sei anni di effettivo servizio, computato anche quello prestato precedente-

mente alla pubblicazione della presente legge, possono essere iscritti nel ruolo del personale aggiunto del Real Corpo del Genio civile, purchè ne siano giudicati meritevoli dal Comitato del personale.

Nell'assegnazione alle varie categorie è tenuto conto dei titoli, del servizio prestato, delle attitudini dimostrate.

Detti impiegati sono inclusi nel ruolo con lo stipendio minimo della categoria nella quale vengono iscritti.

Il numero dei posti assegnati agli impiegati provvisori nel ruolo del personale aggiunto è stabilito ogni anno per decreto Reale, su proposta del ministro dei lavori pubblici di concerto con quello del tesoro.

(Approvato).

#### Art. 8.

In occasione dell'attuazione della presente legge potranno essere iscritti nel ruolo del personale aggiunto del Genio civile:

a) gli aiuti provvisori attualmente in servizio, già aiutanti del Genio civile, collocati a riposo in applicazione della legge 22 agosto 1895, n. 547;

b) gli attuali impiegati provvisori che già prestarono servizio alla dipendenza del Ministero dei lavori pubblici prima della promulgazione della legge 11 giugno 1897, n. 182, purchè la durata del loro servizio ammonti complessivamente a non meno di quattro anni al 1° luglio 1908;

c) gli attuali impiegati provvisori assunti in servizio in base al concorso per titoli di cui all'articolo 5 della legge 28 dicembre 1902, n. 547.

L'assegnazione dei detti impiegati nelle varie categorie del ruolo transitorio sarà fatta tenendo conto dei titoli, delle funzioni esercitate e delle attitudini dimostrate, su conforme parere del Comitato del personale del Genio civile.

I funzionari di cui alla lettera *a*, saranno iscritti nel ruolo con stipendio corrispondente al massimo della categoria alla quale verranno assegnati, dedotto l'importo della pensione della quale fruiscono.

Gli altri saranno iscritti nel ruolo con stipendio pari all'assegno di cui godono attualmente, ovvero con lo stipendio minimo della

categoria cui sono assegnati, qualora l'assegno di cui fruiscono sia ad esso inferiore.

(Approvato).

#### Art. 9.

In occasione dell'attuazione della presente legge potranno, in seguito a loro domanda, essere iscritti nella categoria degli ufficiali d'ordine del ruolo transitorio del personale aggiunto dell'Amministrazione centrale gli impiegati avventizi attualmente in servizio nell'Amministrazione stessa, che già ottennero, per esame, l'idoneità al posto di applicato di terza classe nell'Amministrazione centrale, e che non poterono conseguire tale nomina per mancanza di posti nel ruolo.

(Approvato).

#### Art. 10.

Agli impiegati dei ruoli aggiunti che al momento dell'applicazione della presente legge si trovino provvisti di stipendio inferiore a quello minimo attribuito alla categoria alla quale sono assegnati, lo stipendio sarà aumentato della differenza a decorrere dal 1° luglio 1908.

(Approvato).

#### Art. 11.

Quando l'aumento di stipendio spettante per l'esercizio 1908-909 fosse inferiore all'assegno d'indennità di residenza derivante dalla legge 3 luglio 1902, n. 148, e all'assegno per decimo sessennale, i quali per l'applicazione della presente legge non dovessero più competere, l'impiegato continuerà a fruire nel detto esercizio 1908-909, per il medesimo titolo, della differenza fra gli assegni stessi e la quota di miglioramento di stipendio.

(Approvato).

#### Art. 12.

È data facoltà al Governo del Re di coordinare in testo unico, sentito il Consiglio di Stato, le disposizioni contenute nella presente legge con quelle del testo unico delle leggi su l'ordinamento del Reale Corpo del Genio civile, approvato con decreto Reale del 3 settembre 1906, n. 522.

(Approvato).

#### Art. 13.

Il Governo del Re è autorizzato ad introdurre in bilancio le variazioni necessarie per l'attuazione della presente legge.

(Approvato).

TABELLA A.

## Ruolo organico del R. Corpo del Genio civile dal 1° luglio 1908.

Grado	Numero	Stipendio		Totale
		individuale	per classe	
<b>Personale superiore.</b>				
Presidente del Consiglio superiore. . . . .	1	12,000	12,000	
Presidenti di Sezione . . . . .	3	11,000	33,000	
Ispettori superiori di 1 <sup>a</sup> classe . . . . .	13	10,000	130,000	
Id. di 2 <sup>a</sup> classe . . . . .	14	9,000	126,000	
Ingegneri capi di 1 <sup>a</sup> classe . . . . .	42	7,000	294,000	
Id. di 2 <sup>a</sup> classe . . . . .	36	6,000	216,000	
Ingegneri di 1 <sup>a</sup> classe . . . . .	145	5,000	725,000	
Id. di 2 <sup>a</sup> classe . . . . .	130	4,200	546,000	
Id. di 3 <sup>a</sup> classe . . . . .	115	3,600	414,000	
Ingegneri allievi . . . . .	55	3,000	165,000	
	<b>554</b>			<b>2,661,000</b>
<b>Personale tecnico di seconda categoria.</b>				
Aiutanti principali di 1 <sup>a</sup> classe . . . . .	90	4,000	360,000	
Id. di 2 <sup>a</sup> classe . . . . .	120	3,500	420,000	
Aiutanti di 1 <sup>a</sup> classe . . . . .	200	3,000	600,000	
Id. di 2 <sup>a</sup> classe . . . . .	170	2,500	425,000	
Id. di 3 <sup>a</sup> classe . . . . .	80	2,000	160,000	
	<b>660</b>			<b>1,965,000</b>
<b>Personale d'ordine.</b>				
Archivisti di 1 <sup>a</sup> classe . . . . .	25	3,500	87,500	
Id. di 2 <sup>a</sup> classe . . . . .	25	3,000	75,000	
Ufficiali d'ordine di 1 <sup>a</sup> classe . . . . .	78	2,500	195,000	
Id. di 2 <sup>a</sup> classe . . . . .	76	2,000	152,000	
Id. di 3 <sup>a</sup> classe . . . . .	76	1,500	114,000	
	<b>280</b>			<b>623,500</b>
<b>Personale subalterno.</b>				
Uscieri di 1 <sup>a</sup> classe . . . . .	78	1,400	109,200	
Id. di 2 <sup>a</sup> classe . . . . .	67	1,200	80,400	
Id. di 3 <sup>a</sup> classe . . . . .	35	1,100	38,500	
	<b>180</b>			<b>228,100</b>
<b>Totale generale . . . . .</b>	<b>1,674</b>			<b>5,477,600</b>

TABELLA B.

## Ruolo organico del personale di custodia delle opere idrauliche.

Grado	Classe	Numero	Stipendio	
			individuale	per classe
Ufficiali idraulici . . . . .	1 <sup>a</sup>	175	1,600	280,000
	2 <sup>a</sup>	150	1,300	195,000
	3 <sup>a</sup>	100	1,100	110,000
		<b>Totale . . . . .</b>	<b>425</b>	<b>585,000</b>
Guardiani idraulici . . . . .		730	800	584,000
		<b>Totale . . . . .</b>	<b>1,155</b>	<b>1,169,000</b>

LEGISLATURA XXII — 1<sup>a</sup> SESSIONE 1904-908 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 5 LUGLIO 1908

TABELLA C.

## Ruolo organico del personale di custodia delle bonifiche.

Grado	Classe	Numero	Stipendio	
			individuale	per classe
Ufficiali di bonifica . . . . .	1 <sup>a</sup>	20	1,500	30,000
	2 <sup>a</sup>	50	1,300	65,000
	3 <sup>a</sup>	45	1,200	54,000
	4 <sup>a</sup>	40	1,100	44,000
Totale . . .		155		193,000
<b>Agro Romano.</b>				
Capi meccanici . . . . .	»	2	3,500	7,000
Sottocapi meccanici . . . . .	»	2	2,700	5,400
Totale . . .		4		12,400
Totale generale . . .		159		205,400

TABELLA D.

## Ruolo organico del personale di servizio dei fari e fanali.

Grado	Classe	Numero	Stipendio	
			individuale	per classe
Fanalisti capi . . . . .	1 <sup>a</sup>	25	1,300	32,500
	2 <sup>a</sup>	65	1,200	78,000
Fanalisti . . . . .	1 <sup>a</sup>	120	1,100	132,000
	2 <sup>a</sup>	105	1,000	105,000
	3 <sup>a</sup>	95	900	85,500
Totale . . . . .		410	433,000	

## TABELLA E.

Ruolo transitorio del personale aggiunto dell'Amministrazione centrale  
dei lavori pubblici.

Categoria	Stipendio	
	minimo	massimo
Ispettori e ragionieri . . . . .	3,500	5,000
Vice-ispettori e computisti . . . . .	3,000	4,500
Archivisti (a) . . . . .	2,800	4,000
Ufficiali d'ordine . . . . .	1,800	3,500
Uscieri . . . . .	1,100	1,600

(a) In occasione dell'entrata in vigore della presente tabella agli archivisti forniti di stipendio superiore a lire 2800, ma non superiore a lire 3000, lo stipendio sarà portato a lire 3000.

TABELLA F.

## Ruolo del personale aggiunto del Genio civile.

Categoria	Stipendio	
	minimo	massimo
Ingegneri . . . . .	3,000	4,500
Aiutanti e disegnatori. . . . .	2,000	4,000
Assistenti . . . . .	1,800	3,500
Ufficiali d'ordine . . . . .	1,500	3,000
Uscieri . . . . .	1,100	1,600

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

Approvazione del disegno di legge: « Approvazione di eccedenze d'impegni per la somma di lire 15,250,660.89, verificatesi sulle assegnazioni di alcuni capitoli del bilancio di previsione dell'Amministrazione ferroviaria dello Stato per l'esercizio finanziario 1906-907 » (N. 885).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Approvazione di eccedenze di impegni per la somma di lire 15,250,660.89 verificatesi sulle assegnazioni di alcuni capitoli del bilancio di previsione dell'Amministrazione ferroviaria dello Stato per l'esercizio finanziario 1906-907.

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

MELODIA, *segretario*, legge:

(V. Stampato N. 885).

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

Nessuno chiedendo la parola, la dichiaro chiusa.

Passeremo quindi alla discussione degli articoli, che rileggo:

#### Art. 1.

È approvata l'eccedenza d'impegni di lire 1,511,249.24 sull'assegnazione del capitolo n. 2: « Spese generali » dello stato di previsione della spesa dell'azienda ferroviaria dello Stato per l'esercizio finanziario 1906-907.

(Approvato).

#### Art. 2.

È approvata l'eccedenza d'impegni di lire 6,777,327.10 sull'assegnazione del capitolo n. 4: « Spese del servizio di trazione ed officine » dello stato di previsione della spesa dell'azienda ferroviaria dello Stato per l'esercizio 1906-907.

(Approvato).

#### Art. 3.

È approvata l'eccedenza d'impegni di lire 6,022,904.18 sull'assegnazione del capitolo n. 5: « Spese del servizio movimento e traffico » dello stato di previsione della spesa dell'azienda ferroviaria dello Stato per l'esercizio 1906-907.

(Approvato).

#### Art. 4.

È approvata l'eccedenza d'impegni di lire 173,203.21 sull'assegnazione del capitolo n. 6: « Noli passivi » dello stato di previsione della spesa dell'azienda ferroviaria dello Stato per l'esercizio 1906-907.

(Approvato).

#### Art. 5.

È approvata l'eccedenza d'impegni di lire 765,977.16 sull'assegnazione del capitolo n. 15: « Quota spettante ai concessionari delle ferrovie delle quali lo Stato è comproprietario e di quelle concesse all'industria privata » dello stato di previsione della spesa dell'azienda ferroviaria dello Stato per l'esercizio 1906-907.

(Approvato).

Questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

Discussione del disegno di legge: « Disposizioni per la leva sui nati nel 1888 » (N. 931).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Disposizioni per la leva sui nati nel 1888 ».

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

MELODIA, *segretario*, legge.

(V. Stampato N. 931).

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

PALUMBO, *relatore*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

PALUMBO, *relatore*. Dichiaro che l'Ufficio centrale, approvando questo disegno di legge, non crede di vincolarsi affatto sulla questione della ferma biennale, della quale si discuterà a suo tempo. Solamente l'Ufficio centrale si riserva di fare qualche piccola osservazione sull'art. 2 quando verrà in discussione.

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

Passeremo ora alla discussione degli articoli, che rileggo:

## Art. 1.

Gli iscritti che furono rimandati dalle leve precedenti sulle classi 1886 e 1887 come rivedibili, a senso degli articoli 78 e 80 della legge sul reclutamento, se saranno dichiarati idonei ed arruolati in 1<sup>a</sup> categoria nella leva sulla classe 1888, assumeranno, quelli nati nel 1886 la ferma di anni uno, e quelli nati nel 1887 la ferma di anni due.

(Approvato).

## Art. 2.

È data facoltà al ministro della guerra di stabilire il numero degli uomini nati nel 1888 arruolati nella 1<sup>a</sup> categoria, che dovranno assumere la ferma di anni due prevista dalla legge sul reclutamento.

(Approvato).

PALUMBO, *relatore*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

PALUMBO, *relatore*. Essendo stato approvato l'art. 2, io prendo la parola soltanto per fare una raccomandazione.

Domando cioè che, poichè è data facoltà al ministro di stabilire il numero di coloro cui dovrà applicarsi la ferma biennale, tra questi siano compresi a preferenza coloro che in virtù della nuova legge debbono prestare il servizio militare, mentre con la legge antica erano esentati.

CASANA, *ministro della guerra*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

CASANA, *ministro della guerra*. La proposta fatta dall'onorevole relatore è già compresa nell'art. 3, che è stato aggiunto nell'altro ramo del Parlamento per dare soddisfazione a coloro che con la precedente legge sul reclutamento sarebbero stati ascritti alla 3<sup>a</sup> categoria e che ora in virtù della nuova legge vengono ascritti alla 1<sup>a</sup>. Questi saranno compresi tra coloro che debbono fare un servizio di soli due anni, ed il loro numero andrà in diminuzione di coloro che vi sarebbero iscritti per ragione del numero d'estrazione. Quindi il desiderio dell'onorevole relatore è già assecondato.

PRESIDENTE. L'articolo 2 è già stato approvato; passeremo all'art. 3.

## Art. 3.

Nella designazione personale degli uomini della classe 1888, che debbono assumere la ferma di cui all'articolo precedente, dovranno anzitutto comprendersi coloro che, pel fatto di avere un fratello ascritto all'esercito permanente od al Corpo Reale equipaggi, avrebbero potuto ottenere, a senso delle disposizioni legislative preesistenti alla legge 15 dicembre 1907, n. 763, l'assegnazione alla 3<sup>a</sup> categoria.

(Approvato).

## Art. 4.

Per gli effetti contemplati dalla legge suddetta, nelle provincie del Veneto ed in quella di Mantova, il distretto amministrativo rappresenta il mandamento.

(Approvato).

Anche questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

**Discussione del disegno di legge: « Sugli stipendi e sulla carriera del personale dei convitti nazionali » (N. 916).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Sugli stipendi e sulla carriera del personale dei convitti nazionali ».

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

MELODIA, *segretario*, legge.

(V. Stampato N. 916).

PRESIDENTE. È aperta la discussione generale.

Nessuno chiedendo di parlare, la dichiaro chiusa.

Passeremo ora alla discussione degli articoli, che rileggo:

## Art. 1.

Il ruolo organico del personale dei convitti nazionali è stabilito in conformità dell'annessa tabella.

Gli istitutori, i vice-rettori ed i rettori appartengono al personale educativo e dirigente, i vice-economi ed economi a quello amministrativo.

TASSI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

TASSI. La legge in discussione per gli stipendi e la carriera degli ufficiali dei convitti nazionali avvantaggia gli stipendi degli istitutori di terza classe, che da lire 1300 passano a lire 1500 e quelli di seconda classe che da 1500 passano a 1800.

Quelli di prima classe da lire 1700 salgono a lire 2200.

Ma per gl'istitutori anziani di prima classe, che hanno già conseguito due sessenni, l'aumento sancito dalla nuova legge si trova ridotto a poche lire mensili e precisamente a lire 160 annue. Infatti essi avevano uno stipendio di lire 1700, il quale per due sessenni di 170 lire caduno era salito a lire 2040.

In conclusione, gl'istitutori di terza classe avrebbero un aumento di lire 200, quelli di seconda un aumento di lire 300 e quelli anziani di prima classe un aumento di lire 160.

Questo stato di cose, che sembra ingiusto verso gl'istitutori di prima classe anziani, è prodotto dal fatto che negli stipendi della nuova legge sono assorbiti gli aumenti sessennali. Ora, se questo assorbimento può in certo modo parere cosa leggiera per gl'istitutori di terza e di seconda, non può considerarsi come cosa leggiera per gl'istitutori anziani di prima classe, con due aumenti sessennali, perchè ad essi reca un evidente e gravissimo danno, danno anche maggiore per quelli che erano prossimi ad ottenere un terzo sessennio, se non interveniva la nuova legge.

Per questo prego vivamente l'onorevole ministro affinchè, ispirandosi ai sentimenti della più stretta giustizia, vegga se non sia possibile disporre *che agl'istitutori di prima con due aumenti sessennali siano conservati gli aumenti stessi già con lunghi servizi acquisiti.*

Che, se questo non si potesse assolutamente ottenere, invocherei almeno dall'onorevole ministro l'affidamento che agli *istitutori anziani con due aumenti sessennali, si accordi la preferenza nelle promozioni ai posti superiori di sub-economo e di vice-rettore.*

RAVA, *ministro della pubblica istruzione.* Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

RAVA, *ministro della pubblica istruzione.* Sono grato al Senato della relazione tanto fa-

vorevole a questo disegno di legge. Le osservazioni del senatore Tassi sono di due ordini, uno tecnico e finanziario, l'altro di applicazione; la prima riguarda gli aumenti sessennali di stipendio e l'assorbimento dei sessenni stessi nel miglioramento economico — e questa è materia collegata alle norme seguite per miglioramenti fatti a molte categorie d'impiegati; — la seconda osservazione, subordinata, riguarda una particolare raccomandazione per una classe, anziana, degli istitutori in servizio.

Debbo rispondere all'onor. Tassi che questo disegno di legge è stato tanto più amorevolmente studiato dal Ministero in quanto rispondeva a ripetuti voti del Senato e a un reale e antico bisogno. Il senatore Mariotti ha illustrato la legge in sè e nei suoi effetti, proprio mostrando classe per classe i miglioramenti fatti a questi funzionari, al duplice scopo di migliorare la vita dei collegi nazionali e di dare loro uno scelto personale, mentre oggi il reclutamento non procedette sempre in modo regolare, non è ancora diretto da precise norme, non è garantito da concorsi regolari e severi.

Per la prima parte rispondo che non posso modificare questa tabella per il fatto dell'assorbimento dei sessenni. La classe che ha già due sessenni avrà miglioramenti lievi rispetto alle altre classi; però dagli articoli tutti di questa legge chiaro apparisce il concetto mio di rispettare le posizioni acquistate, e di migliorarne le sorti e di regolare le nomine. E quindi io posso prender impegno, rispetto al secondo desiderio espresso dal senatore Tassi, che di questi pochi istitutori anziani di prima classe, che ricevono ora un minore miglioramento economico, si terrà conto per quanto sarà possibile nelle promozioni future, intendendo, che i benefici di questa legge si estendano su tutte le classi del personale. È certo che un sano concetto di equità dovrà presiedere sempre ai deliberati delle Commissioni che giudicheranno dei posti.

MARIOTTI GIOVANNI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

MARIOTTI GIOVANNI, *relator e.* Sono lieto che il ministro abbia accettato, la raccomandazione del senatore Tassi, che avrei fatta io a nome dell'Ufficio centrale.

Il disegno di legge favorisce in generale tutti i funzionari dei collegi e fra gli altri anche i

diversi istitutori anziani, ma alcuni di essi hanno già avuto due sessenni e fra pochi mesi ne avrebbero avuto un terzo e con questo uno stipendio maggiore dei vantaggi portati da questo disegno di legge. Quindi raccomando vivamente al ministro questi istitutori più prossimi al terzo sessennio, i quali si troveranno in condizioni speciali, perchè questa legge, che favorisce i funzionari dei convitti, toglierà loro qualche lira dallo stipendio che avrebbero avuto fra qualche mese.

RAVA, *ministro della pubblica istruzione*.  
Avranno una promozione.

PRESIDENTE. Se nessun altro domanda la parola, pongo ai voti quest'art. 1.

Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(Approvato).

#### Art. 2.

Gli istitutori sono nominati in seguito a concorso per titoli e per esami.

I vincitori del concorso sono assunti in servizio in qualità di istitutori provvisori e vi restano in-prova un triennio: se la prova è stata lodevole, vengono nominati effettivi; in caso contrario, sono dispensati dal servizio.

Il servizio prestato nel triennio di prova è valevole agli effetti della pensione.

(Approvato).

#### Art. 3.

I vice-rettori e i vice-economi sono nominati in seguito a concorso per titoli ed esami tra gli istitutori, secondo le norme da stabilirsi dal regolamento.

I rettori sono scelti tra i vice-rettori, che abbiano almeno tre anni di grado: gli economisti tra i vice-economi, che abbiano almeno due anni di grado.

(Approvato).

#### *Disposizioni generali e transitorie.*

#### Art. 4.

I funzionari, ai quali per effetto del nuovo ruolo viene attribuito uno stipendio inferiore a quello che attualmente godono, compresi gli aumenti sessennali conseguiti, conservano la differenza a titolo di assegno personale fino alla successiva promozione.

(Approvato).

#### Art. 5.

Gli attuali istitutori provvisori e quelli straordinari assunti in servizio a tutto l'anno 1906 possono essere nominati effettivi dopo che abbiano compiuto un triennio di lodevole servizio.

(Approvato).

#### Art. 6.

Gli attuali incaricati dell'ufficio di rettore, di censore, di economo, diventeranno effettivi mano mano che si renderanno vacanti i posti corrispondenti purchè abbiano compiuto lodevolmente l'incarico.

(Approvato).

#### Art. 7.

Nel bilancio del Ministero dell'istruzione saranno iscritte le somme occorrenti all'applicazione della presente legge, che avrà effetto dal 1° gennaio 1909; entro sei mesi dalla pubblicazione di essa sarà emanato il regolamento per la sua attuazione.

(Approvato).

TABELLA.

## Organico per il personale dei Convitti nazionali.

Rettori . . . . . N.	10 a L. 4500 . . . . .	L.	45,000
Id. . . . . »	10 a » 4000 . . . . .	»	40,000
Id. . . . . »	23 a » 3700 . . . . .	»	85,100
Vice-rettori . . . . . »	13 a » 3300 . . . . .	»	42,900
Id. . . . . »	15 a » 3000 . . . . .	»	45,000
Id. . . . . »	15 a » 2700 . . . . .	»	40,500
Economi . . . . . »	15 a » 3300 . . . . .	»	49,500
Id. . . . . »	15 a » 3000 . . . . .	»	45,000
Id. . . . . »	13 a » 2700 . . . . .	»	35,100
Vice-economi . . . . . »	10 a » 2500 . . . . .	»	25,000
Istitutori . . . . . »	140 a » 2200 . . . . .	»	308,000
Id. . . . . »	150 a » 1800 . . . . .	»	270,000
Id. . . . . »	210 a » 1500 . . . . .	»	315,000
Un segretario del collegio « Principe di Napoli » in Assisi . . . . .	»	»	1,600
Un maestro di ginnastica nel collegio medesimo (1) . . . . .	»	»	2,000
Quattro direttori spirituali fuori ruolo (2) . . . . .	»	»	8,900
Totale . . . . .		L.	1,358,600

(1) Con l'obbligo d'impartire l'insegnamento a tutti gli alunni dell'Istituto tecnico, della scuola tecnica e della scuola normale annessa al Collegio.

(2) Mano a mano che si renderanno vacanti i posti di direttori spirituali fuori ruolo, si formeranno nuovi posti d'istitutore di 3<sup>a</sup> classe a lire 1500. La rimanenza di lire 1400 sarà a suo tempo portata in economia sull'ammontare della spesa organica.

NB. — L'ammontare delle quote per vitto e alloggio del personale addetto al collegio-convitto « Principe di Napoli » in Assisi è dovuto all'Amministrazione dell'Istituto stesso.

Lo stipendio dei rettori è soggetto alla ritenuta per vitto e alloggio (in favore dell'Erario) nella misura di annue lire 1000, quello dei vice-rettori ed economisti di 1<sup>a</sup> e 2<sup>a</sup> classe di lire 800, quello degli economisti e vice-rettori di 3<sup>a</sup> classe di lire 600, quello degli istitutori e vice-economi di lire 500.

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

**Discussione del disegno di legge: « Disposizioni sulle sovrimposte provinciali e comunali nei compartimenti catastali napoletano, siciliano e sardo e sui crediti delle provincie verso i comuni per contributi nelle spese obbligatorie per legge » (N. 910).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge:

Disposizioni sulle sovrimposte provinciali e comunali nei compartimenti catastali, napoletano, siciliano e sardo e sui crediti delle provincie verso i comuni per contributi nelle spese obbligatorie per legge.

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

MELODIA, segretario, legge:

(V. Stampato n. 910).

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

BENEVENTANO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BENEVENTANO. Il presente progetto di legge che si presenta con una forma semplice, involge una serie di disposizioni, sotto il rapporto amministrativo, che richiedono tutta l'attenzione del Senato.

Ho letto la relazione succinta che precede il disegno di legge e da questa relazione ho potuto convincermi come nella mente dell'Ufficio

centrale del Senato è balenato un dubbio, quello cioè che le conseguenze che possa aver la legge (la quale ha breve scadenza) vengano a trovarsi in contraddizione con una legge che appena due anni fa è stata votata dai due rami del Parlamento.

Non entrero ad esaminare dettagliatamente tutto il passato, per richiamare l'attenzione mia e vostra sulle ragioni per le quali si vuol mettere un freno all'imposizione su la proprietà immobiliare sia rusticana, sia urbana.

Una sola cosa è certa, che allo stato del sociale progresso, si rende indispensabile una grande riforma tributaria e che un gravissimo ostacolo si trova principalmente nell'ente amministrativo provinciale, il quale non è nè l'ente locale, nè l'ente centrale. Noi troviamo in esso un grande imbarazzo, imperocchè i servizi pubblici, i quali adesso reclamano tutta l'attenzione degli studiosi delle scienze sociali, ci chiamano a risolvere importantissime questioni, non solo sotto il rapporto della stabilità delle imposte fondiari, ma anche sotto il rapporto del disimpegno dei pubblici servizi. La provincia attinge la sua attività semplicemente sovrimponendo centesimi addizionali all'imposta diretta, e dall'altra parte in modo obliquo è obbligata a provvedere ad una serie di servizi, che vanno crescendo col crescere della civiltà, e che hanno bisogno di mezzi non adeguati alla base ristretta sulla quale poggia questo diritto.

Lungamente si è discusso su ciò che deve avere attinenza più precisa e specifica all'azione locale dei comuni e su ciò che deve rientrare nell'azione del potere centrale dello Stato.

Lungamente si è discusso su ciò che deve farsi per venire in aiuto delle classi meno abbienti. Recentemente, il Parlamento prima, e voi dopo, avete avuto un concetto giustissimo sotto il rapporto sociale; quello cioè di sollevare le case dei contadini dalle imposte, che su di esse gravavano e che in piccola parte, ma in qualunque modo, venivano a sostenere l'onere di dette provincie.

Questo primo passo ne porta con sè un altro. E sono sicuro, che ciascuno di noi sarà felice di votarlo; imperocchè le condizioni speciali dei non abbienti, non sono limitate ai contadini, ma vi è la massa degli operai che in certe contingenze ha il diritto di dire: pur

io ho il diritto di abitare una casa, e non è giusto che mi si imponga una tassa qualsiasi sulla mia abitazione.

Che cosa avverrà? La conseguenza è inevitabile; si restringe la base alla imposizione, e questa base, restringendosi sempre, si riversa sulla proprietà terriera e graverà tutta su questa, ed arriverà al punto che dovrà dirsi: basta. E questa proprietà è ancora gravata di tanti oneri, specialmente nel Mezzogiorno; e ve ne siete occupati quando avete dato una serie di provvedimenti racchiusi nelle leggi del 1906. Adesso si sente il bisogno di dare qualche altra cosa alle provincie; ma siete anche costretti a dare un'occhiata ai comuni che attingono la sorgente della loro esistenza, in massima parte, specialmente i rurali, sullo stesso albero sul quale si raccolgono il frutto per mantenere lo Stato.

In questo stato di cose, che si deve fare?

Non credo che arriverete a contentare tutte le esigenze della provincia e specialmente quelle che, o bene o male, hanno passato le colonne d'Ercole, che credevate di avere fissato con la legge comunale e provinciale, non solo, ma con la legge del 1906. Saranno varcate per necessità di cose; ed io che ho dovuto appartenere a quell'Amministrazione] e far parte di quell'assemblea, mi sono fatto la convinzione che prima che si allarghino i cordoni saranno destinate le somme dei contribuenti ad opere che in massima parte, od almeno in buona parte, non sono che spese puramente facoltative.

Del resto, dopo queste considerazioni insorge un dubbio, e non sorge a me solo; è sorto all'Ufficio centrale del Senato, ed anche al Governo; il quale ha dovuto dire: ma siamo noi sicuri di dover assolutamente consentire questo eccesso? siamo noi sicuri di doverlo dare?

La formula stessa dell'art. 1° vi dice no; non abbiamo la certezza, studieremo e daremo soltanto la facoltà di eccedere quando avremo constatato che realmente si tratti di spese prorogabili, di spese necessarie.

Io prendo atto di questa dichiarazione e voterò la legge, ma spero che si sarà molto rigorosi ad accordare alle provincie questi centesimi che in certe provincie sono allarmanti, specialmente per quelle che hanno raggiunto l'uno e 40 invece di 0.50 centesimi. Alle racco-

mandazioni che ha fatto l'Ufficio centrale del Senato, io vorrei aggiungervene un'altra, che sarebbe quella che varrebbe a tagliare completamente le questioni che si agitano su questa legge, cioè lo studio di un progetto di riforme organiche conformi alle contingenze moderne. E con queste dichiarazioni, unite a quelle dell'Ufficio centrale del Senato, io voterò la legge.

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

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

GIOLITTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. La legge che ora è sottoposta ai voti del Senato tende esclusivamente a provvedere ad una condizione di cose, che è la conseguenza della legge sul Mezzogiorno.

Questa legge aveva vietato in modo assoluto l'eccedenza al limite della sovrimposta, con lo scopo di impedire che le provincie assorbissero esse sole, aumentando le spese, il beneficio che il legislatore aveva accordato ai contribuenti, diminuendo l'imposta fondiaria erariale.

Ma alcune provincie avevano assunto degli impegni, prima che quella legge fosse entrata in vigore, e si trovavano quindi nella necessità, per pareggiare i loro bilanci, di apporare ancora un aumento alla sovrimposta.

Ora siccome la legge pel Mezzogiorno non aveva voluto impedire che le provincie facessero fronte ai loro impegni, ma soltanto che ne assumessero dei nuovi, si concede loro, col presente disegno di legge, la facoltà di aumentare di 10 centesimi la sovrimposta provinciale, quante volte occorra, per far fronte a spese strettamente obbligatorie per legge o per contratti approvati anteriormente alla legge sul Mezzogiorno.

Questo è il fine del disegno di legge.

In questa occasione il senatore Beneventano ha parlato della necessità di una riforma tributaria. Io, in verità, credo che una grande riforma tributaria, probabilmente, quando venisse sul tappeto, non migliorerebbe di molto le condizioni dei proprietari fondiari, perchè non si può nascondere che in questo momento la proprietà dei terreni in Italia è forse quella che paga meno all'erario dello Stato, ammontando tutta l'imposta fondiaria a 80 milioni soltanto.

I terreni coltivati in Italia raggiungono al-

l'incirca 20 milioni di ettari e la media dell'imposta è di 4 lire per ettaro: i tabacchi danno 210 milioni, e cioè quattro volte più di ciò che danno i terreni.

Ora pretendere che una riforma tributaria venga ad alleviare ulteriormente la proprietà sui terreni è una vera illusione. Il giorno in cui si volesse fare una giustizia distributiva, e pareggiare fra loro le condizioni dei contribuenti dell'imposta sui fabbricati, di quelli dell'imposta sulla ricchezza mobile, ed infine di quelli sull'imposta terreni, l'erario dovrebbe chiedere qualche cosa di più alla sola imposta sui terreni, diminuita di molto in questi ultimi anni, perchè furono aboliti due decimi sull'imposta fondiaria, e, per effetto dei catasti, si sono diminuiti 20 milioni dell'imposta erariale. Lo sperare adunque che una grande riforma tributaria diminuisca ancora l'onere dell'imposta sui terreni sarebbe, ripeto, un'illusione.

Certo si è che l'ordinamento della finanza delle provincie è fatto in modo, che essa non ha altre risorse principali, se non quella della sovrimposta sui terreni, e purtroppo molte delle nostre provincie sono in condizioni finanziarie poco buone. Ma se l'onor. Beneventano potesse esaminare quale siano le provincie, che si trovano nelle condizioni più tristi, non potrebbe fare a meno di constatare che sono proprio quelle che furono amministrate molto male, perchè molte Amministrazioni provinciali in Italia non ebbero vigilanza assoluta, assunsero impegni al di là di qualsiasi obbligo, che veniva loro dalla legge, e fecero largo uso del credito, anche per spese non necessarie. Molte di esse sono quindi in condizioni tristi, mentre quelle amministrate bene si trovano in buone condizioni e non hanno bisogno di ricorrere ad un eccesso di sovrimposta. Quindi bisognerà essere molto vigilanti su dette amministrazioni ed impedire il ripetersi dei lamentati errori. Non mi nascondo tuttavia l'opportunità di studiare se si possa dare alle provincie qualche ulteriore risorsa, per provvedere ai servizi cui debbono provvedere, e che sono molto importanti; ma l'onor. Beneventano mi consentirà di non entrare in particolari su questa ardua questione, in occasione del presente disegno di legge, che tocca quasi indirettamente questo gravissimo problema. Certo che la legge che presentiamo è diretta a mettere le provincie in

condizione di far fronte agli impegni assunti prima della legge sul Mezzogiorno. (*Approvazioni vivissime*).

BENEVENTANO. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

BENEVENTANO. Non entro nei dettagli; quando si parla di riforme non si parla di cifre, ma non mi pare assolutamente esatto lo affermare che la proprietà fondiaria è gravata semplicemente di 80 milioni; 80 milioni costituiscono il gravame diretto, ma l'onorevole ministro sa che non è soltanto questa la tassa che grava sulla proprietà, ma vi sono ancora le sovratasse, le tasse di successione, le tasse di trasferimento e tutte le tasse sugli affari che direttamente o indirettamente vanno a colpire questa proprietà.

Ma io non mi preoccupo di nessuna cosa. Chi deve pagare paghi. La riforma tributaria deve essere in un senso molto più largo, in modo che abbia per base la giustizia distributiva e lo spirito dell'epoca moderna, che richiede semplicemente di partire dal concetto che ciascuno paghi in proporzione dei propri mezzi e con quella puntualità che è nella coscienza generale di tutti.

Forse il mio discorso parrà un po' duro principalmente a coloro che hanno l'interesse precipuo della proprietà, ma di questo non mi occupo; non mi occupo dei dettagli, ma della questione in se stessa. Quando saremo maturi per questa riforma, quando scomparirà questa anomalia nelle provincie e avremo riportato la questione nei suoi giusti termini, sarà anche regolata la facoltà del potere centrale per ciò che si riflette ai pubblici servizi. Questo era il concetto mio, non è qui il caso di svilupparlo, e mi sono perciò limitato ad una semplice raccomandazione.

BARRACCO ROBERTO, *relatore*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BARRACCO R., *relatore*. Non è questo il momento di entrare nella discussione generale o intrattenersi sulle possibili riforme tributarie. Tratterò la questione dal punto di vista come il relatore può fare, riducendomi a chiedere solamente al ministro una cosa, cioè: l'articolo 1 di questa legge dà facoltà al ministro di poter concedere alle provincie l'eccesso fino a dieci centesimi per ogni lira di imposta era-

riale in certe determinate condizioni. Mi pare che questa sia una disposizione in contraddizione non le due leggi precedenti, che promettevano di stabilire un punto oltre il quale i comuni e le provincie non potessero andare. Io mi limito soltanto a chiedere se questo provvedimento è provvisorio o definitivo, e lo chiedo a nome dell'Ufficio centrale; perchè l'Ufficio discusse molto sopra questa ritrattazione, dirò così, di una promessa data da due leggi e concessa anche dal Senato, promessa che appena appena comincia ad attuarsi, perchè essendo stata votata la legge nel luglio 1906, per aspettare il regolamento e venire all'approvazione ed alla formazione dei ruoli, è trascorso molto tempo, sicchè siamo quasi in principio dell'attuazione della legge ed i suoi benefici si debbono ancora risentire. L'Ufficio centrale non intende frapporre ostacoli e mettere il Governo nell'imbarazzo data l'attuale posizione delle provincie. Avrebbe discusso più a lungo, se il tempo lo avesse consentito, ma non ha voluto assumere la responsabilità di modificare questa legge, perchè credeva che il Senato nella sua serietà non potesse creare un ostacolo all'Amministrazione dello Stato. Quindi si è limitato solo a formulare questo semplice voto: è questo un provvedimento provvisorio che durerà fino a che una nuova legge non avrà trovato il modo di differentemente organizzare le spese e gli introiti delle provincie che ora si trovano in dissesto? Od è un provvedimento definitivo col quale si allontana per sempre l'effetto delle due leggi di cui sopra ho parlato? Non ho altro da dire.

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

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

GIOLITTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Il quesito proposto dal relatore dell'Ufficio centrale si riferisce all'articolo 1. È bene mettere in chiaro la portata di questo articolo; da questo chiarimento verrà la risposta al quesito dell'Ufficio centrale. La legge sul Mezzogiorno diminuì del 30 per cento l'imposta erariale, e si preoccupò di evitare che le provincie ed i comuni, trovandosi di fronte a contribuenti cui veniva concesso un alleviamento d'imposta, andassero molto innanzi nelle loro spese, e assorbissero, sotto forma di sovraimposte, quel beneficio, che il legisla-

tore aveva voluto dare ai contribuenti; e quindi quella stessa legge dispose che le provincie non potessero aumentare i centesimi addizionali al di là della somma che avevano stanziato nel bilancio dell'anno precedente.

Ora avvenne che alcune provincie si rivolsero al Governo, osservando che era loro impossibile restare nei limiti dei centesimi addizionali dell'anno precedente, perchè avevano assunto per contratto degli oneri che venivano a scadere negli anni successivi, e quindi esse si sarebbero trovate in questo bivio, e cioè, o di non far fronte alle spese obbligatorie per legge, o di non far fronte a impegni assunti contrattualmente prima dell'entrata in vigore della nuova legge. E allora, di fronte alla domanda di alcune di dette provincie (e sono cinque o sei le provincie che si rivolsero direttamente al Ministero dell'interno, esponendo queste loro condizioni), noi abbiamo proposto al Parlamento che fosse concesso al Governo di potere autorizzare un'eccedenza dei centesimi addizionali (sino a 10 centesimi), quante volte, com'è espressamente detto nel disegno di legge, la maggiore sovrimposta occorra per far fronte a spese strettamente obbligatorie per legge, o per contratti approvati anteriormente alla promulgazione della legge suddetta. Con questa disposizione noi manteniamo fermo il principio fondamentale della legge del Mezzogiorno, che cioè quella riduzione d'imposta erariale, che è stata fatta a beneficio dei contribuenti, non debba dalle provincie essere assorbita, sotto forma di centesimi addizionali, in virtù di aumento di spese che le provincie volessero ulteriormente deliberare.

Con questa disposizione, in altri termini, mentre s'impedisce alle provincie che possano, per loro deliberata volontà, dopo la pubblicazione di quella legge, aumentare le loro spese, e quindi far sorgere la necessità di un aumento d'imposta, si autorizzano, in pari tempo, quelle provincie, che avevano già degli impegni prima che la nuova legge fosse pubblicata, a farvi fronte. Si tratta insomma di metterle in condizione di non mancare agli impegni, che anteriormente avevano già assunti. Questo dimostra che non s'intende affatto di entrare nel campo di una modificazione radicale e sostanziale della legge del Mezzogiorno. Intanto questa legge non sarà applicabile a tutte quelle pro-

vincie, le quali non abbiano impegni assunti anteriormente alla legge del Mezzogiorno ed a cui non siano in grado di far fronte.

Un gran numero di quelle provincie non avrà bisogno d'invocare questa legge; questa è legge di carattere puramente eccezionale, per mettere in grado, ripeto, qualcuna di quelle provincie, che non possono far fronte ai propri impegni precedentemente contratti, di potervi corrispondere. Il Governo procederà molto rigidamente nell'avvalersi di questa facoltà, e non se ne servirà, se non quando sarà dimostrato che la richiesta sovrimposta di centesimi addizionali debba servire per far fronte ad impegni presi anteriormente alla promulgazione della legge per il Mezzogiorno.

Credo che con queste spiegazioni l'Ufficio centrale può essere certo che la presente legge non contribuisce in alcuna maniera ad una modificazione organica alla legge, già sanzionata, per le provincie del Mezzogiorno.

BARRACCO R., *relatore*. Domando la parola.  
PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

BARRACCO R., *relatore*. Ringrazio l'onorevole Presidente del Consiglio delle spiegazioni date. Io avrei desiderato una sola cosa. Questa legge avrà un carattere definitivo o provvisorio? (*Mormori*).

Quando cessino le cause, questi dieci centesimi di sovrimposta ritorneranno ad essere tolti, oppure rimarranno? I miei colleghi dell'Ufficio centrale mi suggeriscono che questa risposta il Presidente del Consiglio già l'abbia inserita nel suo discorso, ed allora io ne prendo atto, ma ad ogni modo, se vorrà aver la compiacenza di dichiararlo in modo più esplicito, gliene sarei maggiormente grato.

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

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

GIOLITTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Io ho creduto, piuttosto che di rispondere con un semplice aggettivo, provvisorio o definitivo, perchè queste formule sono sempre molto elastiche, di spiegare, esattamente, quale sia, e debba essere il preciso scopo della concessione.

Evidentemente, quando le provincie avranno cessato di far fronte ai loro impegni che giustificavano e rendevano necessario l'aumento della sovrimposta, questo aumento verrà a ces-

sare, perchè non sarà in facoltà delle provincie di destinarlo ad altre spese, che derivassero da impegni assunti posteriormente alla promulgazione della legge. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Se nessun altro domanda di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale. Passeremo quindi alla discussione degli articoli che rileggo:

#### Art. 1.

Il Governo del Re, nel concedere alle provincie dei compartimenti catastali napoletano, siciliano e sardo, l'autorizzazione all'eccedenza di sovrimposta, nei casi e modi previsti dall'art. 284 della legge comunale e provinciale, testo unico 4 maggio 1898, n. 164, potrà consentire alle provincie stesse di sorpassare i limiti stabiliti dagli articoli 82 della legge 25 giugno 1906, n. 255, e 1 della legge 15 luglio 1906, n. 383, sino a centesimi 10 per ogni lira d'imposta principale erariale sui terreni e fabbricati, quante volte la maggiore sovrimposta occorra per far fronte a spese strettamente obbligatorie per legge o per contratti approvati anteriormente alla promulgazione delle leggi suddette.

(Approvato).

#### Art. 2.

La commisurazione delle sovrimposte comunali e provinciali autorizzate a norma di legge nei compartimenti napoletano, siciliano e sardo, sarà fatta ogni anno in proporzione delle somme d'imposta principale erariale inscritta:

a) pei terreni, nei ruoli dell'anno 1906;

b) pei fabbricati, nei ruoli dell'anno precedente a quello al quale si riferisce la sovrimposta.

La ripartizione delle sovrimposte fra terreni e fabbricati sarà fatta:

a) pei terreni, in base al contingente dell'imposta erariale in principale risultante dai ruoli dell'anno 1906;

b) pei fabbricati, in base al contingente dell'imposta in principale risultante dall'applicazione della quota del 12.50 per cento agli imponibili effettivi dell'anno al quale si riferisce l'imposta.

Nulla è innovato agli articoli 66 e 69 della legge per la Basilicata 31 marzo 1904, n. 140, e 3 della legge per la Calabria 14 luglio 1907, n. 538.

(Approvato).

#### Art. 3.

Il concorso governativo previsto nell'art. 5 della legge 24 marzo 1907, n. 116, sarà corrisposto ai comuni del Mezzogiorno continentale, della Sicilia e della Sardegna anche per gli anni 1909 e 1910, limitatamente alla metà del suo ammontare, da accertarsi e da liquidarsi con le norme stabilite negli articoli 5 e 6 della succitata legge. Per i comuni delle Calabrie e della Basilicata sarà inoltre osservato il disposto dell'art. 6 della legge 14 luglio 1907, n. 538.

(Approvato).

#### Art. 4.

I comuni di tutte le provincie del Regno, i quali entro l'anno 1908 non potranno estinguere i loro debiti liquidi ed esigibili verso le provincie pel servizio degli esposti o per contributi afferenti ad altri servizi obbligatori per legge, maturatisi a tutto il 1907, rilasceranno, con decorrenza dal 1° gennaio 1909, delegazioni sulla sovrimposta, o, in caso d'insufficienza di questa, sul dazio consumo comunale, o sugli altri tributi locali, per la graduale estinzione dei debiti stessi.

Per quei comuni che rifiuteranno, o in qualsiasi modo ritarderanno, il rilascio delle delegazioni, provvederà d'ufficio la Giunta provinciale amministrativa.

A cura delle prefetture sarà comunicato ogni anno alle Intendenze di finanza l'importo delle delegazioni sulla sovrimposta.

Le delegazioni sono esenti da qualunque tassa di bollo.

(Approvato).

#### Art. 5.

Il numero delle delegazioni annuali in cui deve essere ripartito il debito, sarà stabilito di concerto fra i comuni e la provincia. In caso di dissenso, deciderà la Giunta provinciale amministrativa.

Ai provvedimenti della Giunta provinciale amministrativa, contemplati nel presente, e nel precedente articolo, è ammesso ricorso, entro trenta giorni, da parte della provincia, dei comuni, dei contribuenti, alla V Sezione del Consiglio di Stato.

(Approvato).

#### Art. 6.

Alla riscossione delle annualità, garantite con delegazioni sulla sovrimposta o sul dazio consumo o sulle tasse locali, sono estesi i privilegi e le norme stabilite dalle leggi sulla riscossione delle imposte dirette, testo unico approvato con decreto Reale 29 giugno 1902, n. 281.

Le provincie potranno agire sulle cauzioni degli esattori o degli appaltatori dei dazi di consumo inadempienti al versamento.

Le multe per ritardato versamento sono devolute a favore delle amministrazioni provinciali.

Le disposizioni di questo articolo sono applicabili anche agli esattori comunali o consorziali ed agli appaltatori dei dazi consumo nominati anteriormente alla promulgazione della presente legge.

(Approvato).

#### Art. 7.

I contributi per i servizi obbligatori contemplati all'articolo 4, relativi agli anni 1908 e seguenti, saranno versati dai comuni alla Cassa provinciale entro quattro mesi dalla comunicazione delle quote risultanti dai riparti resi esecutori a norma di legge.

Trascorso tale termine, senza che siasi effettuato il pagamento, su domanda dell'amministrazione provinciale, e sentito il comune, sarà provveduto a senso degli articoli 4, 5 e 6 della presente legge.

(Approvato).

#### Art. 8.

Il Governo del Re, sentito il Consiglio di Stato, è autorizzato a coordinare in testo unico tutte le disposizioni legislative sulle sovrimposte comunali e provinciali.

(Approvato).

Questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

#### Rinvio di discussione di disegni di legge.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca ora la discussione del disegno di legge: « Sulla rinnovazione dei Consigli comunali e provinciali »; è d'iniziativa della Camera dei deputati.

L'Ufficio centrale del Senato, che lo ha preso in esame vi ha apportato alcuni emendamenti. Perciò, una volta approvato dal Senato, questo disegno di legge dovrebbe tornare nuovamente alla Camera dei deputati.

Proporrei quindi che la discussione fosse rinviata alla ripresa dei lavori parlamentari.

Chiedo intanto all'onor. Presidente del Consiglio la sua opinione in proposito.

GIOLITTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Non ho difficoltà di consentire che, come propone l'illustre Presidente del Senato, la discussione di questo disegno di legge, che è stato modificato dall'Ufficio centrale del Senato, e che quindi dovrebbe tornare davanti alla Camera dei deputati, sia rimandata a dopo le vacanze estive.

TIEPOLO, *relatore*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

TIEPOLO, *relatore*. L'Ufficio centrale proponeva alcuni emendamenti al disegno di legge in esame, ma non vi avrebbe insistito e si sarebbe accontentato delle dichiarazioni che fosse per fare il Governo a proposito di essi.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GIOLITTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Trattandosi di un disegno di legge di iniziativa parlamentare, il Governo si rimette completamente a quanto il Senato crederà di fare.

PRESIDENTE. Prego il relatore senatore Tiepolo di spiegare meglio le intenzioni dell'Ufficio centrale.

TIEPOLO, *relatore*. L'intenzione dell'Ufficio centrale era di attendere le dichiarazioni, che fosse per fare il Presidente del Consiglio dei ministri, sugli emendamenti che noi proponevamo al progetto, già approvato dalla Camera dei deputati, e regolarsi a seconda di questa dichiarazione, per dire che rinunciava addi-

rittura agli emendamenti stessi in quanto che essi sarebbero stati assorbiti dalle dichiarazioni del Presidente del Consiglio.

Ad ogni modo l'Ufficio centrale si associa molto volentieri a rinviare questa discussione alla ripresa dei lavori parlamentari (*Benissimo*).

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, resta inteso che la discussione di questo disegno di legge è rinviata alla ripresa dei lavori parlamentari.

L'ordine del giorno reca in fine la discussione del disegno di legge: « Provvedimenti per combattere le frodi nel commercio dei formaggi ».

Anche questo disegno di legge, dopo che sarà approvato dal Senato, dovrà essere esaminato dalla Camera dei deputati; così stando le cose, mi pare che non sia urgente discutere ora questo disegno di legge, e che possiamo rinviarlo invece alla ripresa dei nostri lavori.

Non essendo presente l'onor. ministro di agricoltura, industria e commercio, domando all'onor. Presidente del Consiglio se ha nulla in contrario a che la discussione di questo disegno di legge sia rinviata alla ripresa dei lavori parlamentari.

GIOLITTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Trattandosi d'un disegno di legge che non è stato ancora approvato dall'altro ramo del Parlamento, ritengo anch'io che non vi sia alcun danno nel rinviarne la discussione alla ripresa dei lavori parlamentari.

PRESIDENTE. Domando all'Ufficio centrale se non ha osservazioni da fare in proposito.

MARIOTTIG., *relatore*. L'Ufficio centrale non ha alcuna difficoltà a consentire che la discussione di questo disegno di legge sia rinviata alla ripresa dei lavori parlamentari.

PRESIDENTE. Allora così resta stabilito.

#### Votazione a scrutinio segreto.

PRESIDENTE. Prego il senatore, segretario, Melodia di procedere all'appello nominale per la votazione a scrutinio segreto dei disegni di legge approvati per alzata e seduta nella tornata di ieri e di oggi.

MELODIA, *segretario*, procede all'appello nominale.

PRESIDENTE. Le urne rimangono aperte.

#### Saluto al Presidente.

CADOLINI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

CADOLINI. Prima che siano prorogati i nostri lavori, io mi permetto di proporre al Senato un voto di vivo ringraziamento all'onorevole nostro Presidente, che ci ha con tanta sapienza e imparzialità guidati nei nostri lavori, i quali quest'anno sono stati gravi sopra ogni dire, in confronto con quelli compiuti nei precedenti anni, per l'importanza grandissima delle leggi che furono votate per meglio assestare l'ordinamento delle pubbliche Amministrazioni.

Io dunque propongo al Senato un voto di vivo ringraziamento e di plauso al nostro Presidente, il quale, avendo anche dovuto con infaticabile cura dirigere i lavori dell'Alta Corte di giustizia, si rese altamente benemerito.

Nello stesso tempo propongo che si mandi un affettuoso saluto al precedente nostro Presidente onorevole Canonico (*Approvazioni*) che non possiamo mai dimenticare; e al quale ci unisce sincera devozione pari a quella che professiamo all'illustre uomo che ora dirige i nostri lavori. (*Applausi generali*).

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

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

GIOLITTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Anche a nome di tutti i colleghi del Ministero mi associo alle parole del senatore Cadolini, e mando pure io un ringraziamento veramente di cuore all'illustre Presidente del Senato, che ha tanto efficacemente coadiuvato l'opera del Governo; mi associo poi al senatore Cadolini altresì per mandare un saluto affettuoso al presidente Canonico, del quale fui allievo sui banchi della Università. (*Applausi generali*).

PRESIDENTE (*si alza e con lui si alzano i senatori e i ministri*). Io mi proponevo di ringraziare voi, amati colleghi, della benevolenza con la quale mi avete incoraggiato nelle prime prove mie, in questo alto seggio; della tolleranza, della deferenza, con la quale avete soccorso alla mia inesperienza.

Voci: No, no.

PRESIDENTE. Ringrazio vivamente voi tutti, e ringrazio particolarmente i miei colleghi della

Presidenza, dell'aiuto che mi hanno dato con l'opera e col consiglio.

Se, terminando oggi i nostri lavori estivi, possiamo dire di aver adempiuto al nostro dovere, è tutto merito del vostro zelo, cari colleghi, della vostra assiduità ed anche della vostra abnegazione in questi giorni; tanto più commendevoli in un anno, nel quale il Senato ha sopportato il lungo peso della funzione giudiziaria dell'Alta Corte.

Vi auguro di cuore un lieto riposo, e un felice ritorno, quando sarà l'ora di riprendere i nostri lavori.

E rivolgo il saluto rispettoso, ed un ringraziamento delle benevole sue espressioni, all'onorevole Presidente del Consiglio, un saluto a tutti i degni consiglieri della Corona, che lo circondano.

Tutti uniti poi rivolgiamo il pensiero devoto, con i migliori auguri, ai nostri Sovrani (*Applausi vivissimi*); separiamoci al grido di « Viva il Re! » (*Nuovi e prolungati applausi*).

#### Chiusura di votazione.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la votazione. Prego i senatori segretari di procedere allo spoglio delle urne.

(I senatori segretari procedono alla numerazione dei voti).

#### Risultato di votazione.

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

Riscatto della ferrovia Mortara-Vigevano:

Senatori votanti . . . . .	81
Favorevoli . . . . .	76
Contrari . . . . .	5

Il Senato approva.

Conversione in legge del R. decreto 31 dicembre 1905, n. 632, per la concessione di carte di libera circolazione e di biglietti per un solo viaggio gratuito od a prezzo ridotto, per talune categorie di persone, sulle ferrovie dello Stato:

Senatori votanti . . . . .	81
Favorevoli . . . . .	69
Contrari . . . . .	12

Il Senato approva.

Provvedimenti per la Basilicata e la Calabria:

Senatori votanti . . . . .	81
Favorevoli . . . . .	73
Contrari . . . . .	8

Il Senato approva.

Conversione in legge dei Reali decreti 28 novembre 1907, n. 814, 17 maggio 1908, 29 giugno 1905, n. 360, 5 luglio 1906, n. 381, 19 maggio 1907, n. 359, 31 agosto 1907, n. 679, e 17 maggio 1908, riguardanti l'esercizio provvisorio, da parte dello Stato, delle ferrovie Roma (Termini)-Marino-Castel Gandolfo-Albano ed Albano-Cecchina-Anzio-Nettuno, Roma-Viterbo, con diramazione Capranica-Ronciglione e Varese-Porto Ceresio, e approvazione della Convenzione 12 settembre 1907 per l'impianto del secondo binario lungo la ferrovia Livorno-Vada:

Senatori votanti . . . . .	81
Favorevoli . . . . .	75
Contrari . . . . .	6

Il Senato approva.

Riscatto della ferrovia Lecce-Francavilla e diramazione Novoli-Nardò:

Senatori votanti . . . . .	81
Favorevoli . . . . .	76
Contrari . . . . .	5

Il Senato approva.

Provvedimenti per il Real Corpo del Genio civile e per il personale aggiunto e provvisorio dell'Amministrazione centrale dei lavori pubblici e del Genio civile:

Senatori votanti . . . . .	81
Favorevoli . . . . .	76
Contrari . . . . .	5

Il Senato approva.

Approvazione di eccedenze d'impegni per la somma di lire 15,250,660.89 verificatesi sulle assegnazioni di alcuni capitoli del bilancio di previsione dell'Amministrazione ferroviaria dello Stato per l'esercizio finanziario 1906-907:

Senatori votanti . . . . .	80
Favorevoli . . . . .	71
Contrari . . . . .	9

Il Senato approva.

LEGISLATURA XXII — 1<sup>a</sup> SESSIONE 1904-908 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 5 LUGLIO 1908

Disposizioni per la leva sui nati nel 1888:

Senatori votanti . . . . .	79
Favorevoli . . . . .	74
Contrari . . . . .	5

Il Senato approva.

Sugli stipendi e sulla carriera del personale dei convitti nazionali:

Senatori votanti . . . . .	79
Favorevoli . . . . .	70
Contrari . . . . .	9

Il Senato approva.

Disposizioni sulle sovrimposte provinciali e comunali nei compartimenti catastali, napoletano, siciliano e sardo e sui crediti delle provincie verso i comuni per contributi nelle spese obbligatorie per legge:

Senatori votanti . . . . .	79
Favorevoli . . . . .	69
Contrari . . . . .	10

Il Senato approva.

Modificazioni alla legge 22 luglio 1906, n. 534, sulle rivendite di generi di privativa dello Stato:

Senatori votanti . . . . .	81
Favorevoli . . . . .	76
Contrari . . . . .	5

Il Senato approva.

Provvedimenti per la Regia guardia di finanza:

Senatori votanti . . . . .	81
Favorevoli . . . . .	76
Contrari . . . . .	5

Il Senato approva.

Modificazioni al testo unico delle leggi sugli stipendi ed assegni fissi pel R. esercito; al testo unico delle leggi sull'ordinamento del Regio esercito e dei servizi dipendenti dall'Amministrazione della guerra - Aumenti di stanziamento da iscriversi nello stato di previsione della spesa del Ministero della guerra per l'esercizio finanziario 1908-909 e 1909-910 per migliorare gli assegni, nonchè alcuni speciali servizi del R. esercito:

Senatori votanti . . . . .	81
Favorevoli . . . . .	77
Contrari . . . . .	4

Il Senato approva.

Avverto che il Senato sarà convocato a domicilio.

La seduta è sciolta (ore 19).

Licenziato per la stampa il 10 luglio 1908 (ore 19).

AVV. EDOARDO GALLINA

Direttore dell'Ufficio dei Resoconti delle sedute pubbliche.