

CCLIX.

TORNATA DEL 20 GIUGNO 1912

Presidenza del Presidente MANFREDI

Sommario. — *Presentazione di disegni di legge e di relazioni (pag. 8833-34-37-87-8900) —* *Votazione a scrutinio segreto — È aperta la discussione generale sul disegno di legge: « Riscatti, assunzione e cessioni di alcune ferrovie » (N. 840): parlano il senatore Mariotti, relatore (pag. 8834) ed il ministro dei lavori pubblici (pag. 8834) — Approvati i primi 4 articoli, parlano sull'art. 5 il senatore Frascara (pag. 8836) e il ministro dei lavori pubblici (pag. 8837) — Senza discussione sono approvati gli articoli da 6 a 17 — Sull'articolo 18 parlano i senatori Maurigi, Mariotti, relatore (pag. 8841-42) ed il ministro dei lavori pubblici (pag. 8842) — L'art. 18 è approvato — Senza discussione si approva l'art. 19, ultimo del disegno di legge, che è rinviato allo scrutinio segreto — È aperta la discussione generale sul disegno di legge: « Circolazione delle automobili » (N. 730): parlano i senatori Casana (pag. 8880-92), Chironi (pag. 8882), Rolandi-Ricci (pag. 8884), Polacco (pag. 8886), Bettoni (pag. 8887-92) ai quali rispondono il senatore San Martino Enrico, relatore (pagina 8891) ed il ministro dei lavori pubblici (pag. 8888) — Senza discussione si approvano gli articoli fino al 7 (pag. 8894) — Sull'art. 8 parla il senatore San Martino Enrico, relatore (pag. 8894) — L'art. 8 è approvato con una correzione — I rimanenti articoli sono approvati senza osservazioni — Sono approvati senza discussione i seguenti disegni di legge: « Convalidazione del Regio decreto 11 gennaio 1912, n. 2, riguardante la nomina a sottotenenti effettivi dei sottotenenti di complemento e degli ufficiali del Corpo di spedizione in Tripolitania e Cirenaica » (N. 818) (pag. 8896); « Convalidazione del Regio decreto 7 dicembre 1911, n. 1282, che approva aumenti alle unità delle armi combattenti ed alle tabelle organiche in formazione del Regio esercito » (N. 819) (pag. 8897); « Maggiori assegnazioni sul bilancio della spesa del Ministero della marina per l'esercizio finanziario 1912-1913 » (N. 837) (pag. 8899) — Risultato di votazione (pag. 8900).*

La seduta è aperta alle ore 15.10.

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

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

Messaggio del Presidente della Camera.

PRESIDENTE. Dal Presidente della Camera dei deputati ho ricevuto il seguente messaggio:

« Roma, 19 giugno 1912.

« Il sottoscritto ha l'onore di trasmettere a S. E. il Presidente del Senato del Regno la proposta di legge: « Aggregazione del comune di Staletti al mandamento di Gasperina », d'iniziativa della Camera dei deputati, approvata

nella seduta del 19 giugno 1912, con preghiera di volerla sottoporre all'esame di cotesto illustre Consesso.

« Il Presidente della Camera
« MARCORA ».

Do atto al Presidente della Camera della presentazione di questo disegno di legge, che sarà trasmesso agli uffici.

Presentazione di una relazione.

DALLOLIO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DALLOLIO. Ho l'onore di presentare al Senato la relazione sul disegno di legge: « Modificazione all' art. 10 della legge 5 aprile 1908, n. 141, concernente la cinta daziaria e il piano generale edilizio regolatore della città di Torino ».

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole senatore Dallolio della presentazione di questa relazione, che sarà stampata e distribuita.

Votazione a scrutinio segreto.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la votazione a scrutinio segreto dei disegni di legge già approvati ieri per alzata e seduta.

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

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

PRESIDENTE. Le urne rimangono aperte.

Discussione del disegno di legge: « Riscatti, assunzione e cessioni di esercizio di alcune ferrovie » (N. 840).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca ora la discussione del disegno di legge: « Riscatti, assunzione e cessioni di esercizio di alcune ferrovie ».

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

BISCARETTI, *segretario*, legge:

(V. Stampato N. 840).

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

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SACCHI, *ministro dei lavori pubblici*. Ringrazio l'Ufficio centrale di aver in breve tempo preparato e presentato la sua perspicua e lu-

cidissima relazione, che così efficacemente illustra le varie parti del presente disegno di legge e la grande utilità che dall'attuazione di esso deriverà al servizio ferroviario dello Stato.

L'Ufficio centrale ha poi aggiunto una raccomandazione che riguarda il riscatto della ferrovia Parma-Guastalla-Suzzara. Dichiaro senz'altro che accetto la raccomandazione e che anzi ho già disposto perchè siano avviati gli studi sulla convenienza o meno di tale riscatto.

Essendo stata la linea aperta all'esercizio il 27 dicembre 1883, la facoltà potrà essere esercitata dopo il trentennio, che scadrà col dicembre 1913. L'Ufficio centrale sa che è controverso se la diffida di riscatto possa essere notificata prima o dopo che sia scaduto il trentennio; comunque, non essendo dubbio che dopo tale scadenza lo Stato abbia sempre ed integro il diritto di riscattare, ripeto che non ho difficoltà ad accettare la raccomandazione dell'Ufficio centrale.

MARIOTTI, *relatore*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MARIOTTI, *relatore*. A nome della Commissione di finanze, io ringrazio vivamente l'onorevole ministro dell'accettazione dell'unica raccomandazione che abbiamo fatto nella relazione a questo disegno di legge.

La linea che noi abbiamo raccomandata è di grandissima importanza militare, e sarebbe anche di importanza commerciale, se per necessità di cose, le ferrovie dello Stato non fossero costrette a sottrarle tutto il movimento per deviarlo su altre linee, che sono più lunghe di cinquantadue chilometri della linea ora esercitata dalla industria privata.

Questa linea fu aperta all'esercizio il 27 dicembre 1883.

È dubbio, lo ha detto l'onorevole ministro, se si possa dare la disdetta alla scadenza del ventinovesimo anno, oppure se debba aspettarsi la scadenza del trentennio. Veramente lo spirito della legge sui lavori pubblici del 25 marzo 1875, che con l'art. 284 stabiliva che dopo trent'anni il Governo aveva diritto di riscattare la linea, mi pare sia che l'esercizio privato debba durare trent'anni di seguito, ma non trentuno. Ad ogni modo, sarà poco male se, dopo avere tollerato tanto tempo, dovremo tollerare ancora un anno.

Io credo però che, se al 27 dicembre prossimo, uditi prima i pareri di tutti i Consigli e di tutte le Commissioni, l'onorevole ministro dei lavori pubblici volesse fare la diffida, forse non vi sarebbe da parte della Società esercente quella opposizione che si è verificata in altri casi. Infatti, le condizioni in cui è ridotta quella linea, sono tali che io non credo che alla Società convenga conservarla per altri anni, poichè essa non può servire che al puro movimento locale. Qualunque transito di merci per le linee dello Stato è completamente interrotto a questa linea, ed io credo che sia ben difficile che la Società voglia lottare per conservare un esercizio naturalmente ed artificialmente passivo.

Dico artificialmente passivo, perchè la linea sarebbe soggetta a traffico grandissimo se si lasciasse godere del commercio a cui avrebbe diritto, ma, lo ripeto, le ferrovie dello Stato, e credo che facciano bene, trattengono tutte le merci sopra le linee loro, facendo pagare il trasporto come percorrenza più breve e quindi alla Parma-Suzzara non rimane alcun movimento.

Ringrazio di nuovo l'onorevole ministro e prendo atto delle sue dichiarazioni.

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

Si passa alla discussione degli articoli che rileggo:

Art. 1.

A decorrere dal 1° luglio 1912 le provvisorie di riscatto spettanti alle Società concessionarie delle ferrovie Milano-Vigevano, Chivasso-Ivrea, Alessandria-Acqui, Monza-Calolzio, Cremona-Mantova, Torino-Pinerolo, indicate nell'art. 3 della legge 11 luglio 1909, n. 488, saranno corrisposte alle Società stesse nella misura della compartecipazione media ai prodotti lordi, liquidati nell'anno in cui fu notificata la diffida e nei quattro precedenti.

Ove in detto quinquennio siano state accreditate alle Società concessionarie somme (in seguito a speciali accordi o transazioni) relative ad anni precedenti quello dell'accreditamento, le somme stesse debbono essere prima riportate a competenza nei vari anni cui si riferiscono, agli effetti della liquidazione suddetta.

Qualora le concessionarie abbiano presentato,

senza riserve, conti per la determinazione dell'annualità di riscatto, il Governo ha facoltà di pagare una provvisoria corrispondente a questa annualità, in luogo e vece di quella stabilita dal primo comma del presente articolo, e così pure il Governo è autorizzato ad addivenire a speciali accordi con le Società stesse per pagare una provvisoria minore di quella portata dal primo comma predetto, senza che, in ogni caso, la liquidazione ed il pagamento della stessa provvisoria possa essere invocato per influire sui criteri di liquidazione dell'indennità di riscatto, o come causa di danno.

(Approvato).

Art. 2.

Con effetto dal 1° luglio 1912 sarà provveduto, a cura dei Ministeri del tesoro e dei lavori pubblici, al conguaglio tra le somme pagate fino a tale data alle Società suindicate per provvisorie liquidate in base al secondo comma dell'art. 3 della legge 11 luglio 1909, n. 488, e quella che sarebbe loro stata attribuita se si fossero adottate le norme contenute nell'articolo precedente della presente legge.

Le somme, che dal detto conguaglio risulteranno pagate in più alle Società, saranno da queste restituite al tesoro, a scelta delle Società stesse:

a) od in una sol volta, dopo che i Ministeri suddetti avranno comunicati alle Società i risultati del conto di conguaglio;

b) o computandole a deconto delle rate di provvisorie ancora da pagare, di mano in mano che tali rate andranno a scadere.

Nel conto finale di conguaglio da istituirsi a norma dell'ultimo comma dell'art. 3 della legge 11 luglio 1909, n. 488, su tutte le somme pagate in più od in meno alle Società, rispetto a quelle che risulteranno loro dovute in via definitiva per annualità di riscatto scadute o per spese da rimborsare, si calcoleranno gli interessi semplici al saggio annuale del 3.50 per cento in relazione alle singole date di pagamento o scadenza.

È data facoltà al Governo di stabilire un saggio minore di interessi, limitatamente al periodo fino al 30 giugno 1912, nei casi nei quali sia riconosciuto opportuno su conforme parere del Consiglio di Stato.

(Approvato).

Art. 3.

Procedendosi alla diffida pel riscatto di altre ferrovie concesse all'industria privata il cui corrispettivo sia da liquidarsi a norma dell'articolo 284 della legge sui lavori pubblici e non in conformità della prima parte dell'art. 8 della legge 12 luglio 1908, n. 444, il Governo potrà corrispondere provvisoriamente sul corrispettivo di riscatto da pagarsi a semestri posticipati, a decorrere dalla data indicata nella diffida per la presa in consegna della linea fino alla definitiva determinazione del prezzo di riscatto.

Tali provvisoriamente saranno commisurate ai prodotti lordi medi assoggettati a tassa erariale sui trasporti, ottenuti dalla ferrovia nell'anno in cui sarà notificata la diffida e nei quattro precedenti, tenendo conto, quando ne sia il caso, delle rettifiche disposte dal secondo comma dell'art. 1^o della presente legge, depurati tali prodotti della corrispondente spesa media di esercizio, desunta dai bilanci sociali, con ragguaglio alle risultanze dei bilanci stessi per le frazioni di anno finanziario sociale, liquidando però sempre il conto definitivo di conguaglio secondo le norme stabilite dal penultimo comma dell'articolo precedente.

Nei casi, invece, di ferrovie concesse all'industria privata, ma esercitate dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, le provvisoriamente di cui al primo comma del presente articolo saranno determinate a norma dei due precedenti articoli.

Agli effetti del sindacato di cui agli articoli 19 e 20 della legge 16 giugno 1907, n. 540, e della compartecipazione dello Stato ai prodotti delle ferrovie concesse, il ministro del tesoro provvederà a designare ogni anno i propri funzionari che dovranno, in concorso con quelli dell'ufficio speciale delle ferrovie, adempiere a tale incarico.

(Approvato).

Art. 4.

È approvata, a tutti gli effetti, la diffida notificata il 18 luglio 1911, per il riscatto della ferrovia di Valsugana da Mestre per Castelfranco, Bassano e Primolano al confine italo-austriaco con decorrenza, però, dal 1^o luglio 1912, in relazione agli accordi intervenuti con i concessionari e con la Società subconces-

sionaria, restando da questa ultima data, risolta la concessione della detta ferrovia accordata mediante Reale decreto 23 febbraio 1905, n. 135.

Il corrispettivo di riscatto per la detta ferrovia non potrà mai superare la somma di lire 16,175,250.

Resta a cura e rischio esclusivo dei concessionari e per essi della subconcessionaria di riscuotere dagli enti locali la somma dai medesimi dovuta a titolo di concorso nella spesa di costruzione della ferrovia, nella misura stabilita dall'atto di subconcessione 24 gennaio 1903.

(Approvato).

Art. 5.

A decorrere dal 1^o luglio 1912 è autorizzato il riscatto della ferrovia Alessandria-Ovada, concessa mediante convenzione 4 aprile 1903, approvata con Regio decreto 23 aprile 1903, n. 186, ed il Governo è autorizzato a stipulare con la Società anonima per la ferrovia Alessandria-Ovada, la relativa convenzione, in base allo schema allegato alla presente legge, restando in tal modo risolta la concessione fatta col citato Regio decreto.

Il corrispettivo di riscatto per la detta ferrovia non potrà mai superare la somma di lire 7,878,021.76. Resta a cura e rischio esclusivo della Società predetta di riscuotere dagli enti locali la somma di lire 600 mila dai medesimi dovuta a titolo di concorso nella spesa di costruzione della ferrovia.

FRASCARA. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FRASCARA. Sono lieto che sia finalmente compiuto il riscatto della linea ferroviaria Alessandria-Ovada, del quale ebbi già ad occuparmi l'anno scorso.

Quel tronco importantissimo, chiuso come si trovava in mezzo alle ferrovie dello Stato, era ridotto all'impotenza, non permettendo l'Amministrazione governativa che per esso transitasse la benchè piccola parte del traffico del porto di Genova.

Ora, invece, riscattata dallo Stato, la linea Alessandria-Ovada riuscirà di grande vantaggio per il movimento delle merci che dal maggiore nostro porto s'inoltrano alla valle del Po e ai valichi alpini.

Mi associo con piacere ai meritati elogi fatti dall'onorevole ministro al valente relatore dell'Ufficio centrale, il quale, in breve tempo, ha saputo presentare una relazione completa e lucida in tutte le sue parti, anche rispetto a quei problemi che in altre relazioni non erano abbastanza chiariti, come quello relativo alle provvisori di riscatto delle linee comprese nella legge del 1909.

Richiamo poi l'attenzione dell'onorevole ministro sul mezzo più idoneo per ricavare il massimo utile dalla linea Genova-Ovada-Alessandria. Il tronco Genova-Ovada che comprende la galleria del Turchino a doppio binario, non presenta per ora grande potenzialità, perchè fra Sampierdarena e Mele è ad un solo binario, ed ha piccole gallerie che per la loro posizione sono poco ventilate. Se si applicasse la trazione elettrica in quel breve tratto in ascesa, esso potrebbe servire al passaggio di molti treni, salvo a costruire poi il doppio binario. Di questa applicazione si era già occupata la Società delle ferrovie del Mediterraneo. Ora che la linea entra a dividere il grande movimento del porto di Genova, ritengo che l'impianto della trazione elettrica sia indispensabile, e prego l'onorevole ministro di volermi manifestare quale sia in proposito l'intenzione dell'Amministrazione delle ferrovie.

Un'ultima preghiera debbo fare all'onorevole ministro, quella cioè di tener conto, per quanto è possibile, dei desiderii espressi dal personale della linea pel passaggio di esso alla dipendenza dello Stato. (*Approvazioni*).

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SACCHI, *ministro dei lavori pubblici*. L'onorevole senatore Frascara ha già chiarissimamente detto quanto sia vantaggioso il riscatto di questa linea, e non solo nell'interesse del servizio ferroviario, ma anche in quanto risolve le contestazioni che si agitavano intorno all'istradamento del traffico delle ferrovie dello Stato su quella linea.

Gli studi sono in corso, ed io accetto la raccomandazione dell'onor. Frascara perchè riconosco la giustezza delle sue osservazioni.

Quanto al personale, l'onor. senatore Frascara avrà notato che il testo del disegno di legge, durante l'esame fattone dall'altro ramo

del Parlamento, ha subito una modificazione vantaggiosa per il personale. Infatti da principio si era stabilito che il passaggio del personale riguardasse soltanto il personale esecutivo e di lavoro, rimanendo esclusi tutti gli impiegati amministrativi, e quindi anche quelli tra essi che non hanno stipendi elevati, e di poco si differenziano dal personale esecutivo. Invece, la relativa disposizione, col consenso mio e della Giunta generale del bilancio, fu modificata nel senso di estendere il beneficio a questa categoria d'impiegati, escludendo soltanto i dirigenti; perchè, come il senatore Frascara comprende, sarebbe stato difficile farli passare dalla direzione di una piccola linea all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, senza causare inconvenienti e squilibri negli alti gradi della gerarchia.

Quindi ci siamo limitati all'ottavo grado; però il Consiglio d'amministrazione terrà conto delle ragioni d'equità, e senza dubbio farà in modo che la maggior parte del personale possa passare, se, beninteso, abbia i requisiti che si richiedono per il personale delle ferrovie dello Stato.

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

Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(Approvato).

Presentazione di disegni di legge.

NITTI, *ministro di agricoltura, industria e commercio*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

NITTI, *ministro di agricoltura, industria e commercio*. Ho l'onore di presentare al Senato i seguenti disegni di legge già approvati dall'altro ramo del Parlamento:

Provvedimenti per la produzione e l'industria serica;

Provvedimenti per l'istruzione forestale;

Provvedimenti per la stazione di granicoltura di Rieti.

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole ministro di agricoltura, industria e commercio della presentazione di questi disegni di legge, che seguiranno il corso prescritto dal regolamento.

SPINGARDI, *ministro della guerra*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SPINGARDI, *ministro della guerra*. Ho l'onore di presentare al Senato i seguenti disegni di legge già approvati dall'altro ramo del Parlamento:

Provvedimenti per il trattamento di pensioni per gli operai dipendenti dal Ministero della guerra;

Modificazioni al testo unico delle leggi sugli stipendi e assegni fissi per il Regio esercito.

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole ministro della guerra della presentazione di questi disegni di legge, che seguiranno il corso prescritto dal regolamento.

LEONARDI-CATTOLICA, *ministro della marina*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LEONARDI-CATTOLICA, *ministro della marina*. Ho l'onore di presentare al Senato il seguente disegno di legge già approvato dall'altro ramo del Parlamento:

Conversione in legge del Regio decreto 23 novembre 1911, n. 1389, che stabilisce la posizione degli equipaggi nelle navi requisite dallo Stato per servizi ausiliari.

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole ministro della marina della presentazione di questo disegno di legge, che seguirà la via tracciata dal regolamento.

Per l'interpellanza del senatore Vischi.

FINOCCHIARO-APRILE, *ministro di grazia e giustizia e dei culti*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FINOCCHIARO-APRILE, *ministro di grazia e giustizia e dei culti*. Ho avuto comunicazione della domanda di interpellanza presentata ieri dall'onorevole senatore Vischi sulla diminuzione delle feste civili. Io sono agli ordini del Senato per lo svolgimento di questa interpellanza. Se il Presidente ed il Senato non giudicheranno diversamente, io sarei pronto a rispondere sabato in principio di seduta.

PRESIDENTE. Allora resterà stabilito che l'interpellanza sarà svolta sabato in principio di seduta.

Ripresa della discussione.

PRESIDENTE. Riprendiamo ora la discussione del disegno di legge sulle ferrovie.

Art. 6.

A decorrere dal 1° luglio 1912 è autorizzato il riscatto della ferrovia Croce S. Spirito-Borgo S. Donnino, concessa mediante convenzione 17 settembre 1903, approvata con Regio decreto 5 ottobre 1903, n. 420, ed il Governo è autorizzato a stipulare col concessionario Consorzio intercomunale della ferrovia Cremona-Borgo S. Donnino e con la subconcessionaria Società italiana di ferrovie e tramvie, la relativa convenzione, in base allo schema allegato alla presente legge, restando in tal modo risolta la concessione fatta col citato Regio decreto anche per quanto si riferisce a quella del solo esercizio del tronco di ferrovia Cremona-Croce S. Spirito.

Il corrispettivo di riscatto per la ferrovia Croce S. Spirito-Borgo S. Donnino non potrà mai superare la somma di lire 4,958,382.81.

Il concorso degli enti locali resta determinato in lire 121,083.82 e dovrà essere riscosso dagli enti stessi a cura e rischio esclusivo del concessionario e, per esso, della subconcessionaria.

Qualora oltre la superficie occupata per la sede stabile della linea e sue dipendenze in metri quadrati 340,000, e la superficie espropriata in più dalla subconcessionaria a termini dell'art. 23 della legge sulle espropriazioni per pubblica utilità in metri quadrati 33,660, si riconosca l'opportunità di acquistare gli altri metri quadrati 106,800 pure già espropriati, allo scopo di potere eseguire ulteriori lavori in aumento patrimoniale, sarà corrisposto alla subconcessionaria un compenso non maggiore di lire 117,480 appena la medesima avrà dimostrato la proprietà e libertà di tali maggiori aree.

(Approvato).

Art. 7.

È autorizzato il riscatto della ferrovia Fornovo-Borgo S. Donnino a decorrere dalla data in cui, accertata la ultimazione della linea, ivi compresa la esecuzione delle opere necessarie per l'impianto del secondo binario e riconosciuta atta alla apertura di un regolare e sicuro esercizio, essa potrà essere presa in consegna dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, la quale la eserciterà con materiale rotabile e di esercizio proprio, restando autorizzata

a provvedere eventualmente il detto materiale coi fondi accordati per l'acquisto del materiale mobile per la propria rete.

Entro un termine non maggiore di un mese dalla visita di ricognizione, semprechè i risultati della medesima siano favorevoli, verranno presi accordi fra l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, il Consorzio intercomunale per la ferrovia Cremona-Borgo San Donnino e la Società italiana di ferrovie e tramvie, rispettivamente concessionario e subconcessionaria della linea Fornovo-Borgo San Donnino, per procedere in contraddittorio alla regolare consegna della linea stessa e sue dipendenze.

Il Governo è autorizzato a stipulare col concessionario Consorzio intercomunale della ferrovia Cremona-Borgo San Donnino e con la subconcessionaria Società italiana di ferrovie e tramvie, la convenzione di riscatto, in base allo schema allegato alla presente legge, restando fin da ora stabilito che, a decorrere dalla consegna di cui al precedente comma, si intenderà risolta la concessione fatta mediante le convenzioni 6 agosto e 1° ottobre 1906, approvate con Regio decreto 2 novembre 1906, n. 573, e 10 febbraio 1911, approvata con Regio decreto 12 febbraio 1911, n. 136.

Il corrispettivo di riscatto per la detta ferrovia non potrà mai superare la somma di lire 7,104,877.21. Il concorso degli enti locali resta determinato in lire 173,501.27 e dovrà essere riscosso dagli enti stessi a cura e rischio esclusivo del concessionario e per esso della subconcessionaria.

(Approvato).

Art. 8.

Prima dell'assunzione dell'esercizio da parte dello Stato, le Società subconcessionarie delle ferrovie Mestre-Bassano-Primolano, Alessandria-Ovada e Cremona-Borgo San Donnino dovranno consegnare all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato tutti i contratti vigenti al momento della presentazione della presente legge e relativi all'esercizio delle linee stesse.

(Approvato).

Art. 9.

Il personale stabile ed in prova, addetto all'esercizio delle ferrovie Mestre-Primolano, Cremona-Borgo San Donnino ed Alessandria-

Ovada, che si trovava in servizio delle rispettive Società al 1° gennaio 1912, passa, col 1° luglio 1912, alla dipendenza dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, purchè abbia i requisiti fisici stabiliti dalla detta Amministrazione per le visite di revisione e soddisfi alle altre condizioni richieste dal vigente regolamento, per l'ammissione in servizio del personale delle ferrovie dello Stato, fatta eccezione dei limiti d'età è salvo il disposto dell'alinea seguente.

Sono esclusi dal passaggio gli agenti aventi qualifica che, a giudizio del Consiglio di amministrazione delle ferrovie dello Stato, è assimilabile a gradi superiore al 9° della tabella graduatoria organica delle ferrovie stesse, a meno che accettino una qualifica di grado inferiore all'8°. Sono pure esclusi gli agenti resisi dimissionari od esonerati dal servizio dalle Società già esercenti le reti Adriatica, Mediterranea e Sicula o dalle ferrovie dello Stato, e quelli che hanno raggiunto i limiti di età pel collocamento a riposo d'ufficio.

Dal Consiglio di amministrazione delle ferrovie dello Stato saranno stabilite la qualifica della tabella graduatoria e lo stipendio o paga con la relativa decorrenza agli effetti dei successivi aumenti, da assegnarsi a ciascuno agente.

(Approvato).

Art. 10.

Gli agenti delle ferrovie riscattate Mestre-Primolano, Alessandria-Ovada e Cremona-Borgo San Donnino, i quali al 1° luglio 1912 non hanno superato il trentacinquesimo anno di età, saranno iscritti al fondo pensioni per il personale delle ferrovie dello Stato a norma delle disposizioni del testo unico approvato con Regio decreto n. 229 del 22 aprile 1909, e avranno facoltà di riscattare, a termini dell'art. 37 del testo medesimo, il tempo impiegato in servizio della Società.

Gli agenti aventi più di 35 anni di età saranno o continueranno ad essere iscritti alla Cassa Nazionale di previdenza per la invalidità e per la vecchiaia e non sarà loro applicabile il disposto del terz'ultimo comma dell'art. 8 della legge 13 aprile 1911, n. 310.

Per gli agenti della linea Alessandria-Ovada, che partecipano alla Cassa di previdenza isti-

tuita dalla Società, questa verserà la somma costituente la loro partita individuale, liquidata fino al 30 giugno 1912.

Tale somma servirà per il riscatto del tempo impiegato in servizio della Società e la eventuale rimanenza andrà in conto tassa d'entrata per gli agenti che saranno iscritti al fondo pensioni del personale delle ferrovie dello Stato, oppure sarà versata alla Cassa Nazionale di previdenza per gli agenti che saranno iscritti alla Cassa medesima.

Per l'esonero, a motivi d'età, del personale iscritto alla Cassa Nazionale valgono i limiti di età stabiliti per l'esonero del personale iscritto al fondo pensioni delle ferrovie dello Stato.

(Approvato).

Art. 11.

Dalla data di assunzione dell'esercizio delle ferrovie Mestre-Bassano-Primolano, Alessandria-Ovada, Cremona-Borgo S. Donnino e Fornovo-Borgo S. Donnino da parte dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, saranno applicate per i trasporti sulle linee stesse, le tariffe, norme e condizioni, sia interne che cumulative e con altre Amministrazioni, in vigore sulle ferrovie dello Stato, nonchè quelle relative alle concessioni speciali ed ai trasporti militari.

(Approvato).

Art. 12.

Sulle linee Mestre-Bassano-Primolano, Alessandria-Ovada e Cremona-Borgo S. Donnino potrà essere conservato, all'atto della applicazione della presente legge, il numero dei treni per ognuna di esse portato, rispettivamente, dall'ultimo orario invernale e dall'ultimo orario estivo.

Per le successive modificazioni si applicheranno le norme degli articoli 47 e 50 della legge 7 luglio 1907, n. 429.

(Approvato).

Art. 13.

Le Società subconcessionarie delle ferrovie Mestre-Bassano-Primolano, Alessandria-Ovada e Cremona-Borgo S. Donnino sono tenute a consegnare il materiale rotabile e di esercizio

nella quantità e qualità risultante dai rispettivi inventari, in regolare stato di manutenzione, salvo, in caso contrario, ad essere addebitate delle spese per le eventuali riparazioni.

Le Società stesse debbono pure consegnare a prezzo di stima i materiali di scorta e consumo che, a giudizio dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, saranno riconosciuti utili all'esercizio, asportando i materiali rimanenti.

Per le eventuali divergenze circa le questioni di cui ai due comma precedenti, la definizione sarà deferita ad un perito da nominarsi d'accordo fra le parti, o, in caso di disaccordo, dal presidente della Corte di appello di Roma.

(Approvato).

Art. 14.

Alle Società subconcessionarie delle ferrovie Mestre-Bassano-Primolano, Alessandria-Ovada e Cremona-Borgo S. Donnino non sarà corrisposto il saldo del corrispettivo di riscatto se non dopo che sarà avvenuta la liquidazione di tutti i crediti dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato per il periodo di esercizio delle dette linee, a titolo di uso delle stazioni comuni, di esercizio di esse, di nolo o scambio di materiale rotabile e di altre analoghe prestazioni fatte sino a tutto il giugno 1912.

(Approvato).

Art. 15.

È data al Governo ogni opportuna facoltà per l'effettuazione dei riscatti di cui agli articoli 4 a 7.

In pendenza della liquidazione della indennità di riscatto da pagarsi a termini dei citati articoli, il Governo è autorizzato a continuare a corrispondere ai concessionari e per essi alle Società subconcessionarie, a titolo di provvisoria sulla indennità stessa e salvo conguaglio, la sovvenzione annua sinora rispettivamente pagata per ciascuna delle dette ferrovie.

(Approvato).

Art. 16.

Per la provvista dei fondi occorrenti pel pagamento delle indennità di riscatto per le linee Mestre-Bassano-Primolano, Alessandria-Ovada, Croce S. Spirito-Borgo S. Donnino e Fornovo-Borgo S. Donnino, il ministro del tesoro è autorizzato a valersi dei mezzi indicati negli arti-

coli 3 della legge 23 dicembre 1906, n. 638; 3 della legge 24 dicembre 1908, n. 731, 1 e 3 della legge 15 maggio 1910, n. 228, e 1 della legge 21 marzo 1912, n. 191.

Al pagamento delle provvisionali di cui al precedente art. 15 sarà pure provveduto a carico del Ministero del tesoro mediante opportuni stanziamenti nei relativi bilanci, salvo ad apportare le corrispondenti diminuzioni in quello dei lavori pubblici per le sovvenzioni prima dovute per le ferrovie suindicate.

(Approvato).

Art. 17.

È autorizzata l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato ad assumere in consegna, a richiesta del comune di Dronero concessionario, la ferrovia Busca-Dronero, dopo che tale linea sia stata riconosciuta esercitabile, e ad esercitarla con materiale rotabile e di esercizio proprio e con le tariffe e le norme tutte in vigore sulla rete di Stato, facendo propri tutti i relativi prodotti, senza alcuna restrizione, esclusa anche l'applicabilità, nei suoi riguardi, dell'articolo 12 dell'atto di concessione approvato con Regio decreto 9 dicembre 1909, n. 846.

Verranno in tempo utile presi accordi fra l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, il comune di Dronero e la ditta, subconcessionaria per la sola costruzione della ferrovia, per procedere in contraddittorio alla regolare consegna della linea e sue dipendenze, avvertendo che tale consegna non potrà ritenersi completa se non dopo il collaudo definitivo da parte del Ministero dei lavori pubblici a senso ed a termini dell'art. 258 della legge sui lavori pubblici e dell'art. 7 della convenzione 7 dicembre 1909, approvata con Regio decreto 9 dicembre 1909, n. 846.

Il concessionario della ferrovia e la subconcessionaria della costruzione debbono rilevare e tenere indenne lo Stato di ogni danno o molestia che in qualsiasi modo potesse attribuirsi alla costruzione della linea stessa e restano fermi gli obblighi della subconcessionaria per gli eventuali difetti e vizi di costruzione che venissero riconosciuti in sede di collaudo finale od, in seguito, a norma dell'art. 1639 del Codice civile.

(Approvato).

Art. 18.

È convertito in legge il Reale decreto 3 dicembre 1911, n. 1434, col quale fu autorizzata la cessione dell'esercizio della linea, di proprietà dello Stato, Lucca-Bagni di Lucca, alla ditta Saverio Parisi e fu approvato e reso esecutorio il contratto 14 luglio 1911 fra il Governo e la ditta sunnominata per la detta cessione.

MARIOTTI, *relatore*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MARIOTTI, *relatore*. Con questo articolo si converte in legge un decreto Reale col quale fu approvata una convenzione tra il Governo e la ditta Parisi per l'esercizio del tronco ferroviario da Lucca a Bagni di Lucca.

Nella relazione affrettata non è stato possibile alla Commissione di finanze di notare un disaccordo che avverrebbe se non si adottassero nuovi provvedimenti in proposito tra l'esercizio del tronco governativo, che ora è ceduto alla Società Parisi, e quello dell'altro tronco costruito ed esercitato dalla stessa ditta.

Nel contratto, all'art. 11, si dice: « Il servizio dei viaggiatori, delle merci alle tariffe stabilite continuerà sulla linea con esercizio economico per il trasporto dei viaggiatori », ecc. Invece il trasporto dei bagagli e delle merci e del bestiame seguirà su quel tronco come su tutte le altre linee dello Stato.

Ora, che cosa avverrebbe? Ciò che avviene oggi, e cioè che sul primo tronco di 22 chilometri, da Lucca fino ai Bagni di Lucca, il viaggiatore seguirebbe ad usufruire del servizio economico; ma, se esso percorre una strada maggiore, allora, arrivando ai Bagni di Lucca, deve mutare sistema di viaggio.

Questo ha recato per l'addietro molto disturbo alla popolazione della Garfagnana e lo stesso accadrà per l'avvenire.

Raccomanderei quindi all'onor. ministro di trovar modo di persuadere i concessionari ad usare per tutta la linea, che è di soli 46 chilometri, lo stesso trattamento. La concessione all'industria privata ha precisamente lo scopo di rendere il servizio agile, e raccomando perciò al ministro di raggiungere questo scopo, facendo adottare la tariffa di favore anche nel tronco successivo a Bagni di Lucca.

MAURIGI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MAURIGI. Ho chiesto la parola soltanto per confermare ciò che ha così bene esposto l'on. relatore dell'Ufficio centrale e per pregare il ministro di voler accoglierne le proposte, che rispondono ad urgenza estrema.

Si tratta principalmente di un'importante stazione termale reputatissima, dei Bagni di Lucca, dove accorrono moltissime persone da tutte le parti d'Italia e dall'estero e quindi occorre fare in modo che questa linea possa essere facilmente messa in rapporto con tutte le altre. (Approvazioni).

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SACCHI, *ministro dei lavori pubblici*. Non vi è dubbio che l'inconveniente accennato dall'onor. relatore dell'Ufficio centrale e confermato dall'onor. Maurigi esista. Non esito però a dichiarare che accetto la loro raccomandazione e mi adoprerò perchè l'inconveniente sia tolto.

PRESIDENTE. Se nessun altro chiede di parlare, pongo ai voti l'art. 18.

Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(Approvato).

Art. 19.

È autorizzata la cessione dell'esercizio della linea Lecce-Francavilla con diramazione Novoli-Nardò alla Società delle ferrovie Salentine la quale la eserciterà in base ai patti ed alle condizioni tutte di cui all'annesso schema di convenzione.

Ove, in relazione alle esigenze del traffico, risultasse, in seguito, la necessità d'introdurre modificazioni ai patti della cessione, di cui al precedente comma, si provvederà con Reale decreto su proposta dei ministri del tesoro e dei lavori pubblici, sentiti la Direzione generale delle ferrovie dello Stato, il Consiglio superiore dei lavori pubblici ed il Consiglio di Stato.

(Approvato).

ALLEGATO N. 1.

Atto di preavviso di riscatto.

L'anno millenovecentoundici addi diciotto del mese di luglio in Roma: ad istanza dell'Amministrazione dello Stato e precisamente delle Amministrazioni dei lavori pubblici e del tesoro, in persona rispettivamente delle Loro Eccellenze i ministri onorevole avvocato Ettore Sacchi e onorevole commendatore Francesco Tedesco, domiciliati per ragione della carica in Roma, nella sede dei rispettivi Ministeri;

Io sottoscritto ufficiale giudiziario addetto al Tribunale civile e penale di Roma, ove ho domicilio;

Visto l'art. 33, primo comma, del capitolato annesso alla convenzione 19 febbraio 1905, approvata con Real decreto 23 febbraio 1905, n. 135, e relativa alla concessione della costruzione e dell'esercizio della ferrovia da Mestre, per Castelfranco, Bassano e Primolano, al confine italo-austriaco;

Ho preavvisato, come preavviso con il presente atto, la subconcessionaria Società italiana ferrovia della Valsugana, in persona del presidente del suo Consiglio d'amministrazione ingegnere Edoardo Almagià, residente, per ragione della carica presso la sede della Società medesima in Roma, via in Lucina, n. 17, che il Governo intende di riscattare la ferrovia da Mestre al confine italo-austriaco, per Castelfranco, Bassano e Primolano, a sei mesi data dal giorno della notificazione del presente atto.

Ho però dichiarato che l'efficacia del preavviso è subordinata, nell'interesse dello Stato, all'approvazione del Parlamento, giusta l'articolo 2 della legge 7 luglio 1907, n. 429.

Ho infine invitato la predetta Società italiana ferrovia della Valsugana a presentare alle istanti Amministrazioni, entro il termine di sei mesi dalla notificazione del presente atto, i consuntivi e le relative scritturazioni, di cui all'art. 33, primo comma, del capitolato annesso alla convenzione 19 febbraio 1905.

Eguale atto verrà notificato ai concessionari provincia e comune di Venezia.

Io sottoscritto ufficiale giudiziario addetto al Tribunale civile e penale di Roma ho notificato il suesteso atto alla nominata Società italiana ferrovia della Valsugana in persona come sopra, consegnandone simile copia nel detto suo domicilio in Roma, via in Lucina, n. 17, a mani dell'impiegato all'uopo incaricato, signor Carlo Di Gioacchino in sua precaria assenza.

Roma, 18 luglio 1911.

L'ufficiale giudiziario
ASDENTE GIUSEPPE.

Il suesteso atto è stato anche notificato alla subconcessionaria Società italiana ferrovia della Valsugana in persona del presidente del suo Consiglio d'amministrazione ingegnere Edoardo Almagià, con sede in Roma, rimettendone altra copia nel suo domicilio eletto in Venezia, presso la Banca commerciale italiana ed ivi a mani del signor Luis Carlo, vice direttore della Banca stessa, non essendosi rinvenuto il notificando, nonchè ai concessionari, provincia e comune di Venezia.

ALLEGATO N. 2.

Copia della lettera diretta dal ministro dei lavori pubblici addi 8 gennaio 1912, n. 66-A, al presidente del Consiglio di amministrazione delle Società ferrovia di Valsugana, circa la decorrenza del riscatto della ferrovia di Valsugana.

In conformità delle intese verbali avute con la S. V. Ill.ma le partecipo che, d'accordo col collega del tesoro, il termine del 18 gennaio corrente di cui nella diffida del 18 luglio passato vuol essere prorogato al 1° maggio; e la prego di darmene atto entro il giorno dieci corrente.

Con ogni osservanza

Il ministro
E. SACCHI.

ALLEGATO N. 3.

Copia dell'estratto del processo verbale della seduta n. 91 del Consiglio di amministrazione della Società italiana ferrovia della Valsugana tenutasi in Roma l'8 gennaio 1912.

« Omissis.

« Il Consiglio, avuta cognizione della lettera ministeriale dell'8 gennaio 1912, n. 66-A, delibera di prendere atto del suo contenuto autorizzando il presidente della Società a darne partecipazione a Sua Eccellenza il ministro dei lavori pubblici.

« Il presidente del Consiglio d'amministrazione
« Società italiana ferrovia Valsugana
« E. ALMAGIÀ ».

NB. — Con lettera 19 gennaio 1912, n. 3946, il sindaco di Venezia cui, anche nei riguardi della provincia si era data comunicazione del contenuto della ministeriale 8 gennaio, prese atto dell'avvenuta proroga della decorrenza del riscatto.

ALLEGATO 3-bis.

Copia della lettera diretta dal Ministero dei lavori pubblici al presidente del Consiglio di amministrazione della Società ferrovia di Valsugana il 9 aprile 1912, n. 1953, circa la decorrenza del riscatto della ferrovia di Valsugana.

Poichè non è stata ancora ratificata la diffida di riscatto per la ferrovia di Valsugana, notificata il 18 luglio 1911, le partecipo d'accordo col collega del tesoro che, in conformità delle intese verbali avute con la S. V. Ill.ma, il termine, di cui alla nota 8 gennaio 1912, n. 66-A ed alla relativa deliberazione di pari data di codesto Spettabile Consiglio d'amministrazione, vuol essere prorogato al 1° luglio p. v.

La prego darmi atto della presente.

Con ogni osservanza.

Il ministro
E. SACCHI.

Copia della lettera diretta al ministro dei lavori pubblici dalla Società italiana « Ferrovia della Valsugana » il di 11 aprile 1912.

Eccellenza,

Ho l'onore di accusare ricevimento della pregiata nota dell'E. V., n. 1953, Div. XX, del 9 corrente, con la quale mi partecipa che, non essendo ancora stata ratificata la diffida di riscatto della nostra linea, notificata il 18 luglio 1911 il termine - di cui alla nota della E. V. in data 8 gennaio 1912 - vuole essere prorogato al 1° luglio p. v.

Mi sono affrettato a sottoporre al mio Consiglio d'amministrazione la prefata nota dell'E. V. e mi pregio parteciparle la sua approvazione.

Società italiana ferrovia Valsugana
Il presidente del Consiglio d'amministrazione
E. ALMAGIÀ.

N. B. - Con lettera 23 aprile 1912, n. 23821, il sindaco di Venezia, cui, anche nei riguardi della provincia, si era data comunicazione del contenuto della ministeriale 9 aprile 1912, n. 1953, prese atto dell'avvenuta nuova proroga della decorrenza del riscatto.

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

ALLEGATO N. 4.

Schema di Convenzione per il riscatto della ferrovia Alessandria-Ovada.

Premesso che con Reale decreto 23 aprile 1903, n. 186, fu approvata la Convenzione 4 aprile 1903 col comune di Alessandria per la concessione della costruzione e dell'esercizio di una ferrovia a vapore, a scartamento normale, da Alessandria ad Ovada;

che mediante contratto 10 ottobre 1903 il comune di Alessandria, spogliandosi di tale concessione con effetto retroattivo al giorno della concessione stessa la cedette alla Società anonima per la ferrovia Alessandria-Ovada e che di ciò venne preso atto con nota del Ministero dei lavori pubblici in data 31 marzo 1904, n. 967, divisione V;

che l'esercizio della linea fu assunto nel settembre 1907 dalla Società Veneta per costruzione ed esercizio di ferrovie secondarie italiane, con sede in Padova, ma il Governo, con nota 27 luglio 1908, n. 4684, divisione XI, del Ministero dei lavori pubblici, dichiarò che non avrebbe riconosciuta la Società Veneta come nuova subconcessionaria, ma soltanto come esercente per conto e rischio esclusivo della Società anonima per la ferrovia Alessandria-Ovada;

che con atto di citazione 10 giugno 1908 la Società subconcessionaria iniziò un giudizio contro l'Amministrazione governativa e quella delle ferrovie dello Stato per pretesa inadempienza del disposto dell'art. 6 del sopra citato atto di concessione, circa l'istadamento dei trasporti provenienti da Genova e destinati ad Alessandria ed oltre o viceversa;

che in seguito a trattative, a varie riprese condotte, venne eseguito l'accertamento del costo di costruzione e della provvista del materiale rotabile e di esercizio da parte di funzionari tecnici governativi e promossi all'uopo i pareri dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, della Commissione per lo studio dei riscatti di ferrovie e del Consiglio superiore dei lavori pubblici, si riconobbe l'opportunità di procedere al riscatto consensuale della linea ed all'acquisto del materiale rotabile e di esercizio, pel prezzo di lire, salvo poi alla Società di riscuotere l'offerta degli enti locali in lire 600,000;

si conviene e si stipula quanto appresso, restando stabilito che le suesposte premesse formano parte integrante della presente Convenzione.

Art. 1.

In base all'art. 5 della legge 1912, n., si stipula il presente atto col quale, d'accordo con la Società anonima per la ferrovia Alessandria-Ovada, viene regolato il riscatto della ferrovia Ovada-Alessandria concessa mediante la Convenzione 4 aprile 1903, approvata con Regio decreto 23 aprile 1903, n. 186, restando con ciò pienamente sciolta e risolta da tale data la concessione stessa.

Art. 2.

In corrispettivo del riscatto di cui all'articolo precedente, il Governo pagherà alla detta Società la somma di lire

Art. 3.

La Società dovrà in tempo utile prendere con l'Amministrazione dello Stato accordi per la consegna della linea, di guisa che essa possa essere esercitata dall'Amministrazione stessa a decorrere dal 1° luglio 1912, consegnandola in istato di regolare manutenzione.

Resta in particolar modo convenuto che la Società dovrà rimborsare l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato delle spese tutte che essa dovrà sostenere per la esecuzione dei lavori che potranno essere richiesti dalla Commissione governativa in occasione del collaudo definitivo della linea e che allo svincolo della cauzione, prestata per la buona costruzione della linea avuta in concessione, non si provvederà se non dopo eseguito il collaudo finale ed ottemperato dalla Società a quanto è sopra indicato.

Art. 4.

La Società anonima per la ferrovia Alessandria-Ovada è tenuta a consegnare, entro un mese dalla data del relativo verbale di consegna della linea, all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato i documenti, che in relazione agli articoli 259, 263 e 264 della legge sui lavori pubblici, concernono le planimetrie ed i profili delle linee, le planimetrie delle stazioni ed i disegni di costruzione delle opere d'arte, un piano catastale delle ferrovie e delle sue dipendenze nonchè quelli comprovanti la proprietà e la libertà dei terreni occorsi per la costruzione della ferrovia e sue dipendenze, la eseguita consegna, ai rispettivi proprietari, delle strade deviate per la costruzione della detta ferrovia, ed infine la dimostrazione dell'eseguita tacitazione di ogni diritto o ragione relativo a tale deviazione di strade. Dall'insieme dei documenti suindicati dovrà risultare che la proprietà ferroviaria corrisponde esattamente ai terreni occupati ed indicati nel piano catastale, la identificazione della proprietà ferroviaria dovrà inoltre essere fatta sul terreno, mediante l'apposizione di regolari cippi di con

fine, a cura, spese e sotto la esclusiva responsabilità della Società stessa. Resterà poi a cura dello Stato di provvedere alle conseguenti volture catastali.

Non sarà svincolata la cauzione, tuttora disponibile, prestata a garanzia della buona costruzione della linea se non dopo che risulterà adempiuto a tutto quanto è stabilito nel presente articolo, nonchè al disposto dell'art. 258 della legge sui lavori pubblici.

Art. 5.

Il pagamento della somma di cui all'art. 2 della presente convenzione avrà luogo a favore della Società anonima per la ferrovia Alessandria-Ovada per diciannove ventesimi entro tre mesi dalla data del verbale di consegna della linea di cui all'art. 3 della presente convenzione e per un ventesimo nei modi e termini di cui all'art. 7 della convenzione stessa.

Dalla data del sopraccitato verbale e fino alla data di ammissione a pagamento del relativo mandato spetterà soltanto l'interesse del 5 per cento lordo sulla somma costituita dai diciannove ventesimi sopraindicati.

Art. 6.

La Società si rende pure garante verso lo Stato di ogni danno o molestia da parte di terzi relativamente alla costruzione della linea, ai lavori e alla provviste di ogni genere eseguiti per la manutenzione della linea, nonchè per l'esercizio della medesima, sino al giorno della effettiva consegna della ferrovia allo Stato.

Eguale garanzia la Società assume verso lo Stato per ogni azione di danno che eventualmente potesse essere iniziata per qualsiasi causa dipendente dalla concessione della ferrovia sia da parte della Società Veneta per costruzione ed esercizio di ferrovie secondarie italiane, con sede in Padova, sia da altri.

Art. 7.

A termini dell'art. 1639 del Codice civile la Società anonima per la ferrovia Alessandria-Ovada è tenuta a rispondere dei vizi e difetti di costruzione che durante il decennio dalla data di apertura della linea al pubblico esercizio si manifestassero nel corpo stradale, nei

fabbricati, nelle opere d'arte, ecc., in conseguenza di vizi o difetti di costruzione.

La Società è altresì obbligata a tenere indenne e sollevato lo Stato da ogni e qualsiasi vertenza, in corso o che potrà sorgere, circa la libera proprietà dei terreni occupati dalla ferrovia e sue dipendenze e per quanto riguarda i lavori eseguiti per la costruzione e la manutenzione della linea suindicata, anche nei riguardi dei terzi, sino al giorno dell'effettiva consegna della linea all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato.

La Società stessa è inoltre tenuta a rivalere e tenere indenne lo Stato di qualsiasi molestia in dipendenza di ogni danno derivante dall'esercizio di essa, per fatti anteriori alla detta consegna.

A garanzia di tali obblighi resta stabilito che la rata di saldo, pari al ventesimo del corrispettivo di riscatto, sarà depositata alla Cassa depositi e prestiti entro tre mesi dalla data della registrazione, alla Corte dei conti, del decreto ministeriale di liquidazione del corrispettivo stesso e non sarà svincolata se non dopo che la Società abbia giustificato di aver adempiuto a tali obblighi e sia decorso il decennio di cui sopra.

Art. 8.

Col pagamento e col deposito di cui ai precedenti articoli 5 e 7, la Società anonima per la ferrovia Alessandria-Ovada si intenderà pienamente soddisfatta di ogni diritto e ragione che per qualsiasi causa le potesse competere verso il Governo in dipendenza dell'atto di concessione suindicato e dell'avvenuto riscatto della linea, dichiarandosi ogni relativa questione reciprocamente definita e transatta con la presente convenzione nonchè rinunziato a qualsiasi altra forma o domanda d'indennizzo.

Art. 9.

La Società anonima per la ferrovia Alessandria-Ovada rinunzia al giudizio iniziato ed a quello da iniziare per l'istradamento dei trasporti provenienti da Genova ad Alessandria ed oltre, o viceversa, in transito sulla ferrovia Ovada-Alessandria come ad ogni e qualunque pretesa per le condizioni di esercizio della linea concessa, per il servizio delle stazioni comuni,

per l'uso e scambio del materiale mobile e per l'eseguimento e per l'istradamento dei trasporti; restando inteso che essa assume l'obbligo di tenere indenne e sollevata l'Amministrazione dello Stato e quella ferroviaria di Stato da qualsiasi azione che pei titoli suespressi potesse essere eventualmente iniziata dalla Società Veneta per costruzione ed esercizio di ferrovie secondarie italiane, con sede in Padova, che ha effettivamente tenuto l'esercizio della linea.

Art. 10.

La presente convenzione non sarà valida e definitiva, se non dopo che sarà stata approvata per la Società anonima per la ferrovia Alessandria-Ovada dall'assemblea generale degli azionisti e per lo Stato se non dopo la registrazione, da parte della Corte dei conti, del relativo decreto ministeriale di approvazione.

La Società dovrà far pervenire al Governo, entro due mesi dalla data della presente convenzione, l'estratto in forma autentica della deliberazione suindicata.

Art. 11.

La presente convenzione sarà registrata col diritto fisso di una lira.

ALLEGATO N. 5.

Schema di convenzione per il riscatto della ferrovia Cremona-Croce S. Spirito-Borgo S. Donnino.

Premesso:

che mediante convenzione 17 settembre 1903, approvata con R. decreto 5 ottobre 1903, n. 420, vennero concessi al Consorzio intercomunale per la ferrovia Cremona-Borgo S. Donnino ed alla ditta subconcessionaria Duparchy Alexis di Parigi, la costruzione e l'esercizio di una ferrovia a sezione normale da Croce Santo Spirito a Borgo San Donnino, nonchè il solo esercizio del tronco Cremona-Croce S. Spirito;

che mediante istrumento 30 dicembre 1904, per rogito Soldi Francesco di Cremona, fu tra

l'altro dichiarato da parte della ditta Duparchy Alexis che, sin dal principio dei lavori di costruzione della ferrovia, doveva ritenersi come vera subconcessionaria la Società delle ferrovie e tramvie nella provincia di Piacenza ed in altre provincie italiane e che mediante deliberazione 3 ottobre 1906 dell'Assemblea generale degli azionisti, regolarmente pubblicata a norma di legge, la detta Società, modificando il proprio statuto, assunse la dominazione di Società italiana di ferrovie e tramvie;

che il riconoscimento della subconcessionaria ebbe luogo con nota 19 gennaio 1908, n. 289, del Ministero dei lavori pubblici;

che la ferrovia Croce S. Spirito-Borgo S. Donnino fu aperta all'esercizio il 12 settembre 1906 e che in data 27 gennaio 1908 fu notificato dal Governo il preavviso di riscatto della ferrovia entro due anni dall'ultimazione, ma che tale diffida non ebbe poi seguito, non avendo la Società subconcessionaria potuto presentare la documentazione della spesa sostenuta nè essendosi potuto giungere ad un accordo sulla somma da prendersi a base del riscatto;

che in seguito alla deliberazione 17 gennaio 1912 del Consiglio d'amministrazione delle ferrovie dello Stato, ed ai pareri del Consiglio superiore dei lavori pubblici e della Commissione per lo studio dei riscatti di ferrovie concesse, emessi rispettivamente nelle adunanze del 15 e 18 marzo 1912, si è riconosciuta la opportunità di procedere al riscatto della ferrovia Croce S. Spirito-Borgo San Donnino insieme a quello della ferrovia Fornovo-Borgo San Donnino a fine di migliorare, a vantaggio dell'Amministrazione e del pubblico, i servizi viaggiatori e merci dal porto di Spezia verso la Lombardia orientale ed il Bresciano e viceversa;

che, in seguito agli accertamenti fatti da funzionari tecnici governativi ed al parere dei detti Consessi si è riconosciuto conveniente per lo Stato determinare il corrispettivo del riscatto nella somma di lire _____ salvo poi alla subconcessionaria di riscuotere la somma stabilita in via transattiva in lire 121,083.82 quale concorso degli enti locali;

che, allo scopo di aver disponibili le aree occorrenti per l'impianto del secondo binario e per futuri aumenti patrimoniali della ferrovia, si è riconosciuta altresì l'opportunità di acqui-

stare dalla subconcessionaria pel prezzo di lire 117,480, altri metri quadrati 106,800, già espropriati dalla medesima e tuttora disponibili giusta dichiarazione fatta dal legale rappresentante della Società;

che, come conseguenza del riscatto della ferrovia Croce S. Spirito-Borgo San Donnino, deve pure essere provveduto alla risoluzione della concessione del solo esercizio della ferrovia Cremona-Croce S. Spirito, assicurando con opportuna clausola che la riconsegna della linea allo Stato abbia luogo in condizioni di buona e regolare manutenzione;

si conviene e si stipula quanto appresso restando stabilito che le suestese premesse formano parte integrante della presente convenzione.

Art. 1.

Giusta l'articolo 6 della legge 1912, n. si conviene e si stipula il presente atto col quale d'accordo col concessionario Consorzio intercomunale della ferrovia Cremona-Borgo S. Donnino e con la subconcessionaria Società italiana di ferrovie e tramvie viene regolato il riscatto della ferrovia Croce S. Spirito-Borgo S. Donnino, concessa mediante la convenzione 17 settembre 1903, approvata con Reale decreto 5 ottobre 1903, n. 420, restando con ciò pienamente sciolta e risolta da tale data la concessione stessa.

Parimenti risolta, a decorrere dalla data suindicata, deve ritenersi la concessione del solo esercizio della linea Cremona-Croce S. Spirito accordata con la convenzione ed il Reale decreto sopracitati.

Art. 2.

In corrispettivo del riscatto di cui all'articolo precedente, il Governo pagherà al concessionario e per esso alla subconcessionaria Società italiana di ferrovie e tramvie la somma di lire restando stabilito che, a decorrere dal 1° luglio 1912, nessun corrispettivo spetterà pel tronco Cremona-Croce S. Spirito.

Art. 3.

Il concessionario e la subconcessionaria dovranno in tempo utile prendere con l'Amministrazione dello Stato accordi per la consegna

della linea, di guisa che essa possa essere esercitata dalla Amministrazione stessa a decorrere dal 1° luglio 1912, consegnandola in istato di regolare manutenzione.

Resta in particolar modo convenuto che il concessionario e la subconcessionaria dovranno rimborsare l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato delle spese tutte che essa dovrà sostenere per la esecuzione dei lavori che potranno essere richiesti dalla Commissione governativa in occasione del collaudo definitivo della linea e che allo svincolo della cauzione, prestata per la buona costruzione della linea avuta in concessione, non si provvederà se non dopo eseguito il collaudo finale ed ottemperato dalla Società a quanto è sopra indicato.

Art. 4.

Il concessionario e la subconcessionaria si obbligano altresì di consegnare all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato il tronco ferroviario Cremona-Croce S. Spirito e relative dipendenze in condizione di regolare manutenzione ed in tempo utile perchè la linea possa essere esercitata dall'Amministrazione stessa a decorrere dal 1° luglio 1912.

Qualora, nel procedere alla presa in consegna del detto tronco, risultasse la necessità di eseguire lavori per mettere la linea in buono stato di manutenzione, verrà fatta d'accordo tra la subconcessionaria e l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato una perizia della spesa relativa, che sarà dedotta dal corrispettivo di riscatto di cui all'art. 7 seguente; in caso di disaccordo, la spesa prevista dalla detta Amministrazione sarà parimenti dedotta dalla detta somma e verrà depositata entro tre mesi dalla data del verbale di consegna della linea, nella Cassa depositi e prestiti sino a che per giudicato o per transazione non sarà risolta tale vertenza.

Art. 5.

La subconcessionaria della ferrovia Croce S. Spirito-Borgo S. Donnino è tenuta a consegnare, entro un mese dalla data del relativo verbale di consegna della linea, all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato i documenti, che in relazione agli articoli 259, 263 e 264 della legge sui lavori pubblici, concernono le

planimetrie e i profili della linea, le planimetrie delle stazioni ed i disegni di costruzione delle opere d'arte, un piano catastale della ferrovia e delle sue dipendenze, nonchè quelli comprovanti la proprietà e la libertà dei terreni occorsi per la costruzione della ferrovia e sue dipendenze, la eseguita consegna, ai rispettivi proprietari, delle strade deviate per la costruzione della detta ferrovia, ed infine la dimostrazione dell'eseguita tacitazione di ogni diritto o ragione relativo a tale deviazione di strade. Dall'insieme dei documenti suindicati dovrà risultare che la proprietà ferroviaria corrisponde esattamente ai terreni occupati ed indicati nel piano catastale e nella complessiva superficie indicata nell'articolo 8 della presente convenzione. Inoltre la identificazione della proprietà ferroviaria dovrà essere fatta sul terreno mediante l'apposizione di regolari cippi di confine, a cura, spese e sotto la esclusiva responsabilità della Società subconcessionaria. Resterà poi a cura dello Stato di provvedere alle conseguenti volture catastali.

Non sarà svincolata la cauzione, tuttora disponibile, prestata a garanzia della buona costruzione della linea nè sarà provveduto al pagamento del primo ventesimo di cui al successivo articolo 7 se non dopo che risulterà adempiuto a tutto quanto è stabilito nel presente articolo, nonchè al disposto dell'art. 258 della legge sui lavori pubblici.

Art. 6.

Il concessionario e la subconcessionaria si rendono pure garanti verso lo Stato di ogni danno o molestia da parte di terzi relativamente alla costruzione della linea, ai lavori ed alle provviste di ogni genere da essi eseguiti per la manutenzione della linea, nonchè per l'esercizio della medesima sino al giorno della effettiva consegna della ferrovia allo Stato.

Art. 7.

Il pagamento della somma di cui all'art. 2 della presente convenzione avrà luogo a favore del Consorzio concessionario e per esso della subconcessionaria Società italiana di ferrovie e tramvie per nove decimi entro tre mesi dalla data del verbale di consegna della linea di cui all'articolo 3 della presente convenzione per

un ventesimo dopo ottemperato a quanto è prescritto negli articoli 4 e 5 della presente convenzione e per l'ultimo ventesimo nei modi e termini di cui all'articolo 9 della convenzione stessa.

Dalla data del sopraccitato verbale e sino alla data di ammissione a pagamento del relativo mandato spetterà soltanto l'interesse del 5 per cento lordo sulla somma costituita dai nove decimi suindicati.

Art. 8.

Allo scopo di assicurare le maggiori aree occorrenti per il futuro impianto del secondo binario e per provvedere agli aumenti patrimoniali dipendenti dall'intensificarsi del traffico sulla nuova linea — quando su di essa, in seguito al riscatto, potrà istradarsi il traffico di transito — si è convenuto che verranno ceduti allo Stato metri quadrati 106,800 di terreni espropriati per il prezzo di lire 117,480 oltre i metri quadrati 373,660 che sono costituiti dalla superficie, occupata dalla sede ferroviaria e sue dipendenze, e dai terreni, tuttora in proprietà della subconcessionaria (metri quadrati 33,660) a suo tempo dovuti espropriare dalla medesima a termini dell'articolo 23 della legge sulle espropriazioni per pubblica utilità.

Qualora però risultasse minore la superficie dei terreni che verranno consegnati allo Stato, sarà proporzionalmente ridotta la somma da corrispondersi alla Società subconcessionaria.

Art. 9.

A termini dell'articolo 1639 del Codice civile la subconcessionaria della ferrovia Croce S. Spirito-Borgo S. Donnino è tenuta a rispondere dei vizi e difetti di costruzione che durante il decennio dalla data di apertura della linea al pubblico esercizio si manifestassero nel corpo stradale, nei fabbricati, nelle opere d'arte, ecc., in conseguenza di vizi o difetti di costruzione.

La subconcessionaria è altresì obbligata a tenere indenne e sollevato lo Stato da ogni e qualsiasi vertenza, in corso o che potrà sorgere, circa la libera proprietà dei terreni occupati dalla ferrovia e sue dipendenze e per quanto riguarda i lavori eseguiti per la costruzione e la manutenzione della linea suindicata, anche nei riguardi dei terzi, sino al

giorno dell'effettiva consegna della linea all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato.

La subconcessionaria della linea Cremona-Borgo S. Donnino è inoltre tenuta a rivalere e tenere indenne lo Stato di qualsiasi molestia in dipendenza di ogni danno derivante dall'esercizio di essa, per fatti anteriori alla detta consegna.

A garanzia di tale obblighi resta stabilito che la rata di saldo pari al ventesimo del corrispettivo di riscatto sarà depositata alla Cassa depositi e prestiti entro tre mesi dalla data della registrazione, alla Corte dei conti, del decreto ministeriale di liquidazione del corrispettivo stesso e non sarà svincolata se non dopo che la subconcessionaria abbia giustificato di aver adempiuto a tali obblighi e sia decorso il decennio di cui sopra.

Art. 10.

Col pagamento e coi depositi di cui ai precedenti articoli 4, 7 e 9 il concessionario Consorzio intercomunale della ferrovia Cremona-Borgo S. Donnino e la subconcessionaria Società italiana di ferrovie e tramvie si intenderanno pienamente soddisfatti di ogni diritto e ragione che per qualsiasi causa potesse loro competere verso il Governo in dipendenza dell'atto di concessione suindicato e dell'avvenuto riscatto della linea, dichiarandosi ogni relativa questione reciprocamente definita e transatta con la presente convenzione nonchè rinunziato a qualsiasi altra forma o domanda d'indennizzo.

Art. 11.

La presente convenzione non sarà valida e definitiva, se non dopo che sarà stata approvata pel concessionario dal Comitato permanente del Consorzio intercomunale della ferrovia Cremona-Borgo S. Donnino e per la subconcessionaria dall'assemblea generale degli azionisti ed infine per lo Stato se non dopo la registrazione, da parte della Corte dei conti, del relativo decreto ministeriale di approvazione.

Il concessionario e la subconcessionaria dovranno far pervenire al Governo entro due mesi dalla data della presente convenzione, l'estratto in forma autentica delle deliberazioni suindicate rese definitive a norma di legge.

Art. 12.

La presente convenzione sarà registrata col diritto fisso di una lira.

ALLEGATO N. 6.

Schema di convenzione per il riscatto della ferrovia Fornovo-Borgo S. Donnino.

Premesso:

che per la concessione in costruzione ed in esercizio di una ferrovia, a vapore ed a scartamento normale, da Fornovo a Borgo S. Donnino, vennero stipulate col Consorzio intercomunale per la ferrovia Cremona-Borgo S. Donnino le convenzioni 6 agosto e 1° ottobre 1906, approvate con decreto Reale 2 novembre 1906, n. 573;

che il Consorzio cedette la concessione alla Società italiana di ferrovie e tramvie mediante rogito 23 luglio 1907 per Francesco Soldi di Cremona, ma che il Ministero dei lavori pubblici, nel prendere atto di tale istrumento, dichiarò con nota 8 luglio 1908, n. 3374, Div. IX, che, di fronte allo Stato, si dovevano ritenere responsabili il Consorzio e la Società, tanto nei riguardi della costruzione che in quelli dell'esercizio;

che mediante convenzione 10 febbraio 1911 stipulata col consorzio concessionario e con la Società subconcessionaria, approvata con Reale decreto 12 febbraio 1911, n. 136, venne provveduto a modificare l'art. 8 delle convenzioni 6 agosto e 1° ottobre 1906, e che con altra convenzione in corso - in seguito a regolare istruttoria - il Consorzio e la Società si sono obbligati ad eseguire i maggiori lavori previsti col progetto esaminato con i voti del 28 marzo e 19 agosto 1911, nn. 408 e 1162, dal Consiglio superiore dei lavori pubblici e con le avvertenze in essi suggerite, per rendere la sede ferroviaria atta all'impianto del secondo binario, mediante la maggiore spesa di lire 459,051 e salvo l'esonero dalla fornitura del materiale rotabile e di esercizio, a suo tempo prevista in lire 469,700;

che in seguito a deliberazione 17 gennaio 1912 del Consiglio di amministrazione delle ferrovie dello Stato ed ai pareri 15 marzo 1912 del Consiglio superiore dei lavori pubblici e 18 marzo 1912 della Commissione per lo studio dei riscatti di ferrovie concesse, si è riconosciuta la necessità, nell'interesse della rete ferroviaria di Stato, di procedere al riscatto della linea appena ne sarà ultimata la costruzione;

che, salvo la liquidazione, l'accertamento del costo di costruzione ed il collaudo della linea da farsi da funzionari tecnici governativi, il corrispettivo massimo del riscatto da corrispondersi al Consorzio e per esso alla Società subconcessionaria, deve intendersi stabilito nella somma di lire , salvo poi alla Società di riscuotere la somma stabilita in via transattiva in lire 173,501.27 a titolo di concorso degli enti locali;

si conviene e si stipula quanto appresso restando stabilito che le suesposte premesse formano parte integrante della presente convenzione.

Art. 1.

In dipendenza dell'art. 7 della legge 1912, n. , si stipula il presente atto, col quale - d'accordo col concessionario Consorzio intercomunale per la ferrovia Cremona-Borgo San Donnino e con la subconcessionaria Società italiana di ferrovie e tramvie - viene regolato il riscatto della ferrovia Fornovo-Borgo San Donnino, concessa mediante le convenzioni 6 agosto e 1° ottobre 1906, approvate con Reale decreto 2 novembre 1906, n. 573, e 10 febbraio 1911, approvata col Reale decreto 12 febbraio 1911, n. 136, intendendosi con ciò pienamente sciolta e risolta da tale data la concessione stessa.

Art. 2.

Il costo di costruzione della linea resta previsto nella somma di cui agli articoli 8 e 1 rispettivamente degli atti di concessione 1° ottobre 1906 e 10 febbraio 1911, salvo liquidazione ed accertamento da farsi a suo tempo a linea ultimata da parte di funzionari tecnici governativi. Tale somma sarà diminuita del concorso degli enti locali, che resta stabilito in lire 173,501.27 e sarà poi aumentata del premio del 5 per cento.

La somma, che risulterà liquidata e depurata nei modi indicati dal precedente comma, sarà corrisposta a titolo di indennità di riscatto al concessionario e per esso alla Società italiana di ferrovie e tramvie subconcessionaria.

Art. 3.

Il concessionario e la subconcessionaria si obbligano di consegnare allo Stato la linea in condizione di regolare manutenzione nel termine di cui al comma 3° dell'art. 7 della legge 1912, n. .

Resta in particolar modo convenuto che il concessionario e la subconcessionaria dovranno rimborsare l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato delle spese tutte che essa dovrà sostenere per l'esecuzione dei lavori che potranno essere richiesti dalla Commissione governativa in occasione del collaudo definitivo della linea e che allo svincolo della cauzione, prestata per la buona costruzione della linea avuta in concessione, non si provvederà se non dopo eseguito il collaudo finale ed ottemperato dalla Società a quanto è sopra indicato.

Art. 4.

La subconcessionaria della ferrovia Fornovo-Borgo S. Donnino è tenuta a consegnare, entro un mese dalla data del relativo verbale di consegna della linea, all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato i documenti, che in relazione agli articoli 259, 263 e 264 della legge sui lavori pubblici, concernono le planimetrie ed i profili della linea, le planimetrie delle stazioni ed i disegni di costruzione delle opere d'arte, un piano catastale della ferrovia e delle sue dipendenze nonchè quelli comprovanti la proprietà e la libertà dei terreni occorsi per la costruzione della ferrovia e sue dipendenze, l'eseguita consegna, ai rispettivi proprietari, delle strade deviate per la costruzione della detta ferrovia, ed infine la dimostrazione dell'eseguita tacitazione di ogni diritto o ragione relativo a tale deviazione di strade. Dall'insieme dei documenti suindicati dovrà risultare che la proprietà ferroviaria corrisponde esattamente ai terreni occupati ed indicati nel piano catastale; dovrà inoltre l'identificazione della proprietà ferroviaria essere fatta sul terreno, mediante l'apposizione di regolari cippi

di confine, a cura, spese e sotto l'esclusiva responsabilità della Società subconcessionaria. Resterà poi a cura dello Stato di provvedere alle conseguenti volture catastali.

Non sarà svincolata la cauzione, tuttora disponibile, prestata a garanzia della buona costruzione della linea se non dopo che risulterà adempiuto a tutto quanto è stabilito nel presente articolo, nonchè al disposto dell'art. 258 della legge sui lavori pubblici.

Art. 5.

Il pagamento della somma di cui all'art. 2 della presente convenzione avrà luogo a favore del Consorzio concessionario e per esso della subconcessionaria Società italiana di ferrovie e tramvie per diciannove ventesimi entro tre mesi dalla data del verbale di consegna della linea di cui all'art. 3 della presente convenzione e per un ventesimo nei modi e termini di cui all'art. 7 della convenzione stessa.

Dalla data del sopracitato verbale e fino alla data di ammissione a pagamento del relativo mandato spetterà soltanto l'interesse del 5 per cento lordo sulla somma costituita dai diciannove ventesimi sopraindicati.

Art. 6.

Il concessionario e la subconcessionaria si rendono pure garanti verso lo Stato di ogni danno o molestia da parte di terzi relativamente alla costruzione della linea, ai lavori ed alle provviste di ogni genere da essi eseguiti per la manutenzione della stessa, sino al giorno dell'effettiva consegna della ferrovia allo Stato.

Art. 7.

A termini dell'art. 1639 del codice civile, la subconcessionaria della ferrovia Fornovo-Borgo San Donnino è tenuta a rispondere dei vizi e difetti di costruzione che durante il decennio dalla data del verbale di consegna della ferrovia si manifestassero nel corpo stradale, nei fabbricati, nelle opere d'arte, ecc., in conseguenza di vizi o difetti di costruzione.

La subconcessionaria è altresì obbligata a tenere indenne e sollevato lo Stato da ogni e qualsiasi vertenza, in corso o che potrà sorgere, circa la libera proprietà dei terreni oc-

cupati dalla ferrovia e sue dipendenze e per quanto riguarda i lavori eseguiti per la costruzione e la manutenzione della linea suindicata, anche nei riguardi dei terzi, sino al giorno dell'effettiva consegna della linea all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato.

A garanzia di tali obblighi resta stabilito che la rata di saldo pari al ventesimo del corrispettivo di riscatto sarà depositata alla Cassa depositi e prestiti entro tre mesi dalla data della registrazione alla Corte dei conti, del decreto ministeriale di liquidazione del corrispettivo stesso e non sarà svincolata se non dopo che la subconcessionaria abbia giustificato di aver adempiuto a tali obblighi e sia decorso il decennio di cui sopra.

Art. 8.

Col pagamento e col deposito di cui ai precedenti articoli 5 e 7, il concessionario Consorzio intercomunale della ferrovia Cremona-Borgo San Donnino e la subconcessionaria Società italiana di ferrovie e tramvie s'intenderanno pienamente soddisfatti di ogni diritto e ragione che per qualsiasi causa potesse loro competere verso il Governo in dipendenza degli atti di concessione suindicati e dell'avvenuto riscatto della linea, dichiarandosi ogni relativa questione reciprocamente definita e transatta con la presente convenzione nonchè rinunciato a qualsiasi altra forma o domanda di indennizzo.

Art. 9.

La presente convenzione non sarà valida e definitiva, se non dopo che sarà stata approvata pel concessionario dal Comitato permanente del Consorzio intercomunale della ferrovia Cremona-Borgo San Donnino, per la subconcessionaria dall'Assemblea generale degli azionisti ed infine per lo Stato se non dopo la registrazione, da parte della Corte dei conti, del relativo decreto ministeriale di approvazione.

Il concessionario e la subconcessionaria dovranno far pervenire al Governo entro due mesi dalla data della presente convenzione l'estratto in forma autentica delle deliberazioni suindicate rese definitive a norma di legge.

Art. 10.

La presente convenzione sarà registrata col diritto fisso di una lira.

ALLEGATO N. 7.

Decreto Reale 3 dicembre 1911, n. 1434, col quale viene approvato il contratto per la cessione dell'esercizio del tronco ferroviario Lucca-Bagni di Lucca.

VITTORIO EMANUELE III

per grazia di Dio e per volontà della nazione

RE D' ITALIA.

Visto il nostro decreto 31 dicembre 1905, n. 654, con cui venne approvata e resa esecutoria la convenzione stipulata il 15 dicembre 1905 con la ditta Saverio Parisi per la concessione della costruzione e dell'esercizio dei tronchi Aulla-Monzone e Bagni di Lucca-Castelnuovo di Garfagnana della ferrovia Aulla-Lucca;

Viste le leggi 4 dicembre 1902, num. 506, 22 aprile 1905, n. 137, 9 luglio 1905, n. 413, 30 giugno 1906, n. 272, 16 giugno 1907, n. 540, 7 luglio 1907, n. 429, 12 luglio 1908, n. 444, 15 luglio 1909, n. 524 e 21 luglio 1911, n. 848;

Ritenuto che con gli articoli 1 della legge 4 dicembre 1902, n. 506 e 7 della convenzione 15 dicembre 1905, su citate, venne stabilito che il concessionario dei tronchi ferroviari Bagni di Lucca Castelnuovo di Garfagnana ed Aulla-Monzone dovesse affidarsi l'esercizio del tratto, già costruito ed esercitato dallo Stato, Lucca-Bagni di Lucca, ove lo Stato avesse rinunciato ad assumere per proprio conto l'esercizio dei tronchi suddetti;

Che dall'istruttoria all'uopo eseguita è risultata la convenienza per lo Stato di non avvalersi di tale facoltà;

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

Udito il Consiglio dei ministri;

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

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

È approvato e reso esecutorio il contratto stipulato il giorno 14 luglio 1911 fra i ministri dei lavori pubblici e del tesoro, per conto dell'Amministrazione dello Stato, e il legale rappresentante della ditta Parisi Saverio per la concessione, a quest'ultima, dell'esercizio della ferrovia Lucca-Bagni di Lucca.

Art. 2.

È autorizzata l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato a cedere l'esercizio della linea Lucca-Bagni di Lucca al detto commendatore Saverio Parisi, a sensi dell'art. 1 della legge 4 dicembre 1902, n. 506.

Art. 3.

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

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

Dato a Roma, addì 3 dicembre 1911.

VITTORIO EMANUELE

GIOLITTI

TEDESCO

SACCHI.

Visto: *Il guardasigilli*

FINOCCHIARO-APRILE.

Contratto per la cessione alla ditta Saverio Parisi dell'esercizio del tronco di linea Lucca-Bagni di Lucca.

Fra le Loro Eccellenze l'avvocato Ettore Sacchi, ministro dei lavori pubblici e l'avvocato Francesco Tedesco, ministro del tesoro, per conto dell'Amministrazione dello Stato e il signor ingegnere cavaliere Pier Lorenzo Parisi di Saverio, nato a Palermo residente in Roma quale procuratore speciale del proprio padre signor commendatore Saverio Parisi fu Enrico, nato a Messina e domiciliato a Roma,

delegato a stipulare la presente convenzione, giusta procura speciale in data 8 luglio 1911 ai rogiti del signor cavaliere avvocato Cesare Rivolti notaio residente in Livorno iscritto presso il Consiglio notarile del distretto di Livorno, qui allegata sotto il n. 1, si è convenuto, si conviene e si stipula quanto segue:

Art. 1.

Oggetto del contratto.

Il Governo cede alla Ditta Saverio Parisi l'esercizio della linea Lucca-Bagni di Lucca di proprietà dello Stato.

Art. 2.

Patto generale.

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

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

La ditta concessionaria subentra all'amministrazione governativa negli obblighi e diritti derivanti da tutte le convenzioni in vigore con terzi, per binari di raccordo, per trasporti a domicilio, ecc., fino alla loro scadenza. Di tali convenzioni sarà consegnata copia alla ditta concessionaria prima dell'assunzione dell'esercizio da parte sua.

Tutti i contratti che, per qualunque oggetto attinente all'esercizio verranno stipulati dal concessionario per un tempo eccedente il termine della scadenza del presente contratto, dovranno essere previamente comunicati al Governo per la sua approvazione.

Art. 3.

Consegna della linea.

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

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

Art. 4.

Consegna degli approvvigionamenti esistenti sulla linea.

In tempo utile si procederà fra un delegato del Governo ed uno della ditta concessionaria:

a) alla consegna e stima di tutte le materie di consumo, delle traverse, degli oggetti inventariati e dei materiali diversi.

Il prezzo relativo sarà pagato dalla ditta concessionaria entro tre mesi dalla data di presa di possesso dei materiali suddetti;

b) alla consegna e stima della parte metallica di armamento di scorta, il cui importo verrà accreditato al fondo di riserva di cui all'art. 28 del presente contratto.

In caso di disaccordo la definizione delle vertenze sarà deferita ad un collegio di tre arbitri da nominarsi come all'art. 36.

Art. 5.

Durata della concessione.

Il presente contratto avrà vigore fino al 31 dicembre 1975 termine in cui scade la concessione del tronco Bagni di Lucca-Castelnuovo di Garfagnana.

Il contratto s'intenderà senz'altro risolto in caso di decadenza, riscatto o cessazione, per qualunque titolo da parte della ditta concessionaria, dalla concessione del tronco predetto, nè la ditta concessionaria potrà mai pretendere per la risoluzione alcun compenso od indennizzo.

Art. 6.

Condizioni dell'esercizio.

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

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

Art. 7.

Manutenzione della linea.

La ditta concessionaria si obbliga a conservare la linea nella condizione di regolare manutenzione e di riconsegnarla in tali condizioni alla fine dell'esercizio.

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

Di comune accordo si determineranno i lavori di manutenzione eventualmente riconosciuti necessari ed il modo ed il tempo per la loro esecuzione.

In caso di disaccordo la definizione della vertenza sarà deferita a tre arbitri da nominarsi come all'art. 36.

Art. 8.

Materiale mobile e d'esercizio.

Il materiale mobile e d'esercizio sarà provveduto dalla ditta concessionaria a sue cure e spese nella seguente misura minima per chilometro:

Lire 14,000 se il prodotto lordo chilometrico non supererà le lire 9,000.

Lire 16,000 se il prodotto lordo chilometrico sarà fra le lire 9,000 e le lire 12,000.

Lire 18,000 se il prodotto lordo chilometrico sarà fra le lire 12,000 e le lire 15,000.

Lire 20,000 se il prodotto lordo chilometrico supererà le lire 15,000.

In ogni tempo però, a giudizio del Governo e sentita la concessionaria, questa dovrà aumentare il materiale mobile in modo che si trovi sempre proporzionato ai bisogni prevedibili del traffico a norma dell'art. 268 della legge sui lavori pubblici.

Il materiale mobile dovrà essere costruito secondo i più recenti e migliori sistemi e giusta i tipi che saranno approvati dal Ministero (ufficio speciale delle ferrovie) per l'esercizio dei tronchi da Aulla a Monzone e da Bagni di Lucca a Castelnuovo di Garfagnana e non potrà essere ammesso in circolazione se non dopo le debite ricognizioni ed esperimenti e l'autorizzazione governativa secondo i regolamenti in vigore.

Il materiale mobile dovrà essere atto, secondo le prescrizioni del Governo ai trasporti militari; le carrozze a corridoio longitudinale, quando

sia richiesto dal Governo, dovranno essere costruite in modo da potersi adattare al trasporto dei malati e dei feriti.

Qualora il Governo ritenga di dotare le stazioni della linea di assortimenti di panche, sbarre e lanterne per l'arredamento dei carri ferroviari da adibirsi al trasporto di truppe, la concessionaria dovrà riceverle e tenerle in custodia senza diritto ad alcun compenso.

Art. 9.

Preferenza all'industria nazionale.

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

Qualora in questa prima gara sia rimasta preferita l'industria nazionale alla ditta aggiudicataria o ad altre ditte nazionali sarà affidata la fornitura dell'altra metà alle stesse condizioni della prima aggiudicazione. Se sia rimasta invece preferita nella prima gara una ditta estera, o non sia stato possibile l'allogamento della seconda metà alle ditte nazionali, come sopra, sarà aperta una seconda gara limitata all'industria nazionale e solo nel caso che le offerte relative risultassero superiori al prezzo di aggiudicazione della prima metà alla ditta estera o che tale gara rimanesse deserta, la concessionaria sarà libera di aprire nuovamente una gara internazionale.

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

La regolarità delle operazioni di gara e di aggiudicazioni alle quali dovrà assistere un

funzionario dell'ufficio speciale delle ferrovie, sarà riconosciuta dal Ministero, ed ove le premesse disposizioni risultino inadempite, sarà applicata alla concessionaria una multa del 15 per cento del valore dei materiali acquistati e per quanto riguarda il materiale mobile ne sarà vietata la messa in circolazione.

In casi speciali è in facoltà del ministro dei lavori pubblici autorizzare la deroga alle disposizioni del presente articolo quando risulti che la industria nazionale non possa provvedere alle richieste.

Art. 10.

Treni.

La ditta concessionaria si obbliga ad esercitare la linea con almeno 5 coppie di treni viaggiatori ordinari durante l'estate e 4 l'inverno e secondo l'orario approvato dal Ministero (ufficio speciale delle ferrovie).

Le ore di partenza e di arrivo dei treni nella stazione di Lucca dovranno essere dalla ditta concessionaria previamente concordate con l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato.

Il Governo si riserva il diritto di prescrivere, sentita la concessionaria, su tutta la linea o su parte di essa quegli aumenti nel numero delle corse, che sieno richiesti dallo sviluppo del traffico; analoga facoltà competerà alla concessionaria che dovrà sottoporre alla previa approvazione del Ministero le relative proposte.

La concessionaria dovrà in tempo utile notificare al pubblico gli orari approvati dal Ministero.

Art. 11.

Servizio viaggiatori e merci. — Tariffe.

Sulla linea continuerà l'esercizio economico per il trasporto dei viaggiatori autorizzato, in relazione alla legge 9 giugno 1901, n. 220, col Regio decreto 13 luglio 1903, n. 358, e modificato con la legge 30 giugno 1906, n. 272.

Le tariffe e condizioni relative al detto servizio saranno quelle attualmente in vigore, approvate con decreto ministeriale 31 luglio 1903, n. 5388, e riportate negli elenchi *A* e *B* (allegati).

Ai trasporti invece dei bagagli, delle merci, del bestiame, dei veicoli, ecc., saranno da ap-

plicarsi, come tariffe massime, le tariffe e le condizioni di trasporto che sono o saranno in vigore sulle ferrovie dello Stato, compresa la tassa erariale del 16 per cento per la G. V. e del 3 per cento per P. V. A. e P. V. ordinaria.

La concessionaria non potrà, senza preventiva approvazione del Governo, alterare in nessuna maniera i prezzi delle tariffe predette, nè accordare speciali facilitazioni a chicchessia nè modificare le suaccennate condizioni e norme di trasporti.

Potrà soltanto, dandone avviso in tempo utile all'ufficio speciale delle ferrovie, organizzare corse di piacere a prezzo ridotto ed accordare facilitazioni di prezzo per i viaggi con i treni ordinari, in occasione di feste, fiere e mercati e simili.

La concessionaria potrà, previa approvazione del Governo, accordare speciali riduzioni di tariffe od altre facilitazioni a singoli speditori e per determinati trasporti, purchè in uguale misura egli le accordi a qualunque ne faccia richiesta, offra alla ferrovia uguali vantaggi e si trovi in circostanze equivalenti.

La ditta concessionaria è obbligata al servizio cumulativo con l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e con le Amministrazioni con questa corrispondenti, ai trasporti in servizio cumulativo dovranno applicarsi le condizioni e tariffe che sono o saranno in vigore sulla rete dello Stato col sistema del cumulo delle distanze.

Le condizioni, i corrispettivi e le norme dell'uso e dell'esercizio della stazione comune di Lucca, dello scambio del materiale rotabile, del servizio cumulativo dei trasporti, saranno concordate tra l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e la ditta concessionaria a tenore dell'art. 44 della legge 7 luglio 1907, n. 429.

Art. 12.

Riduzioni di tariffa in casi di pubbliche calamità.

In casi di straordinaria carestia o di altra calamità pubblica il Governo potrà ordinare pei generi di prima necessità, che siano da trasportarsi per conto del Governo, delle provincie e dei comuni, ovvero di Comitati di soccorso o di Società cooperative, dal Governo

stesso indicate, una temporanea riduzione, entro il limite del 50 per cento delle tariffe in vigore, senza che la concessionaria abbia diritto a verun compenso.

Art. 13.

Concessioni speciali e trasporti militari.

Ai trasporti qui sotto indicati debbono essere applicati i prezzi, le relative norme, condizioni e modalità, in ogni tempo in vigore sulle ferrovie dello Stato.

Concessione A. — Trasporti per conto della Real casa.

Concessione B. — Trasporti per conto dello Stato.

Concessione C. — Impiegati dello Stato.

Concessione I. — Congressi, esposizioni e concorsi.

Concessione II. — Elettori politici.

Concessione III. — Veterani, reduci e superstiti delle patrie battaglie.

Concessione IV. — Scrofolosi ed ammalati indigenti inviati alle cure balnearie.

Concessione V. — Ragazzi poveri inviati alle cure climatiche.

Concessione VI. — Associazioni di carità.

Concessione VII. — Istituti di carità.

Concessione VIII. — Maestri elementari comunali.

Concessione IX. — Compagnie teatrali ed assimilate.

Concessione X. — Emigranti in comitive ed emigrati rimpatrianti.

Concessione XI. — Operai e braccianti in comitiva.

Concessione XII. — Coloni in comitiva.

Concessione XIII. — Istituti civili d'istruzione governativa o riconosciuti dallo Stato.

Concessione XIV. — Federazione ginnastica italiana.

Concessione XV. — Club alpino italiano.

Concessione XVI. — Ammalati indigenti ammessi nelle Regie Terme di Acqui.

Concessione XVII. — Indigenti, alienati o supposti idrofobi.

Concessione XVIII. — Cavalli da corsa, riproduttori o puledri lattanti.

Concessione XIX. — Alberi d'innesto, piantine forestali, macchine e strumenti agrari, bestiame.

Ai trasporti militari (R. esercito, R. marina e R. guardie di finanza) debbono essere applicate le norme, condizioni e modalità risultanti dal regolamento per i trasporti militari in ferrovia, emanato o da emanarsi in applicazione della convenzione 28 settembre 1882, e successivi atti addizionali, e debbono essere applicati i prezzi stabiliti per le ferrovie dello Stato.

Art. 14.

Contravvenzioni.

Qualora la concessionaria contravvenga alle disposizioni degli articoli 10, 11 e 12 del presente contratto, incorrerà in una multa di lire 500, salvi in ogni caso i diritti dei terzi, e senza pregiudizio delle maggiori penalità di cui all'articolo 277 della legge sui lavori pubblici ed al vigente regolamento per la polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio delle strade ferrate.

Art. 15.

Trasporti gratuiti.

La concessionaria sarà obbligata a trasportare gratuitamente nelle vetture di qualsivoglia classe i funzionari governativi incaricati della sorveglianza e del sindacato delle ferrovie, e i loro bagagli, nonchè, a richiesta del Governo, quei funzionari ed agenti dello Stato i quali per ragioni d'ufficio, in dipendenza dei rapporti con la ferrovia, debbono compiere frequenti viaggi.

A tale effetto la concessionaria dovrà tener valide le tessere di riconoscimento rilasciate dall'ufficio speciale delle ferrovie ai propri funzionari e fornire i biglietti di circolazione temporanea o per viaggi isolati ed i buoni pel trasporto gratuito del bagaglio che le saranno richiesti dall'ufficio speciale medesimo.

Ai funzionari ed agenti dell'ufficio speciale delle ferrovie ed alle loro famiglie è fatto per i viaggi sulla linea ceduta in esercizio lo stesso trattamento accordato dalla concessionaria ai propri funzionari ed agenti.

La concessionaria dovrà pure trasportare gratuitamente i membri del Parlamento e nei limiti della rispettiva giurisdizione i prefetti e sottoprefetti.

Art. 16.

Tronchi e stazioni comuni.

La ditta concessionaria dovrà acconsentire al Governo o ad altri, che fossero autorizzati a costruire ed esercitare nuove linee di strade ferrate, l'uso delle stazioni e dei tronchi parziali che potessero rendersi comuni a dette nuove linee mediante però i compensi e sotto le condizioni che verranno d'accordo convenuti, od in caso di dissenso stabiliti da tre arbitri da nominarsi nel modo indicato all'articolo 36.

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

Sarà inoltre obbligo della ditta concessionaria di effettuare con le nuove linee allacciate il servizio cumulativo, o nel caso che questo non sia possibile, quello di corrispondenza.

Le condizioni relative saranno stabilite d'accordo od in caso di dissenso da un collegio di arbitri nominati come sopra.

Nel caso che le nuove ferrovie allacciate siano state concesse a terzi, le convenzioni di cui nel presente articolo dovranno essere concordate e stipulate con l'intervento del Governo.

Art. 17.

Binari di diramazione.

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

Le concessioni di traversate per passaggi a livello ancorchè pedonali, per cavalcavia, sottovia, acquedotti, condutture di gas illuminante o di energia elettrica, ed in genere tutte le concessioni che costituiscono servitù per la ferrovia e le sue dipendenze, non potranno essere fatte senza l'approvazione governativa.

Art. 18.

Facilitazioni di interesse militare.

La concessionaria dovrà accordare tutte le possibili facilitazioni agli ufficiali ed al perso-

nale del Regio esercito e della Regia marina incaricati dalle rispettive Amministrazioni di studiare le condizioni di esercizio della ferrovia nell'interesse militare.

In quanto le esigenze del normale servizio dei trasporti lo consentano, dovrà anche mettere a disposizione dell'autorità militare vetture e carri per esercitare le truppe nelle operazioni di carico e scarico. L'epoca e la durata di tali esercitazioni saranno stabilite d'accordo fra l'autorità militare e la concessionaria.

Questa avrà pure l'obbligo di prestare tutto il concorso che le sarà richiesto dall'autorità militare per la predisposizione degli orari e delle norme per i trasporti in tempo di guerra o di preparazione alla medesima.

Art. 19.

Opere di difesa nazionale.

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

Art. 20.

Esercizio della linea in caso di guerra.

Ferme restando le disposizioni dell'art. 281 della legge sulle opere pubbliche il Comando superiore dell'esercito durante la mobilitazione e durante la guerra, avrà diritto di prescrivere che siano posti a sua disposizione tutti i mezzi in possesso della concessionaria che giudicherà necessari per la esecuzione dei trasporti militari, di ordinare che questi siano eseguiti in conformità delle disposizioni che saranno date, di stabilire le norme da osservarsi nel servizio ferroviario o di limitare e sopprimere il servizio per il pubblico in relazione alle esigenze dei trasporti occorrenti nell'interesse militare.

Durante la mobilitazione dell'esercito e durante la guerra, l'esercente dovrà continuare la gestione della ferrovia con gli stessi organi come nei tempi ordinari, e la relativa responsabilità non avrà altra limitazione tranne quella che potesse derivare dall'uso che l'autorità militare farà delle facoltà sovradette.

Il Comando supremo dell'esercito avrà anche

diritto di fare direttamente l'esercizio della linea quando, a suo giudizio, lo credesse necessario. In tale caso sarà tenuto apposito e distinto conto del prodotto dei trasporti per servizio militare e di quelli per servizio del pubblico ed i prodotti complessivi, sotto deduzione delle spese vive incontrate dall'autorità militare, saranno versati mensilmente nelle casse dello Stato, a carico del quale sarà rimborsato l'esercente delle spese vive da lui eventualmente sostenute. L'esercente non avrà diritto ad altro compenso tranne quello sopra indicato.

Art. 21.

Scorta di combustibili.

La concessionaria dovrà sempre tenere lungo la linea una provvista di combustibili sufficiente almeno per un quadrimestre.

Quando il Governo stimasse di ordinare provviste di combustibili superiori al consumo di un quadrimestre, l'esercente dovrà eseguirle salvo il diritto agli eventuali compensi.

Art. 22.

Statistiche.

La concessionaria dovrà compilare e trasmettere ogni anno al Ministero la statistica dell'esercizio, in conformità dei moduli che saranno determinati dallo stesso Ministero.

La concessionaria dovrà pure trasmettere al Ministero dei lavori pubblici (Ufficio speciale delle ferrovie) su apposito modulo la situazione dei prodotti di ogni decade.

Art. 23.

Servizio di posta.

La concessionaria è obbligata ad effettuare il trasporto e scambio delle corrispondenze postali e dei pacchi postali, secondo le norme e le condizioni fissate dall'art. 45 della legge 27 dicembre 1896, n. 561, sulle tramvie e ferrovie economiche.

Quando l'Amministrazione postale, per esigenze di servizio, crederà, a suo esclusivo giudizio, di adibire agenti propri per accompagnare gli effetti postali, la concessionaria sarà obbligata ad assegnare in uno dei veicoli di ciascun treno viaggiatori un posto adatto, separato dal pubblico e dal personale di scorta

del treno, senza che ciò dia diritto a speciale compenso.

La concessionaria potrà trasportare in esenzione dalle tasse postali, sulla propria linea, soltanto le lettere ed i pieghi riguardanti esclusivamente l'Amministrazione e l'esercizio della linea stessa.

Art. 24.

Telegrammi di servizio di Stato e dei privati.

Il concessionario non potrà trasmettere altri telegrammi fuorchè quelli relativi al servizio della sua ferrovia e sarà perciò sottoposto alla vigilanza governativa.

A richiesta del Governo, il concessionario dovrà assumere il servizio dei telegrammi di Stato e dei privati in quegli uffici in cui gli sarà possibile e compatibilmente coi mezzi dei quali dispone.

Questo servizio verrà fatto a norma dei regolamenti e delle istruzioni che saranno date dal Ministero delle poste e dei telegrafi.

In compenso di tale servizio, il concessionario riterrà per sé il terzo delle tasse interne dei telegrammi di Stato a pagamento e dei telegrammi privati accettati dai suoi uffici.

Sarà tenuto a versare nelle casse dello Stato, oltre i due terzi delle tasse interne di cui all'alinea precedente, anche l'ammontare delle tasse estere dei telegrammi privati e di Stato a pagamento diretti all'estero, nonchè l'intero ammontare delle tasse di risposta pagata e di espresso anticipate dai mittenti per i telegrammi per l'estero.

Nulla spetterà al concessionario per i telegrammi privati di Stato e di servizio postale e telegrafico ricevuti nei suoi uffici, nè per la consegna ai destinatari nella zona di recapito.

In qualunque ufficio telegrafico del concessionario, ancorchè non sia autorizzato a fare ordinariamente il servizio del Governo e quello dei privati, dovranno essere accettati, trasmessi e recapitati i telegrammi di Stato in franchigia ed i telegrammi privati presentati dai viaggiatori, riferibili alla ricerca di oggetti smarriti o dimenticati nei treni o nelle sale delle stazioni, ovvero ad avvisi relativi a ritardo nel proseguimento del viaggio, in causa di accidenti ferroviari. Però i telegrammi per l'estero dovranno essere accettati solamente quando

l'ufficio abbia modo di prendere istruzioni, riguardo alle tasse, da un altro ufficio prossimo ammesso al servizio per il pubblico.

Le disposizioni contenute nel presente articolo non sono applicabili alla stazione comune di Lucca, nella quale la ditta concessionaria non avrà ingerenza alcuna nel servizio telegrafico esclusivamente disimpegnato dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato.

Art. 25.

Personale.

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

Il personale dovrà essere reclutato fra cittadini italiani, salvo le eccezioni che, dietro giustificati motivi, venissero approvate dal Governo.

Il personale delle locomotive e dei treni dovrà essere a conoscenza dei regolamenti di esercizio vigenti sulla rete dello Stato.

Un terzo dei posti d'ordine, di custodia dei locali e materiali, o di servizio, sarà riservato (a termine dell'art. 15, lettera c, del testo unico delle leggi sullo stato dei sottufficiali, approvato con Regio decreto 30 novembre 1901, n. 521, e modificato con la legge 2 giugno 1904, n. 217), ai sottufficiali di cui è parola nell'art. 12 della legge medesima, che abbiano l'idoneità necessaria a sostenere detti uffici.

La nomina del direttore dell'esercizio sarà sottoposta all'approvazione del Governo.

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

Art. 26.

Protocolli dell'esercizio.

Compartecipazione dello Stato.

La Ditta concessionaria farà suoi tutti i prodotti diretti ed indiretti dell'esercizio, salvo quanto verrà stabilito circa i prodotti relativi alla stazione comune di Lucca nella convenzione che la Ditta stessa dovrà concordare con l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, a norma dell'ultimo capoverso dell'art. 11.

Sono considerati come prodotti diretti i proventi dei trasporti dei viaggiatori e bagagli,

valori, merci e bestiame ed in genere tutti i prodotti che derivano dall'applicazione delle tariffe.

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

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

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

sui prodotti fino a lire 9000 a chilometro, il 92 per cento all'esercente e l'8 per cento allo Stato;

sulla parte di prodotto eccedente le 9000 lire fino a lire 12,000 a chilometro, l'81 per cento all'esercente ed il 19 per cento allo Stato;

sulla parte di prodotto eccedente le 12,000 lire e fino a lire 15,000 a chilometro, il 73 per cento all'esercente ed il 27 per cento allo Stato;

sulla parte di prodotto eccedente le 15,000 lire a chilometro, il 68 per cento all'esercente ed il 32 per cento allo Stato.

D'accordo col Governo e la Ditta concessionaria verranno stabiliti i particolari per il controllo dei prodotti, ferme, in ogni caso, le facoltà spettanti allo Stato, in base alle norme vigenti per il sindacato e la sorveglianza sulle ferrovie concesse all'industria privata.

Art. 27.

Tempo e modo del pagamento della compartecipazione dello Stato.

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

Nel primo anno di esercizio i versamenti bi-

mestrali restano fissati in lire 3,500 salvo liquidazione definitiva in base ai prodotti accertati.

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

Sarà pure fatto bimestralmente l'accredito delle quote di prodotto lordo destinate ai fondi di riserva di cui all'articolo seguente.

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

La facoltà anzidetta si estende anche al caso constatato dal lodo arbitrale od accertato da sentenza dell'autorità giudiziaria di inadempimento di qualunque degli altri obblighi derivanti alla Ditta dal presente contratto.

Art. 28.

Fondi di riserva.

La ditta concessionaria dovrà provvedere alla costituzione di fondi speciali per la rinnovazione del materiale metallico d'armamento e del materiale mobile. Pel materiale metallico d'armamento il fondo da costituire alla scadenza del primo anno di esercizio sarà di lire 100 e 120 per ogni chilometro di linea, se il prodotto lordo non superi le lire 9,000 e 12,000 rispettivamente e di lire 150 se il prodotto stesso supera le lire 12,000.

Per il materiale mobile il fondo suddetto da iniziare alla scadenza del decimo anno di esercizio sarà costituito da una quota annua eguale al 2.50 per cento del valore a nuovo del materiale mobile in servizio nell'anno. Le somme di ragione dei fondi suddetti per capitale ed interessi dovranno essere investite in titoli a debito dello Stato o da esso garantiti: la concessionaria potrà valersene, sotto la sorveglianza del Governo, agli scopi per i quali i fondi stessi sono stati costituiti.

In caso di insufficienza di detti fondi, la concessionaria rimarrà egualmente obbligata all'e-

secuzione delle opere alle quali avrebbe dovuto provvedere a carico dei fondi medesimi.

In caso di decadenza della concessione, detti fondi speciali passeranno per intero in proprietà dello Stato, mentre in caso di scadenza della concessione passerà in proprietà dello Stato solamente il fondo destinato alla rinnovazione del materiale metallico d'armamento.

Art. 29.

Spese in conto capitale.

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

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

Verificandosi la necessità di eseguire nella stazione comune di Lucca nuovi impianti, e modificazioni agli esistenti, nell'interesse esclusivo del servizio della linea Lucca-Bagni di Lucca, l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato concorderà i progetti relativi con la Ditta concessionaria, e, dopo l'approvazione, vi darà esecuzione, salvo il rimborso d'ogni spesa da parte della concessionaria, compresa una quota del 10 per cento per spese generali. Alla manutenzione dei detti impianti di uso esclusivo provvederà l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato; la concessionaria rimborserà le spese con l'aggiunta della quota del 10 per cento di cui sopra.

Nel caso poi di ampliamento o modificazioni di interesse comune agli impianti in stazione di Lucca, resi necessari dall'aumento del traffico sulle linee esercitate da entrambe le Amministrazioni, dopo il primo quinquennio dall'entrata in vigore del presente contratto, verranno concordati i progetti e ripartita la spesa in ragione dei vantaggi per il servizio e degli aumenti di traffico rispettivi e la concessionaria rimborserà, come sopra, l'ammontare della sua

quota. In caso di disaccordo sulla necessità dei lavori di interesse comune o sul riparto delle relative spese, decideranno come amichevoli compositori tre arbitri da nominarsi nel modo indicato all'art. 36.

Le nuove opere al termine del presente contratto rimarranno proprietà dello Stato, senza corresponsione di compenso alcuno, salvo quanto è stabilito all'art. 33 per il materiale rotabile e d'esercizio.

In caso di cessazione anticipata del contratto, le opere stabili costruite, con l'approvazione o per ordine del Governo, a spese della ditta concessionaria, le quali a giudizio di tre arbitri da nominarsi come sopra, risultassero tuttora utili all'esercizio, saranno accettate dal Governo.

In pagamento lo Stato corrisponderà alla ditta concessionaria una somma uguale al costo effettivo dell'opera (c) diminuito di una frazione di esso avente per numeratore il numero (m) degli anni decorsi dalla ultimazione dell'opera stessa alla data della cessazione anticipata, e per denominatore il numero (n) di anni che decorrono tra la data dell'ultimazione predetta e la scadenza naturale del contratto, se esso numero è minore di 50, ed il numero 50 in caso contrario,

$$\left(c \left[1 - \frac{m}{n} \right] \text{ ove } n \leq 50 \right)$$

A tale uopo la Ditta concessionaria presenterà al visto dell'ufficio speciale delle ferrovie le liquidazioni delle opere eseguite.

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

Art. 30.

Imposte e spese di sorveglianza.

L'imposta fondiaria resta a carico del Governo.

La ditta concessionaria pagherà annualmente al pubblico tesoro dalla data della presente

convenzione la somma di lire 50 per chilometro di linea della Lucca-Bagni di Lucca in corrispettivo delle spese a carico del Governo per la sorveglianza dell'esercizio della linea stessa.

Art. 31.

Riscossioni delle tasse per conto dello Stato.

La Ditta concessionaria dovrà, a norma di legge, riscuotere per conto dello Stato le tasse erariali sui trasporti a grande e piccola velocità e quelle di bollo stabilite dalle leggi dello Stato, ed effettuare il pagamento a termini delle leggi stesse.

Gli introiti per gli aumenti di tasse, previsti dall'art. 22 della legge 29 marzo 1900, n. 101, e 4 della legge 9 giugno 1901, n. 229, saranno versati direttamente ogni trimestre all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato per il proprio servizio delle pensioni e dei sussidi.

La Ditta concessionaria pagherà inoltre direttamente all'erario la tassa di ricchezza mobile dovuta dai propri impiegati salvo la rivalsa verso i medesimi.

Le somme ritenute dalla Ditta concessionaria per tale titolo saranno versate entro 15 giorni alla scadenza di ogni mese nella tesoreria che verrà indicata secondo l'art. 27.

Art. 32.

Riconsegna della linea.

Alla cessazione del contratto per qualunque causa la Ditta concessionaria consegnerà al Governo la linea e sue dipendenze in buono stato di manutenzione, ed in condizioni che se ne possa continuare regolarmente l'esercizio.

Le ricognizioni saranno fatte dai funzionari dell'Ufficio speciale delle ferrovie e del nuovo esercente in contraddittorio con quelli della Ditta concessionaria; in base ad esse s'indicheranno i lavori occorrenti per mettere il tutto in stato di regolare manutenzione, determinandone le relative spese, le quali saranno addebitate alla Ditta concessionaria, con facoltà al Governo di rivalersene sulle somme di cui fosse in debito verso la medesima.

In caso di disaccordo la definizione delle vertenze sarà deferita a tre arbitri, da nominarsi come è detto all'art. 36.

Art. 33.

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

Alla cessazione del contratto in ciascuno dei casi previsti all'art. 5, lo Stato acquisterà dalla Ditta concessionaria, a giusto prezzo di stima, il materiale rotabile e quello d'esercizio nonchè le provviste di sua proprietà, nei limiti richiesti per un regolare esercizio e purchè il detto materiale sia in istato di regolare manutenzione e le provviste servibili alla loro destinazione.

In contraddittorio fra i funzionari dell'Ufficio speciale delle ferrovie e della Ditta concessionaria si procederà alle ricognizioni e constatazioni della consistenza e delle condizioni del detto materiale rotabile e delle provviste, e alla determinazione del relativo prezzo di stima, salvo, in caso di disaccordo, rimettere la decisione dei punti controversi, a tre arbitri da nominarsi, come è detto all'art. 36.

Art. 34.

Disposizioni transitorie.

Sarà in facoltà della Ditta concessionaria di noleggiare dalle ferrovie dello Stato il materiale rotabile necessario per l'esercizio della linea Lucca-Bagni di Lucca, fino a quando non disporrà del proprio, ma in ogni modo non oltre il 30 giugno 1912.

Le locomotive saranno del gruppo 805; la Ditta concessionaria ne curerà a sue spese la manutenzione corrente a condizione che non apporti alle medesime alcuna modificazione; le riparazioni saranno invece fatte a cura ed a spese dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, che sostituirà senza maggior compenso il materiale riparando con altro adatto allo stesso servizio e possibilmente del gruppo indicato; il compenso pel noleggio è stabilito in lire 25 (venticinque) per giornata indivisibile per ciascuna locomotiva del gruppo 805.

Le carrozze ed i bagagliai dei tipi attualmente in servizio sulla linea ed i carri saranno dati a nolo sulla base dei prezzi seguenti:

Lire 0.10 (centesimi dieci) per ora per i carri ed i bagagliai a 2 o a 3 assi.

Lire 0.15 (centesimi quindici) per ora per i carri ed i bagagliai a 4 assi.

Lire 0.20 (centesimi venti) per le carrozze a 2 ed a 3 assi.

Lire 0.30 (centesimi trenta) per le carrozze a 4 assi di terza classe.

I veicoli tutti saranno considerati come circolanti temporaneamente sulla linea Lucca-Bagni di Lucca in servizio cumulativo alle condizioni che verranno stabilite nella convenzione relativa che la Ditta concessionaria dovrà concordare con l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato a norma dell'ultimo capoverso dell'art. 11, e con le avvertenze seguenti:

I veicoli vuoti che le F. S. forniranno alla stazione di Lucca dietro richiesta della concessionaria, dovranno considerarsi, agli effetti del nolo, come consegnati sei ore prima della loro effettiva consegna.

I carri delle F. S. caricati nella stazione di Lucca in destinazione della linea Lucca-Bagni di Lucca ed oltre saranno considerati come consegnati alla concessionaria 18 ore prima della loro partenza e quelli in arrivo dalla linea predetta e destinati allo scarico a Lucca, saranno considerati come restituiti alle F. S. 18 ore dopo il loro arrivo.

Sarà inoltre in facoltà della Ditta concessionaria di richiedere alle ferrovie dello Stato che all'atto dell'assunzione dell'esercizio sia lasciato in servizio, per conto, rischio e pericolo della concessionaria medesima, il personale addetto alle stazioni della Lucca-Bagni di Lucca e quello necessario al servizio dei treni.

La concessione temporanea di detto personale sarà fatta per un periodo non maggiore di sei mesi, a partire dalla data dell'assunzione dell'esercizio, durante il quale esso presterà l'opera sua alla dipendenza della Ditta concessionaria. Questa rimborserà mensilmente all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato l'ammontare degli stipendi, paghe e competenze accessorie del personale ceduto nonchè del relativo contributo dell'Amministrazione al fondo pensioni, il tutto aumentato del 10 per cento per spese generali d'amministrazione, quote di cassa pensioni, masse vestiario, ecc.

Per il personale che prestasse servizio promiscuo sulla Lucca-Bagni di Lucca o su altre linee della rete dello Stato, si prenderanno accordi circa la ripartizione della relativa spesa.

Art. 35.

Divieto di cessione.

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

Qualora per qualsiasi causa d'indole sostanziale, formale o legale la Ditta concessionaria non potesse direttamente continuare l'esercizio della linea, l'esercizio ritorna senza altro allo Stato.

Art. 36.

Risoluzioni delle vertenze.

Fermi restando i poteri conferiti dalle leggi e regolamenti vigenti al Ministero dei lavori pubblici sulle questioni attinenti alla sicurezza e regolarità dell'esercizio e sulle altre d'indole tecnica, quando insorgessero altre questioni per l'interpretazione o per l'esecuzione della presente convenzione il Ministero ne proporrà la soluzione in via amministrativa, sentito, occorrendo, il Consiglio di Stato. Nel caso che il concessionario non si acquietasse alla soluzione proposta, quelle di tali questioni che a senso delle vigenti leggi fossero di competenza dell'autorità giudiziaria, saranno dalla parte che vi ha interesse sottoposte alla giurisdizione ordinaria del fôro di Roma.

Però anche in questi casi le parti potranno d'accordo deferire le questioni sorte ad un collegio di arbitri, i quali potranno anche essere autorizzati a pronunciarsi come amichevoli compositori. Ciascuna delle parti nominerà il proprio arbitro, il terzo sarà nominato d'accordo, e in difetto dal primo presidente della Corte di appello di Roma.

Art. 37.

Spese e tasse di contratto.

Il presente contratto e quello col quale la ditta concessionaria trasmettesse ad altri, previa approvazione del Governo, la cessione fattale, saranno registrati col solo pagamento del diritto fisso di lire una.

Detta tassa come pure tutte le spese relative alla stipulazione del presente contratto, sono a carico della ditta concessionaria.

Art. 38.

Elezioni di domicilio.

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

Art. 39.

Condizioni per la perfezione del contratto.

Il presente contratto non sarà valido e definitivo se non dopo approvato con decreto Reale da convertirsi in legge.

Fatto a Roma quest'oggi quattordici del mese di luglio dell'anno millenovecentoundici.

Il ministro del tesoro

FRANCESCO TEDESCO.

Il ministro dei lavori pubblici

E. SACCHI.

Ing. Cav. PIER LORENZO PARISI.

LUIGI CAPPELLETTI, *teste.*

FELICE NOVELLO, *id.*

Il primo segretario delegato ai contratti

AVV. CARLO PETROCCHI.

V. — *Il Presidente della Camera dei deputati*

G. MARCORÀ.

ALLEGATO N. 8.

Schema di contratto per la cessione dell'esercizio della linea: Lecce-Francavilla Fontana e diramazione Novoli-Nardò.

Art. 1.

Oggetto del contratto.

Il Governo cede alla Società anonima delle ferrovie salentine, sedente in Genova, l'esercizio della linea Lecce-Francavilla e diramazione Novoli-Nardò, di proprietà dello Stato.

Art. 2.

Patto generale.

La Società concessionaria assume l'esercizio sotto l'osservanza delle leggi e regolamenti in vigore in materia di strade ferrate ed in base

ai patti contenuti nel presente contratto. Essa dichiara, inoltre, fin d'ora, di riconoscersi obbligata all'osservanza di tutte le norme regolamentari e di tutte le disposizioni che saranno emanate, a senso di legge, dalle competenti autorità governative.

La Società concessionaria subentra all'Amministrazione governativa negli obblighi e diritti derivanti da tutte le convenzioni in vigore con terzi, per binari di raccordo, per trasporti a domicilio, ecc., fino alla loro scadenza. Di tali convenzioni sarà consegnata copia alla Società medesima prima dell'assunzione dell'esercizio da parte sua.

Tutti i contratti che, per qualunque oggetto attinente all'esercizio, verranno stipulati dalla concessionaria per un tempo eccedente il termine di scadenza del presente contratto, dovranno essere previamente comunicati al Governo per la sua approvazione.

La Società concessionaria dovrà concordare con le ferrovie dello Stato i progetti delle nuove opere e modificazioni agli impianti esistenti, che si renderanno necessarie nelle stazioni comuni di Francavilla Fontana e Nardò Centrale, in dipendenza della cessione di cui è oggetto il presente contratto.

Tali progetti, che dovranno essere attuati prima dell'inizio dell'esercizio da parte della Società, saranno sottoposti all'approvazione tecnica preventiva del Ministero dei lavori pubblici, e la loro esecuzione spetterà di diritto alle ferrovie dello Stato, cui la concessionaria dovrà rimborsare integralmente la relativa spesa, compresa una quota del 10 per cento per spese generali.

Solo in quanto si ritenesse opportuno di comprendere nei progetti opere di interesse comune, potrà l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato essere tenuta ad un concorso adeguato nella spesa. Resta però inteso che sono da considerarsi di interesse esclusivo della concessionaria gli spostamenti che si rendessero necessari negli esistenti impianti per far luogo alle opere ritenute necessarie nell'interesse suo esclusivo.

Quale corrispettivo delle opere occorrenti nella stazione di Lecce in dipendenza della cessione di cui è oggetto il presente contratto e quale contributo ai lavori necessari per sanare le deficienze che già ora si verificano in

quella stazione, la Società verserà all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato prima della cessione dell'esercizio la somma a corpo di lire 63,200 (sessantemila duecento).

Col pagamento di questa somma l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato sarà tenuta soltanto a quanto è necessario per mantenere il regolare disimpegno del servizio della linea ceduta, in relazione all'entità di traffico attuale, salvo a procedere, nel modo e nel tempo che riterrà migliori, all'esecuzione dei lavori di ampliamento della stazione, ciò senza pregiudizio del pagamento del canone per l'uso degli impianti attuali (di cui all'art. 16 del presente contratto) e di quegli ulteriori ampliamenti che fossero richiesti da futuri aumenti di traffico sul tronco Lecce-Novoli.

In caso di disaccordo sulle opere di interesse comune e sul riparto della relativa spesa, sarà risolta la controversia con la procedura arbitrale di cui all'articolo 36 del presente contratto.

Art. 3.

Consegna della linea.

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

Lo stato di consistenza della linea e diramazione medesima si farà constare dal verbale redatto in contraddittorio.

Art. 4.

Consegna degli approvvigionamenti e del materiale di esercizio.

A mezzo di apposita Commissione composta di due delegati nominati uno dal Governo ed uno dalla Società si procederà prima della entrata in vigore del presente contratto:

a) alla consegna e stima degli oggetti inventariati e dei materiali diversi; il cui importo complessivo sarà dalla concessionaria pagato al Governo entro tre mesi dalla data di presa di possesso degli oggetti e materiali stessi;

b) alla consegna delle materie di consumo, delle traverse e della parte metallica di armamento di scorta, il cui importo computato in base al prezzo di carico risultante all'atto della

consegna ed aumentato della quota di spese generali verrà dalla Società versato al Governo entro tre mesi dalla presa di possesso.

In caso di disaccordo la definizione delle vertenze sarà deferita al collegio arbitrale nominato come all' art. 36.

Art. 5.

Durata della concessione.

Il presente contratto avrà principio dalla data che verrà stabilita d' accordo fra la direzione generale delle ferrovie dello Stato e la società concessionaria, entro il termine di un anno dalla promulgazione della legge colla quale verrà approvata la cessione dell'esercizio, e terminerà, salvo i casi previsti all'alinea seguente ed agli articoli 8 e 35, l' 11 luglio 1976, termine in cui scade la concessione della ferrovia Nardò-Tricase-Maglie.

Il contratto si intenderà senz'altro risolto in caso di decadenza, riscatto o cessazione per qualunque titolo da parte della società concessionaria, dalla sub-concessione dell'esercizio della linea suddetta Nardò-Tricase-Maglie, nè la società medesima potrà mai pretendere per la risoluzione alcun compenso od indennizzo.

Art. 6.

Condizioni dell'esercizio.

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

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

Art. 7.

Manutenzione della linea.

La società concessionaria si obbliga a conservare la linea in condizioni di regolare e perfetta manutenzione e di riconsegnarla in tali condizioni alla fine dell'esercizio.

La verifica delle condizioni della linea sarà fatta annualmente dai funzionari dell'ufficio speciale delle ferrovie in contraddittorio con quelli della società concessionaria.

Di comune accordo si determineranno i lavori di manutenzione eventualmente riconosciuti necessari ed il modo ed il tempo per la loro esecuzione. In caso di disaccordo la definizione della vertenza sarà deferita a tre arbitri da nominarsi come è stabilito dall' articolo 36.

Resta inteso che i detti arbitri giudicheranno avendo di mira non solamente la possibilità di un sicuro e regolare esercizio, ma anche e soprattutto la conservazione nel modo migliore e più completo possibile della consistenza della linea e sua diramazione, quale risulterà dai verbali di cui al precedente art. 3.

Art. 8.

Casi di rescissione del contratto.

Quando per tre volte di seguito mancasse l'accordo tra l'ufficio speciale delle ferrovie e la società circa i lavori di manutenzione da eseguire, sicchè per altrettante volte si dovesse ricorrere alla procedura di cui agli ultimi due alinea del precedente articolo con succumbenza della concessionaria, sarà in facoltà del Governo concedente di dichiarare rescisso il presente contratto con preavviso di sei mesi.

Del pari il contratto potrà essere rescisso dal Governo quando la concessionaria non ottemperasse a qualcuna delle clausole di cui all'articolo seguente circa la dotazione di materiale rotabile, e quando le condizioni di manutenzione del materiale stesso fossero tali da non consentire, a giudizio esclusivo dell'ufficio speciale delle ferrovie, un sicuro, regolare e soddisfacente servizio.

Il termine dopo il quale il Governo potrà esercitare la facoltà di rescissione è stabilito anche per questo caso in mesi sei decorribili dalla data del provvedimento con cui la concessionaria sarà stata diffidata a mettersi in regola.

Art. 9.

Materiale rotabile.

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

Il materiale rotabile dovrà essere costruito giusta i tipi che saranno approvati dal Ministero, non potrà essere messo in circolazione se non dopo le debite ricognizioni ed esperimenti e con l'autorizzazione governativa secondo i regolamenti in vigore, e dovrà essere conservato in condizioni di regolare manutenzione.

Alcune delle carrozze e dei bagagliai facenti parte di detto materiale dovranno essere costruite in modo da potervi applicare facilmente dei divisori adatti a rendere segregato il posto da riservare al trasporto degli effetti postali nel caso in cui l'Amministrazione delle poste intenda valersi della facoltà derivante dal 2° comma del successivo art. 23.

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

Qualora il Governo ritenga di dotare le stazioni della linea di assortimenti di panche, sbarre e lanterne per l'arredamento dei carri ferroviari da adibirsi a trasporti di truppe, la concessionaria dovrà riceverle e tenerle in custodia senza diritto ad alcun compenso.

Il materiale rotabile anzidetto dovrà essere di importo non inferiore a lire 12,000 per chilometro fino a che il prodotto lordo annuo della linea non abbia raggiunto le lire 10,000 per chilometro.

Quando il prodotto lordo superi le lire 10,000 per chilometro e fino alle lire 15,000 il materiale stesso sarà aumentato di altre lire 3,000 per chilometro, e sarà aumentato di altre lire 3,000 per chilometro quando il prodotto lordo ecceda le lire 15,000.

In ogni tempo però a giudizio del Governo e sentita la concessionaria, questa dovrà aumentare il materiale mobile in modo che si trovi sempre proporzionato ai bisogni prevedibili del traffico, a norma dell'art. 268 della legge sui lavori pubblici.

Art. 10.

Preferenza all'industria nazionale.

Il concessionario potrà ammettere ditte estere alla gara per la provvista del materiale mobile; ma dovrà limitare tale gara soltanto ad

una metà della provvista occorrente per ciascuna categoria di detto materiale (locomotive, bagagliai, carrozze, carri) e preferire l'industria nazionale ogni qualvolta questa proponga prezzi che non superino la media dei prezzi migliori offerti dalle ditte estere, computata come in appresso ed aumentata del 5 per cento della media stessa depurata dalle spese di dogana.

Il computo della media dei prezzi migliori sarà fatto prendendo la media delle offerte più basse che rappresentino la metà del numero delle offerte estere riconosciute valide. Se queste fossero in numero dispari, la media sarà fatta sul numero stesso aumentato di uno; e se l'offerta estera fosse una sola, la decisione sarà rimessa al giudizio del Ministero dei lavori pubblici.

Qualora in detta prima gara sia rimasta preferita l'industria nazionale, alla stessa ditta aggiudicataria, o ad altre ditte nazionali, sarà affidata la fornitura dell'altra metà alle stesse condizioni della prima aggiudicazione. Se sia rimasta invece preferita nella prima gara una ditta estera, o non sia stato possibile l'allogamento della seconda metà alle ditte nazionali, come sopra, sarà aperta una seconda gara limitata all'industria nazionale, e solo nel caso che le offerte relative risultassero superiori al prezzo di aggiudicazione della prima metà alla ditta estera, o che tale gara rimanesse deserta, il concessionario sarà libero di aprire nuovamente una gara internazionale.

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

Gli atti concernenti tali gare dovranno essere preliminarmente approvati dal Ministero dei lavori pubblici, ufficio speciale delle ferrovie, al quale dovranno presentarsi almeno un anno prima dell'epoca stabilita per la consegna del materiale suddetto.

La gara dovrà essere indetta in base ai tipi del materiale, già regolarmente approvati dal Ministero dei lavori pubblici. Ufficio speciale delle ferrovie.

Tali tipi, salvo i casi speciali debitamente

riconosciuti dal Governo, dovranno essere analoghi a quelli normali del materiale costruito dalle fabbriche nazionali, lasciandosi facoltà alle ditte, tanto nazionali che estere, di concorrere alla gara con tipi propri che soddisfino ugualmente al servizio richiesto.

La regolarità delle operazioni di gara e di aggiudicazione, alle quali dovrà assistere un funzionario dell'Ufficio speciale delle ferrovie, sarà riconosciuta dal Ministero, ed ove le premesse disposizioni risultino inadempite, sarà applicata al concessionario una multa del 10 per cento del valore del materiale, e ne sarà vietata la messa in esercizio.

In casi speciali è in facoltà del ministro dei lavori pubblici autorizzare la deroga alle disposizioni del presente articolo, quando risulti che l'industria nazionale non possa provvedere alle richieste.

Art. 11.

Treni ed orari.

La Società concessionaria si obbliga ad esercitare la linea con almeno tre coppie di treni viaggiatori ordinari e secondo l'orario approvato dal Ministero dei lavori pubblici (Ufficio speciale delle ferrovie).

Le ore di partenza e di arrivo dei treni nelle stazioni di Lecce, Francavilla e Nardò, dovranno essere dalla concessionaria previamente concordate con l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato.

Il Governo si riserva il diritto di prescrivere, sentita la concessionaria, su tutta o su parte della linea e sua diramazione, quegli aumenti nel numero delle corse che siano richiesti dallo sviluppo del traffico; analoga facoltà competerà alla concessionaria che dovrà sottoporre alla preventiva approvazione del Ministero le relative proposte.

La concessionaria dovrà in tempo utile notificare al pubblico gli orari approvati dal Ministero.

Art. 12.

Esercizio economico e tariffe.

La linea colla sua diramazione continuerà ad essere esercitata col regime economico limitato al servizio viaggiatori instauratovi dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato

all'atto dell'apertura della linea all'esercizio, in relazione all'impegno risultante dall'articolo 13-bis del capitolato annesso alla convenzione 21 dicembre 1903, in base alla quale fu fatta la concessione della linea e diramazione stessa alla Società italiana per le strade ferrate meridionali, convenzione approvata col Regio decreto 26 maggio 1904, n. 447.

La Società esercente si obbliga quindi ad osservare le norme generali per l'esercizio economico.

Per il trasporto dei viaggiatori in servizio locale saranno da applicarsi le tariffe approvate in via di esperimento con decreto ministeriale 17 maggio 1907 (ed indicate nell'elenco allegato A) con gli aumenti che vi saranno introdotti in esecuzione della legge 13 aprile 1911, n. 310.

In servizio locale saranno pure applicabili, come ora, le tariffe per i biglietti di abbonamento che sono e saranno in vigore sulle ferrovie dello Stato.

Ai trasporti dei bagagli, dei giornali, delle merci, del bestiame, dei veicoli, ecc., pure in servizio locale, continueranno ad applicarsi le tariffe, e condizioni che sono e saranno in vigore sulle ferrovie dello Stato, compresa la tassa erariale nella misura del 16 per cento per la grande velocità e del 3 per cento per la piccola velocità accelerata e per la piccola velocità ordinaria a sensi dell'art. 22 della legge 29 marzo 1900, n. 101, e compresi gli aumenti sui diritti fissi per i trasporti a piccola velocità ordinaria stabiliti con l'art. 15 della legge 13 aprile 1911, n. 310.

Le stazioni intermedie di Novoli, Campi Salentino, Guagnano, Manduria, Copertino e Nardò città, e quelle altre che fossero stabilite in seguito, conserveranno anche le funzioni delle stazioni della rete dello Stato a servizio normale per i trasporti viaggiatori da e per oltre Francavilla e da e per oltre Lecce (verso Brindisi), applicando per l'intero percorso le tariffe che sono e saranno in vigore sulla rete di Stato.

La concessionaria è obbligata al servizio cumulativo con l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e con le Amministrazioni con questa corrispondenti.

Ai trasporti in servizio cumulativo con le ferrovie dello Stato e con le linee Brescia-Iseo

e Lucca-Bagni di Lucca e con quelle altre che venissero pure in seguito cedute in esercizio a privati, dovranno applicarsi le condizioni e tariffe che sono e saranno in vigore sulla rete dello Stato col sistema del cumulo delle distanze, considerandosi a tale effetto la linea Lecce-Francavilla e diramazione Novoli-Nardò come facente parte della rete ferroviaria esercitata dallo Stato.

La concessionaria non potrà, senza la preventiva approvazione del Governo, alterare in nessuna maniera i prezzi delle tariffe predette, nè accordare speciali facilitazioni, a chicchessia, nè modificare le suaccennate condizioni e norme dei trasporti. Potrà soltanto, dandone avviso in tempo utile all'Ufficio speciale delle ferrovie, organizzare corse di piacere a prezzo ridotto ed accordare facilitazioni di prezzo per viaggi con treni ordinari, in occasioni di feste, fiere, mercati e simili.

La concessionaria potrà, previa approvazione del Governo, accordare speciali riduzioni di tariffe od altre facilitazioni a singoli speditori e per determinati trasporti, purchè in eguale misura essa le accordi a chiunque ne faccia richiesta, offra alla ferrovia uguali vantaggi e si trovi in circostanze equivalenti.

Di queste facilitazioni dovrà dare in tempo utile preavviso al Ministero, il quale potrà sospenderle o revocarle, e dovrà pure notificarle al pubblico nel momento della loro stipulazione.

Art. 13.

Trasporti gratuiti.

La concessionaria sarà obbligata a trasportare gratuitamente nelle vetture di qualsivoglia classe i funzionari governativi incaricati della sorveglianza e del sindacato delle ferrovie e i loro bagagli, nonchè, a richiesta del Governo, quei funzionari ed agenti dello Stato, i quali, per ragioni di ufficio, in dipendenza dei rapporti con la ferrovia, debbono compiere frequenti viaggi.

A tale effetto la concessionaria dovrà tenere valide le tessere di riconoscimento rilasciate dall'Ufficio speciale delle ferrovie ai propri funzionari e fornire i biglietti di circolazione temporanea o per i viaggi isolati ed i buoni per il trasporto gratuito del bagaglio che le

saranno richiesti dall'Ufficio speciale medesimo.

Ai funzionari ed agenti dell'Ufficio speciale delle ferrovie ed alle loro famiglie sarà fatto, per i viaggi sulla linea ceduta in esercizio, lo stesso trattamento accordato dalla concessionaria ai propri funzionari ed agenti.

La concessionaria dovrà pure trasportare gratuitamente i membri dei due rami del Parlamento, il Presidente, i presidenti di Sezione e componenti il Consiglio superiore dei lavori pubblici, e, nei limiti della rispettiva giurisdizione, i prefetti e sottoprefetti: per questi ultimi il trasporto gratuito sarà concesso fino al capoluogo della provincia.

Art. 14.

Concessioni speciali e trasporti militari.

Ai trasporti qui sotto indicati debbono essere applicati i prezzi (comprese le soprattasse a favore degli Istituti di previdenza del personale ex-tre grandi Reti, stabilite con la legge 29 marzo 1900, n. 101), le relative norme, condizioni e modalità, in ogni tempo in vigore sulle ferrovie dello Stato, con le variazioni volute dalla legge 13 aprile 1911, n. 310:

Concessione A. — Trasporti per conto della Real Casa.

Concessione B. — Trasporti per conto dello Stato.

Concessione C. — Impiegati dello Stato.

Concessione I. — Congressi, esposizioni e concorsi.

Concessione II. — Elettori politici.

Concessione III. — Veterani, reduci e superstiti delle patrie battaglie.

Concessione IV. — Scrofolosi ed ammalati indigenti inviati alle cure balnearie.

Concessione V. — Ragazzi poveri inviati alle cure climatiche.

Concessione VI. — Associazioni di carità.

Concessione VII. — Istituti di carità.

Concessione VIII. — Maestri elementari comunali.

Concessione IX. — Compagnie teatrali ed assimilate.

Concessione X. — Emigranti in comitive ed emigrati rimpatrianti.

Concessione XI. — Operai e braccianti in comitiva.

Concessione XII. — Coloni in comitiva.

Concessione XIII. — Istituti civili d'istruzione governativa o riconosciuti dallo Stato.

Concessione XIV. — Federazione ginnastica italiana.

Concessione XV. — Club alpino italiano.

Concessione XVI. — Ammalati indigenti ammessi nelle R. Terme di Acqui.

Concessione XVII. — Indigenti, alienati o supposti idrofobi.

Concessione XVIII. — Cavalli da corsa, riproduttori o puledri lattanti.

Concessione XIX. — Alberi d'innesto, piante forestali, macchine e strumenti agrari, bestiame.

Ai trasporti militari (Regio esercito, Regia marina e Regie guardie di finanza debbono essere applicate le tariffe, le norme, condizioni e modalità risultanti dal Regolamento per i trasporti militari sulle ferrovie del Regno, approvato con decreto Reale 1° luglio 1911 e successive modificazioni, comprese le sovratasse sovraindicate per gli Istituti di previdenza.

Art. 15.

Riduzioni di tariffe in caso di pubbliche calamità.

In casi di straordinaria carestia o di altra calamità pubblica, il Governo potrà ordinare che i generi di prima necessità che siano da trasportarsi per conto del Governo, delle provincie, dei comuni, ovvero di Comitati di soccorso o di Società cooperative dal Governo stesso indicate, godano di una temporanea riduzione entro il limite del 50 per cento delle tariffe in vigore, senza che la concessionaria abbia diritto a verun compenso.

Art. 16.

Esercizio delle stazioni comuni.

Le condizioni, i corrispettivi e le norme dell'uso e dell'esercizio delle stazioni comuni di Lecce, Francavilla Fontana e Nardò Centrale, dello scambio del materiale e del servizio cumulativo dei trasporti saranno concordate tra l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e la Società concessionaria, a tenore dell'art. 44 della legge 7 luglio 1907, n. 429.

Art. 17.

Tronchi e stazioni comuni con nuove linee.

La concessionaria è tenuta a consentire allo Stato od a società concessionarie che fossero autorizzate a costruire o ad esercitare nuove linee, l'uso delle stazioni e dei tronchi parziali che potessero rendersi comuni a dette nuove linee, mediante però i compensi e sotto le condizioni che verranno d'accordo convenute od, in caso di dissenso, stabilite da tre arbitri, da nominarsi nel modo indicato nell'art. 36.

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

Sarà inoltre obbligo della concessionaria di effettuare il servizio cumulativo con le linee che faranno capo alle stazioni della sua linea, eseguire cioè senza rinnovamento di spedizione i trasporti delle cose dall'una all'altra linea, anche se ai trasporti siano applicabili la tariffa militare, o quelle stabilite dalle condizioni speciali di cui al seguente art. 19.

Questo servizio cumulativo avrà luogo nel maggior numero possibile di stazioni, eziandio pei viaggiatori, qualunque sia la tariffa loro applicabile.

La concessionaria dovrà perciò convenire con gli esercenti le altre linee i patti e le condizioni di tali servizi, e provvedere a proprie spese a tutti quegli altri impianti che siano necessari per congiungersi con le dette linee.

Allorchè l'accordo con gli altri esercenti non sia effettuato nel termine di sei mesi dal giorno della richiesta di uno di essi o del Governo, le condizioni pel servizio cumulativo verranno stabilite dal collegio arbitrale nominato come dall'art. 36 successivo.

Qualora per speciali circostanze, riconosciute dal Ministero, non sia possibile o conveniente stabilire servizi cumulativi, la concessionaria dovrà istituire servizi di corrispondenza.

Le convenzioni di servizio cumulativo o di corrispondenza debbono essere presentate al Ministero dei lavori pubblici, ufficio speciale per le ferrovie, per la approvazione preventiva.

Art. 18.

Binari di diramazione e traversate.

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

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

Art. 19.

Contravvenzioni.

Qualora la concessionaria contravvenga ad alcuna delle disposizioni degli articoli 11, 12, 13, 15 e 16 del presente contratto, incorrerà in una multa di lire 500, salvi in ogni caso i diritti dei terzi, e senza pregiudizio delle maggiori penalità di cui all'art. 277 della legge sui lavori pubblici ed al vigente regolamento per la polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio delle strade ferrate.

Art. 20.

Opere di difesa nazionale.

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

Art. 21.

Esercizio della linea in caso di guerra.

In caso di grandi trasporti di truppe per la preparazione della guerra e durante la guerra, il Governo avrà il diritto di prescrivere le norme di servizio tanto per i trasporti militari, quanto per quelli del pubblico.

Avrà pure diritto di rimuovere l'armamento, le linee telegrafiche od altro ed interrompere in qualunque modo la circolazione dei treni, e di assumere la direzione o fare direttamente l'esercizio, sia per i trasporti militari che per il pubblico.

Le spese occorrenti alla rimozione delle rotaie od altro, alla interruzione o guasti della ferrovia, nonchè al ristabilimento della medesima, saranno sopportate dallo Stato.

Avverandosi, per fatto del Governo, la interruzione della linea e sua diramazione, o la sospensione del servizio in tutto od in parte, sarà tenuto apposito e distinto conto dei trasporti per il servizio pubblico e di quelli per il servizio militare, ed i prodotti, sotto deduzione delle spese, saranno mensilmente versati nelle casse dello Stato, a carico del quale sarà rimborsato l'esercente delle spese vive da lui eventualmente sostenute. L'esercente non avrà diritto ad altro compenso all'infuori di quello sopraindicato.

Art. 22.

Statistiche.

La concessionaria dovrà compilare e trasmettere ogni anno al Ministero la statistica dell'esercizio, in conformità dei moduli che saranno determinati dallo stesso Ministero.

La concessionaria dovrà pure trasmettere al Ministero dei lavori pubblici (Ufficio speciale delle ferrovie) su apposito modulo la situazione dei prodotti di ogni decade.

Art. 23.

Servizio postale.

La concessionaria è obbligata ad effettuare il trasporto e scambio delle corrispondenze postali e dei pacchi postali, secondo le norme e condizioni fissate dall'art. 45 della legge 27 dicembre 1896, n. 561, sulle tramvie e ferrovie economiche.

Quando l'Amministrazione postale, per esigenze di servizio, crederà, a suo esclusivo giudizio, di adibire agenti propri per accompagnare gli effetti postali, la concessionaria sarà obbligata ad assegnare in uno dei veicoli di ciascun treno viaggiatori un posto adatto separato dal pubblico e dal personale di scorta del treno, senza che ciò dia diritto a speciale compenso.

La concessionaria potrà trasportare gratuitamente sulla ferrovia, soltanto le lettere ed i pieghi riguardanti esclusivamente l'Amministrazione e l'esercizio della linea Lecce-Francavilla e diramazione Novoli-Nardò e delle altre linee esercitate dalla concessionaria me-

desima, in servizio interno e cumulativo, impegnandosi di vigilare a che dal proprio personale non si trasportino corrispondenze private in frode alla franchigia postale.

Art. 24.

Telegrammi di servizio, di Stato e dei privati.

La concessionaria non potrà trasmettere altri telegrammi fuorchè quelli relativi al servizio della sua ferrovia e sarà perciò sottoposta alla vigilanza governativa.

A richiesta del Governo, la concessionaria dovrà anche assumere il servizio dei telegrammi di Stato e dei privati in quegli uffici in cui le sarà possibile e compatibilmente coi mezzi dei quali dispone.

Questo servizio verrà fatto a norma dei regolamenti e delle istruzioni che saranno date dal Ministero delle poste e dei telegrafi.

In compenso di tale servizio, la concessionaria riterrà per sè il terzo delle tasse interne dei telegrammi di Stato a pagamento e dei telegrammi privati accettati dai suoi uffici.

Sarà tenuta a versare nelle casse dello Stato, oltre i due terzi delle tasse interne di cui nell'alinea precedente, anche l'ammontare delle tasse estere dei telegrammi privati e di Stato a pagamento diretti all'estero, nonchè l'intero ammontare delle tasse di risposta pagata e di espresso anticipate dai mittenti per i telegrammi per l'estero.

Nulla spetterà alla concessionaria per i telegrammi privati di Stato e di servizio postale e telegrafico ricevuti nei suoi uffici, nè per la consegna ai destinatari nella zona di recapito.

In qualunque ufficio telegrafico della concessionaria ancorchè non sia autorizzata a fare ordinariamente il servizio del Governo e quello dei privati, dovranno essere accettati, trasmessi e recapitati i telegrammi di Stato in franchigia e i telegrammi privati presentati dai viaggiatori, riferibili alla ricerca di oggetti smarriti o dimenticati nei treni o nelle sale delle stazioni, ovvero ad avvisi relativi a ritardo nel proseguimento del viaggio in causa di accidenti ferroviari. Però i telegrammi per l'estero dovranno essere accettati solamente quando l'ufficio abbia modo di prendere istruzioni, riguardo alle tasse, da un altro ufficio prossimo ammesso al servizio per il pubblico.

Le disposizioni contenute nel presente articolo non sono applicabili alle stazioni comuni di Lecce, Francavilla Fontana e Nardò Centrale, nelle quali la concessionaria non avrà ingerenza alcuna nel servizio telegrafico esclusivamente disimpegnato dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato.

Art. 25.

Linee telegrafiche.

Il Governo si riserva il diritto sia di stabilire lungo la ferrovia nuove linee telegrafiche, telefoniche e di qualunque altro sistema di corrispondenza di monopolio governativo, nonchè di appoggiare i fili di queste ai pali delle linee esistenti.

La sorveglianza e la manutenzione delle linee le quali abbiano anche dei fili per il servizio governativo saranno, ove altrimenti non venga stabilito da speciali accordi, curate dal Ministero delle poste e dei telegrafi, cui la Società esercente corrisponderà, a titolo di concorso nelle spese, l'annua somma di lire otto al chilometro per il primo filo ed altre lire cinque per ogni altro filo ad uso della concessionaria. Si intende escluso dal suddetto prezzo il cambio dei cordoni lungo le gallerie. Il prezzo di questi coi relativi arpioni, nonchè le spese di mano d'opera, sarà pagato dalla concessionaria a piè di lista.

Nel caso anzidetto, gli agenti della ferrovia concorreranno nella sorveglianza delle linee telegrafiche e telefoniche dello Stato, compatibilmente col loro servizio e sarà obbligo dei medesimi di denunziare alla prossima stazione telegrafica ed all'autorità competente più vicina, i guasti sopravvenuti alle linee medesime.

Il personale ed il materiale destinati alle linee telegrafiche saranno trasportati gratuitamente lungo la linea di cui si tratta.

Le linee telegrafiche che hanno soltanto fili destinati esclusivamente al servizio della strada ferrata, saranno sorvegliate e mantenute dalla Società concessionaria.

Art. 26.

Personale.

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

Il personale dovrà essere reclutato fra cittadini italiani, salve le eccezioni, che, dietro giustificati motivi, venissero approvate dal Governo.

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

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

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

La nomina del direttore dell'esercizio sarà sottoposta all'approvazione del Governo il quale potrà in ogni tempo chiederne la sostituzione.

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

Art. 27.

Prodotti dell'esercizio

Compartecipazione ai prodotti.

È inteso che il traffico di transito (cioè il traffico da una stazione comune per oltre una stazione comune e viceversa, e da oltre una stazione comune per oltre un'altra stazione comune) rimane di pertinenza assoluta delle ferrovie dello Stato, le quali a sensi dell'art. 41 della legge 7 luglio 1907, n. 429, instraderanno le spedizioni sul loro percorso esclusivo mantenendo la tassazione in base al percorso più breve determinato dalla linea Lecce-Francavilla e diramazione con il cumulo delle distanze.

Fermo ciò, la Società concessionaria farà suoi tutti i prodotti diretti ed indiretti dell'esercizio, salvo quanto verrà stabilito circa i prodotti relativi alle stazioni comuni di Lecce, Francavilla Fontana e Nardò Centrale nella convenzione che la Ditta stessa dovrà concordare con l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato a norma del precedente art. 16.

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

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

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

Non danno luogo a prodotti i trasporti in servizio di materiali, oggetti di consumo ed operai, che abbiano luogo esclusivamente per l'esercizio e per la manutenzione della linea Lecce-Francavilla e diramazione.

A corrispettivo della concessione dell'esercizio, lo Stato si riserva una compartecipazione ai prodotti lordi diretti ed indiretti dell'esercizio, non tenuto conto dei proventi erariali, nella misura del 30 per cento della parte di prodotto lordo complessivo eccedente le lire 3,000 a chilometro, fermo restando il diritto di partecipazione agli utili netti giusta il disposto dell'art. 285 della legge sui lavori pubblici. Agli effetti di questo diritto di partecipazione, a sensi del detto articolo 285, resta stabilito che fra le somme da dedursi dall'ammontare del prodotto lordo per ottenere il prodotto netto, non è compresa alcuna quota per estinzione del capitale di primo impianto della linea, e sarà compresa invece una quota annua del materiale rotabile e di esercizio nella misura del 2,50 per cento del costo del materiale stesso. Resta pure stabilito che l'interesse netto oltre il quale comincerà la partecipazione dello Stato, sarà limitato al 5 per cento del capitale impiegato per l'acquisto del materiale rotabile e di esercizio predetto.

La contabilità dell'esercizio della linea e diramazione di cui trattasi dovrà essere tenuta assolutamente separata da quella di ogni altra azienda gerita dalla concessionaria o da chi

per essa, non escluse altre concessioni eventuali di ferrovie e tramvie.

D'accordo tra il Governo e la Società concessionaria verranno stabiliti i particolari per il controllo dei prodotti, ferme, in ogni caso, le facoltà spettanti allo Stato in base alle norme vigenti per il sindacato e la sorveglianza sulle ferrovie concesse all'industria privata.

Art. 28.

Tempo e modo del pagamento della compartecipazione dello Stato.

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

Nel primo anno di esercizio privato i versamenti bimestrali saranno regolati in base al prodotto bimestrale medio verificatosi nell'ultimo anno solare di esercizio di Stato, salva liquidazione definitiva in base ai prodotti accertati.

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

Sarà pure fatto bimestralmente l'accredito delle quote di prodotto lordo destinate ai fondi di riserva di cui all'articolo seguente.

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

La facoltà anzidetta si estende anche al caso, constatato da lodo arbitrale, od accertato da sentenza dell'autorità giudiziaria, di inadempimento di qualunque degli altri obblighi derivanti alla Società dal presente contratto.

Art. 29.

Fondi di riserva.

La Società concessionaria dovrà costituire i fondi di riserva per la rinnovazione della parte metallica dell'armamento e per la rinnovazione del materiale rotabile. Pel materiale metallico d'armamento, il fondo verrà costituito mediante prelevamento annuo della quota di prodotto lordo dell'esercizio di spettanza sociale della somma di lire 120 (lire centoventi) per ogni chilometro di linea. Quando il prodotto lordo chilometrico ecceda le lire 6,000, la somma, da prelevarsi dalla quota di spettanza sociale per lo scopo anzidetto, sarà elevata a lire 150 (lire centocinquanta) per chilometro e quando il prodotto lordo ecceda le lire 9,000 a chilometro, il mezzo per cento dell'eccedenza sarà devoluto al fondo di riserva di cui trattasi; al quale sarà pure versato il ricavato dalla vendita del materiale di armamento usato, tolto d'opera e sostituito col nuovo.

Pel materiale mobile il fondo suddetto sarà costituito da una quota annua uguale al 2.50 per cento del valore a nuovo del materiale mobile in servizio nell'anno.

I fondi di riserva suddetti saranno amministrati dalla Società concessionaria che ne avrà la responsabilità.

Le somme di ragione di detti fondi per capitale ed interessi dovranno essere investite in titoli a debito dello Stato, o da esso garantiti: e la concessionaria potrà valersene, sotto la sorveglianza del Governo, agli scopi per i quali i fondi stessi sono stati costituiti.

Al fondo per il rinnovamento del materiale metallico di armamento verranno addebitate le spese per la rinnovazione della sola parte metallica dell'armamento di mano in mano che avranno luogo; il residuo attivo sarà tenuto in riserva.

Indipendentemente dalla costituzione di detto fondo, resta fermo anche per l'armamento, come per tutto quanto concerne la linea e sua diramazione, l'obbligo per la Società concessionaria di eseguirne la manutenzione col criterio di cui all'art. 7, di conservare cioè nel modo migliore e più completo possibile la consistenza patrimoniale.

In caso di insufficienza dei fondi suddetti, la concessionaria resta ugualmente obbligata al-

l'esecuzione delle opere alle quali avrebbe dovuto provvedere a carico dei fondi medesimi.

In caso di decadenza della concessione i fondi speciali passeranno per intero in proprietà dello Stato.

In caso di scadenza della concessione, passerà a titolo gratuito in proprietà dello Stato, soltanto il complessivo fondo speciale per la rinnovazione del materiale metallico d'armamento, nonché le scorte di materiali fuori d'opera, acquistati col fondo stesso.

Art. 30.

Spese in conto capitale.

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

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

Verificandosi la necessità di eseguire nelle stazioni comuni di Lecce, Francavilla Fontana e Nardò Centrale nuovi impianti e modificazioni agli esistenti, nell'interesse esclusivo del servizio della linea Lecce-Francavilla e diramazione Novoli-Nardò, l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato concorderà i progetti relativi con la concessionaria e, dopo l'approvazione, vi darà esecuzione, salvo rimborso di ogni spesa da parte della concessionaria, compresa una quota del 10 per cento per spese generali. Alla manutenzione dei detti impianti di uso esclusivo provvederà pure l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e la concessionaria rimborserà le spese con l'aggiunta della quota del 10 per cento di cui sopra.

Nel caso poi di ampliamenti o modificazioni agli impianti delle tre stazioni di Lecce, Francavilla Fontana e Nardò Centrale, resi necessari nell'interesse comune dall'aumento del traffico sulle linee esercitate da entrambe le Amministrazioni, dopo il primo quinquennio

dall'entrata in vigore del presente contratto, verranno concordati i progetti e ripartita la spesa in ragione dei vantaggi per il servizio e degli aumenti di traffico rispettivi, e la concessionaria rimborserà, come sopra, l'ammontare della sua quota. In caso di disaccordo sulla necessità dei lavori di interesse comune, o sul riparto delle relative spese, decideranno inappellabilmente tre arbitri da nominarsi nel modo indicato dall'art. 36.

Le nuove opere al termine del presente contratto rimarranno proprietà dello Stato, senza corresponsione di compenso alcuno, salvo quanto è stabilito all'art. 34 per il materiale rotabile e di esercizio.

In caso di cessazione anticipata del contratto, le opere stabili costruite, con l'approvazione o per ordine del Governo, a spese della Società concessionaria, le quali, a giudizio di tre arbitri da nominarsi come sopra, risultassero tuttora utili all'esercizio, saranno accettate dal Governo.

In pagamento lo Stato corrisponderà alla Società una somma uguale al costo effettivo dell'opera (c), diminuito di una frazione di esso avente per numeratore il numero (m) degli anni decorsi dall'ultimazione dell'opera stessa alla data della cessazione anticipata; e per denominatore il numero (n) di anni che decorrono tra la data dell'ultimazione predetta e la scadenza naturale del contratto, se esso numero è minore di 50, ed il numero 50 in caso contrario

$$(c [1 - \frac{m}{n}])$$

ove n è minore od uguale a 50.

A tale uopo la concessionaria presenterà al visto dell'Ufficio speciale delle ferrovie le liquidazioni delle opere eseguite.

Le opere stabili costruite coll'approvazione o per ordine del Governo, che alla cessazione anticipata del contratto fossero dagli arbitri dichiarate non più utili all'esercizio, potranno, col consenso di entrambe le parti, essere conservate, rimanendo così proprietà del Governo senza alcun corrispettivo.

In caso contrario, la Società concessionaria curerà a proprie spese la loro demolizione ed asportazione, con la riduzione in pristino.

Art. 31.

Imposte e spese di sorveglianza.

L'imposta fondiaria resta a carico del Governo. La concessionaria pagherà annualmente al pubblico Tesoro dalla data della legge che approva la presente convenzione, la somma di lire 50 per chilometro di linea della Lecce-Francavilla e diramazione Novoli-Nardò, in corrispettivo delle spese a carico del Governo per la sorveglianza dell'esercizio della linea stessa.

Art. 32.

Riscossione di tasse per conto dello Stato.

La Società concessionaria dovrà, a norma di legge, riscuotere per conto dello Stato le tasse erariali sui trasporti a grande e piccola velocità e quelle di bollo stabilite dalle leggi dello Stato, ed effettuare il pagamento a termini delle leggi stesse. Gli introiti per gli aumenti di tasse previsti dagli articoli 22 della legge 29 marzo 1900, n. 101, e 4 della legge 9 giugno 1901, n. 220, saranno versati direttamente ogni trimestre all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato per il proprio servizio delle pensioni e dei sussidi. Parimenti saranno da versarsi alla detta Amministrazione gli introiti per gli aumenti dei diritti fissi sui trasporti a piccola velocità ordinaria di cui all'articolo 15 della legge 13 aprile 1911, n. 310, e gli introiti per gli aumenti di prezzo dei biglietti viaggiatori previsti dall'art. 14 della legge medesima.

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

Le somme, ritenute dalla concessionaria per tale titolo, saranno versate entro 15 giorni alla scadenza di ogni mese nella tesoreria che verrà indicata secondo l'art. 28.

Art. 33.

Riconsegna della linea e sua diramazione.

Alla cessazione del contratto, per qualunque causa, la Società concessionaria consegnerà al Governo la linea e la sua diramazione con le rispettive dipendenze in istato di regolare manutenzione, tenuto conto del criteri di mas-

sima stabilito dall'art. 7 (alinea 4°) del presente contratto.

Le ricognizioni saranno fatte dai funzionari dell'ufficio speciale delle ferrovie in contraddittorio con quelli della concessionaria, in base ad esse si indicheranno i lavori occorrenti per mettere il tutto in istato di regolare manutenzione determinandone le relative spese le quali saranno addebitate alla concessionaria con facoltà al Governo di rivalersene, sia sulle somme di cui fosse in debito verso la Società, sia sui beni della medesima.

In caso di disaccordo la definizione delle vertenze sarà deferita a tre arbitri da nominarsi come all'art. 36.

Art. 34.

Acquisto del materiale rotabile e di esercizio e delle provviste alla cessazione del contratto.

Alla cessazione del contratto in ciascuno dei casi previsti all'art. 5 e nei primi due contemplati dall'art. 8, lo Stato acquisterà dalla Società concessionaria, a giusto prezzo di stima, il materiale rotabile e quello di esercizio, nonché le provviste di sua proprietà nei limiti richiesti per un regolare esercizio e purchè il detto materiale sia in istato di regolare manutenzione e le provviste servibili alla loro destinazione.

Nel terzo dei casi di cui al succitato art. 8, cioè quando la rescissione del contratto avvenga per cattiva manutenzione del materiale rotabile, sarà in facoltà del Governo di non acquistare il materiale rotabile stesso.

In contraddittorio fra i funzionari dell'Ufficio speciale delle ferrovie e della concessionaria si procederà (fermo il disposto del precedente alinea) alle ricognizioni e constatazioni della consistenza e delle condizioni del materiale rotabile, di quello di esercizio e delle provviste, nonché alla determinazione del relativo prezzo di stima, salvo, in caso di disaccordo, rimettere la decisione dei punti controversi a tre arbitri da nominarsi come è detto all'art. 36.

Art. 35.

Divieto di cessione.

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

Qualora, per qualsiasi causa di indole sostanziale, formale o legale, la concessionaria non potesse direttamente continuare l'esercizio della linea e diramazione relativa, l'esercizio stesso ritornerà senz'altro allo Stato.

Art. 36.

Risoluzione delle controversie.

Fermi restando i poteri conferiti dalle leggi e regolamenti vigenti al Ministero dei lavori pubblici sulle questioni attinenti alla sicurezza e regolarità dell'esercizio e sulle altre d'indole tecnica, quando insorgessero altre questioni per l'interpretazione o per l'esecuzione della presente convenzione il Ministero ne proporrà la soluzione in via amministrativa, sentito, occorrendo, il Consiglio di Stato. Nel caso che la concessionaria non si acquietasse alla soluzione proposta, quelle di tali questioni che a senso delle vigenti leggi fossero di competenza dell'autorità giudiziaria, saranno deferite, giusta gli articoli 12 del Codice di procedura civile e 349 della legge sui lavori pubblici, ad un collegio di tre arbitri. Ciascuna delle due parti nominerà uno di tali arbitri ed il terzo sarà scelto dal presidente del Consiglio di Stato fra i componenti del Consiglio medesimo.

La presidenza del Collegio spetterà a quest'ultimo membro.

Gli arbitri giudicheranno secondo le regole di diritto. La loro sentenza non sarà suscettibile nè di appello nè di ricorso per Cassazione.

Art. 37.

Spese e tasse di contratto.

Sono a carico della Società concessionaria tutte le spese relative alla stipulazione del presente contratto, il quale sarà registrato col solo pagamento del diritto fisso di lire una.

Gli atti relativi alle espropriazioni dei terreni ed altri stabili necessari per le opere in conto aumento patrimoniale, di cui al precedente articolo 30, saranno pure soggetti alla tassa fissa di lire una per ogni proprietario.

Art. 38.

Disposizioni transitorie.

Sarà in facoltà della Società concessionaria il noleggiare dalle ferrovie dello Stato per un

periodo di tempo non eccedente sei mesi il materiale rotabile necessario per l'esercizio della linea Lecce-Francavilla e diramazione non eccedendo il numero di sette locomotive, di venti carrozze e di cinque bagagliai.

Le locomotive saranno del gruppo 183 F. S.; la ditta concessionaria ne curerà a sue spese la manutenzione corrente a condizione che non apportati alle medesime alcuna modificazione; le riparazioni importanti saranno invece fatte a cura ed a spese delle ferrovie dello Stato, che sostituirà senza maggior compenso il materiale riparando con altro adatto allo stesso servizio e possibilmente del gruppo indicato; il compenso pel noleggio è stabilito in lire 37 (trentasette) per giornata indivisibile.

Le carrozze ed i bagagli saranno scelti fra i tipi attualmente in servizio sulle dette linee e saranno consegnati alla concessionaria in condizioni di soddisfacente manutenzione da accertarsi in contraddittorio fra le due Amministrazioni mediante regolare verbale di consegna e verranno a spese della concessionaria contrassegnati colla propria sigla da aggiungersi all'altra F. S. la quale sarà provvisoriamente barrata con una linea.

A noleggio ultimato la concessionaria dovrà restituire i veicoli noleggiati in istato analogo di manutenzione e colle stesse formalità.

Dovrà inoltre rispondere delle avarie ed ammanchi riscontrati all'atto della riconsegna.

Se qualcuno dei veicoli noleggiati andasse distrutto accidentalmente la concessionaria dovrà tosto informarne le F. S. per ottenere la cessazione del nolo. Il nolo del veicolo distrutto ad ogni modo cesserà dal momento in cui le F. S. riceveranno la comunicazione suddetta.

La concessionaria sarà tenuta inoltre ad indennizzare le F. S. secondo le norme stabilite dal paragrafo 28 del regolamento per l'uso reciproco del materiale rotabile in servizio tra le ferrovie italiane, germaniche, austriache, svizzere ecc.

Pel noleggio dei suddetti veicoli la concessionaria corrisponderà alle F. S. il nolo di:

lire 4.80 per carrozza a 2 o 3 assi;

lire 7.20 per carrozza a 4 assi;

lire 2.40 per bagagliaio a 2 o 3 assi;

e per giornata indivisibile.

Il nolo decorrerà ininterrottamente dalla consegna alla riconsegna, e sarà applicato anche

ai periodi di giacenza per riparazione nelle officine o squadre di rialzo.

La concessionaria provvederà inoltre a proprie spese a tutte le riparazioni occorrenti ai veicoli noleggiati, impegnandosi a non apportare agli stessi alcuna modificazione nel tipo.

In caso diverso prima della riconsegna del materiale stesso dovrà provvedere in proprio alla riduzione in pristino dei veicoli riparati.

Pei carri da merce la concessionaria dovrà corrispondere alle F. S. il nolo stabilito dalla convenzione di servizio cumulativo modificato al riguardo del computo del nolo come segue:

I carri delle F. S. caricati nelle stazioni comuni in destinazione delle linee della concessionaria saranno considerati come consegnati alla stessa 18 ore prima della loro partenza, e quelli in arrivo dalle linee predette e destinati allo scarico nelle dette stazioni comuni saranno considerati restituiti alle F. S. 18 ore dopo il loro arrivo.

I carri vuotati che le F. S. consegneranno nelle stazioni comuni dietro richiesta della concessionaria dovranno considerarsi agli effetti del nolo consegnati alla stessa 8 ore prima della loro consegna.

I conti di nolo pei carri dovranno essere compilati mensilmente a cura della concessionaria, e trasmessi all'Ufficio circolazione veicoli delle F. S. (Sezione noli) entro i primi dieci giorni del secondo mese da quello cui si riferiscono, e verranno liquidati a norma del disposto della convenzione di servizio cumulativo.

Sarà inoltre in facoltà della concessionaria di richiedere il noleggio pure per il periodo massimo di sei mesi di copertoni, stanti, catene e scaldapiedi alle seguenti condizioni:

lire 0.50 per giornata indivisibile e per ogni copertone;

lire 0.25 per giornata indivisibile e per ogni coppia di stanti o di catene;

lire 0.10 per giornata indivisibile per ogni scaldapiede.

Pei copertoni ed attrezzi F. S. che passassero sulle linee della concessionaria in servizio cumulativo varranno le norme stabilite dalla relativa Convenzione.

Art. 39.

Elezione di domicilio.

Agli effetti del presente contratto la Società concessionaria elegge il suo domicilio in Roma presso la sua rappresentanza sociale in via Fontanella di Borghese n. 60.

Art. 40.

Condizioni per la perfezione del contratto.

La presente Convenzione non sarà valida e definitiva se non dopo approvata con decreto Reale registrato alla Corte dei conti.

Fatto in Roma, addì

Il ministro dei lavori pubblici

Il ministro del tesoro

Il rappresentante della Società concessionaria.

LEGISLATURA XXIII — 1^a SESSIONE 1909-912 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 20 GIUGNO 1912

SUB-ALLEGATO ALL'ALLEGATO N. 8.

**Tariffa per viaggi di corsa semplice con treni accelerati, omnibus o misti
sulla linea Lecce-Francavilla con diramazione Novoli-Nardò.**

Km.	Prezzo del biglietto		Km.	Prezzo del biglietto		Km.	Prezzo del biglietto	
	1 ^a classe	3 ^a classe		1 ^a classe	3 ^a classe		1 ^a classe	3 ^a classe
fino			fino			fino		
4	0.20	0.10	31	1.70	0.90	58	3.35	1.85
5	0.25	0.10	32	1.75	0.90	59	3.40	1.85
6	0.30	0.15	33	1.85	0.95	60	3.45	1.90
7	0.35	0.15	34	1.90	1 »			
8	0.40	0.20	35	1.95	1 »	61	3.50	1.95
9	0.45	0.20	36	2 »	1.05	62	3.55	1.95
10	0.50	0.25	37	2.05	1.10	63	3.65	2 »
			38	2.15	1.15	64	3.70	2.05
11	0.55	0.30	39	2.20	1.15	65	3.75	2.05
12	0.60	0.30	40	2.25	1.20	66	3.80	2.10
13	0.65	0.35				67	3.85	2.15
14	0.70	0.35	41	2.30	1.25	68	3.95	2.20
15	0.75	0.40	42	2.35	1.25	69	4 »	2.20
16	0.85	0.45	43	2.45	1.30	70	4.05	2.25
17	0.90	0.45	44	2.50	1.35			
18	0.95	0.50	45	2.55	1.35	71	4.10	2.30
19	1 »	0.50	46	2.60	1.40	72	4.15	2.30
20	1.05	0.55	47	2.65	1.45	73	4.25	2.35
			48	2.75	1.50	74	4.30	2.40
21	1.10	0.60	49	2.80	1.50	75	4.35	2.40
22	1.15	0.60	50	2.85	1.55	76	4.40	2.45
23	1.25	0.65				77	4.45	2.50
24	1.30	0.65	51	2.90	1.60	78	4.55	2.55
25	1.35	0.70	52	2.95	1.60	79	4.60	2.55
26	1.40	0.75	53	3.05	1.65	80	4.65	2.60
27	1.45	0.75	54	3.10	1.70			
28	1.55	0.80	55	3.15	1.70			
29	1.60	0.80	56	3.20	1.75			
30	1.65	0.85	57	3.25	1.80			

Avvertenza. — I prezzi della presente tariffa comprendono: l'imposta del 2.50 % e la tassa di bollo dell'uno e mezzo per cento prevista dalla legge n. 220 del 9 giugno 1901.

Questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

Discussione del disegno di legge: « Circolazione degli automobili » (N. 739).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Circolazione degli automobili ».

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

BORGATTA, *segretario*, legge:
(V. Stampato n. 739).

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

CASANA. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CASANA. Non prendo la parola per trattare a lungo questo argomento; chiamerò soprattutto l'attenzione dell'Ufficio centrale, del ministro e del Senato su alcune mie osservazioni, le quali, in verità, avrebbero potuto trovare forse più opportunamente luogo negli articoli. Senonchè, siccome dalla relazione stessa dell'Ufficio centrale, si posano dei quesiti, ai quali l'on. ministro dovrà rispondere, sembra a me più conveniente che l'on. ministro possa in pari tempo rispondere anche riguardo a quelle osservazioni, quantunque fino a un certo punto di dettaglio.

L'osservazione più importante, a mio avviso, concerne l'art. 4. Attualmente la circolazione stradale è regolata dal regolamento stradale approvato con Regio decreto 8 gennaio 1905. Esso nell'art. 38 contiene già, in termini poco diversi, le disposizioni dell'art. 4 di questo disegno di legge. Ora, sembra a me che il cristallizzare in una legge questa disposizione, che d'altra parte già vige per virtù di regolamento, abbia un inconveniente grave.

La relazione mette molto chiaramente in evidenza i pericoli, che possono sorgere dai mezzi rapidi di comunicazione, quali le motociclette e le automobili, pel fatto di una diversità di norma nel tenere la destra o la sinistra tra paese e paese, tra luogo e luogo.

La relazione dell'Ufficio centrale ricorda bensì che - in conferenze internazionali, in cui si sarebbe voluto ottenere per tutto il mondo civile la norma uniforme di tenere la sinistra - vi furono delle nazionalità le quali, per con-

siderazioni di uso locale, e forse anche per eccessivo amor proprio nazionale, non vollero arrendersi a quel concetto teoricamente molto buono.

Ora, pur deplorando che non sia possibile avere per tutto il mondo civile la stessa norma, viene spontaneo il domandarsi: perchè in Italia almeno non potremmo adottare un'unica maniera?

Attualmente ci troviamo in questa condizione di cose: l'uso più generale è che i veicoli tengano la destra, ed il regolamento stradale lo stabilisce come condizione normale. Per contro in molte città, per consuetudine antica, come a Firenze e a Roma, ed in altre, per innovazione recente, come a Torino ed a Milano, prevale nell'interno dell'abitato, e talora anche parecchio fuori dell'abitato, l'uso di tenere la sinistra.

Il regolamento stradale credette di riparare al grave inconveniente di questa disparità collobbligare quei comuni ad indicare chiaramente, nella entrata del comune, quella speciale disposizione.

L'Ufficio centrale, rassegnandosi allo stato di cose attuale, cerca un conforto a quella varietà di disposizioni col dire che, alla fine dei conti, la velocità degli automobili, che formano il maggior pericolo per i pedoni e per gli altri veicoli, è nell'abitato molto minore.

Ma a questo riguardo mi permetto di osservare che in questi comuni, in cui fu adottato il sistema della sinistra, l'uso se ne estende oltre l'abitato, e spesso per tutto il territorio del comune; talchè quanti hanno avuto occasione di circolare fuori di questi comuni hanno potuto constatare che i carrettieri e i vetturini per tre, quattro o cinque chilometri continuano a trovarsi in una condizione anormale; avendo essi preso l'avviamento a tenere la sinistra entro l'abitato, prima che l'abbandonino, continuano per un pezzo di strada a non tenere più nè destra nè sinistra.

D'altra parte io ho l'abitudine di osservare; e, per quanto non carrettiere, non ho potuto fare a meno di considerare la condizione dolorosa e poco riguardosa che il regolamento fa ai carrettieri.

Da essi si vorrebbe che tengano il cavallo a mano; io non dico che i carrettieri corrispondano sempre a questa norma; purtroppo spesso

se ne stanno invece distesi sopra il carretto, ma la prescrizione è che tengano il cavallo a mano. Ora, dovendo tenere il cavallo a mano, come d'uso, con la destra e ad un tempo tenersi alla destra della strada, sono condannati a camminare nel mezzo della massicciata; cioè dove è maggiore il fango, la polvere, il pietrisco recentemente sparso; per di più vi si trovano maggiormente esposti all'urto degli automobili, delle motociclette e biciclette. In nome quindi dell'umanità, prima di passare ad altre considerazioni, io credo che bisognerebbe arrivare a stabilire la norma generale che si debba tenere la sinistra e non la destra.

E questo sentimento di umanità verso quelle persone, che quanto più sono umili tanto più hanno diritto al nostro riguardo, viene a coincidere col fatto, giustamente messo in evidenza dall'Ufficio centrale, che per l'automobile è molto più opportuno tenere sempre la sinistra, poichè il conduttore sta sulla destra della vettura, e quando due automobili si incontrano in senso inverso i due conduttori potrebbero meglio giudicare della distanza maggiore o minore tra i due veicoli, e più facilmente evitare scontri fra loro.

Quindi a me è sembrato che molto opportunamente il ministro, nel presentare il disegno di legge innanzi all'altro ramo del Parlamento, non avesse incluso la disposizione dell'attuale art. 4: deploro che si sia voluta introdurre nella legge la disposizione, che è bensì attualmente in vigore, e che possiamo perciò per ora tollerare, ma che dobbiamo in pari tempo desiderare che abbia ad essere presto modificata.

Riguardo alla preoccupazione che può sorgere contro ogni proposta, la quale abbia a modificare un lungo uso, osservo che, nel caso presente, non certamente gli automobilisti opporrebbero resistenza alla innovazione e nemmeno i carrettieri, perchè io metto pegno che il giorno in cui essi dovranno tenere la sinistra (essi che ora per non camminare nel fango o sul pietrisco o in mezzo alla polvere abbandonano il cavallo, se non dormono sul carro, e vanno sulla banchina) saranno felicissimi di potere stare sulla banchina, pur tenendo il cavallo con la mano destra, ed obbedendo così alle nuove disposizioni.

Quindi, a mio avviso, non può nascere ostacolo al cambiamento, che sarà anzi accolto

con favore da coloro appunto che ora si teme possano fare resistenza.

Concludendo, io avrei desiderato che senz'altro si sopprimesse l'art. 4, ma l'abitudine parlamentare mi fa comprendere che in questo momento non sarebbe opportuno, solo per questa ragione, far tornare il disegno di legge alla Camera dei deputati, che sta per prendere le sue vacanze. Prego, pertanto, l'onorevole ministro di prendere in seria considerazione le osservazioni che io ho fatto, e lasciarmi la speranza che il Governo del Re voglia rendersi ragione che in questo caso concorrono e un sentimento umano verso una modesta classe di persone, e una considerazione importantissima per la salute di tutti coloro che percorrono le strade; e che in conseguenza, nonostante che oggi si cristallizzi in una legge la disposizione che avrebbe dovuto stare nel regolamento, egli non esiterà a studiare, e presto proporre nuove modificazioni legislative, le quali ci conducano ad avere in tutta Italia la circolazione di ogni sorta di veicoli esclusivamente sulla sinistra. Vi sarà ancora un distacco con ciò che si fa presso talune altre nazioni, ma anche da parte degli automobilisti forestieri che verrebbero in Italia, si avrebbe una sicurezza maggiore, perchè entrando in Italia essi saprebbero che da quel momento sempre, e per tutto il nostro paese, dovrebbero tenere la sinistra.

Giacchè ho la facoltà di parlare, mi permetto di rivolgere ancora due preghiere all'on. ministro.

L'art. 5 dice: « il proprietario ed il conducente di un veicolo a trazione meccanica sono obbligati solidariamente a risarcire i danni prodotti a persone ed a cose dalla circolazione del veicolo, quando non provino che da parte loro si è avuta ogni cura nell'evitare che il danno si verificasse ».

Già il relatore nella sua relazione ha messo in evidenza che qui nasce il dubbio se la prova di avere da parte loro cercato di evitare il danno abbia da essere contemporanea per il proprietario e per il conducente. Può parere che non si debba esigere tale contemporaneità e sia forse più logico, nel caso speciale dell'automobilismo, che se uno dei due provasse che per parte sua ha posto ogni cura nell'evitare che danno si verificasse, questa solidarietà abbia a cessare, restando responsabile solo l'altro.

Ad ogni modo, una dichiarazione del ministro al riguardo sarà molto utile per chiarire se sussista l'interpretazione del relatore.

E vengo infine alla terza osservazione. Molto opportunamente l'art. 7 stabilisce una serie di ammende; ma fra altro in quell'articolo il paragrafo ottavo dopo le parole: « con ammenda fino a lire 30 chi fa uso di sirena o dello scappamento libero nell'interno degli abitati », soggiunge: « o tiene spento il fanale posteriore ».

A questo riguardo è il caso di distinguere. Senza dubbio è giusto che colui il quale trascura di accendere il fanale posteriore, che non mette cura per assicurarsi, per quanto sta in lui, che il fanale posteriore resti acceso, abbia a pagare l'ammenda; ma una circostanza può verificarsi ad onta della sua buona volontà: può avvenire infatti che durante la corsa il fanale si spenga. Come può egli accorgersi che si è spento? Quindi la mia preghiera è, che nel regolamento si specifichi che « tenere spento il fanale posteriore » deve intendersi nel senso di non aver provveduto perchè esso rimanga sempre acceso. A me basta che si tenga conto di questa interpretazione, perchè questo inciso non possa obbligare il conduttore, dopo aver provveduto perchè il fanale resti acceso, a dovere poi quasi ad ogni metro di percorso scendere per verificare se il fanale sia rimasto acceso, ovvero per sua mala ventura si sia spento.

A queste tre osservazioni io confido che l'onorevole ministro potrà darmi esaurienti e favorevoli risposte. (*Approvazioni*).

CHIRONI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CHIRONI. Prima che l'onor. ministro dia risposta alle osservazioni or fatte dal collega Casana, in rispetto all'articolo 5 del disegno di legge e in riguardo alla relazione che a noi lo presentò, corre a me l'obbligo di domandare alcuni chiarimenti all'onor. relatore su alcune parti della relazione sua, e specialmente su quello che ha detto intorno all'art. 5; e su questo argomento ch'è delicatissimo, attendo pure le dichiarazioni che farà il ministro, sia rispondendo alle osservazioni dell'onor. Casana, sia intorno a ciò che a me par giusto dire in contrasto non al disegno di legge (perchè approvo l'art. 5 com'è) ma in riguardo al modo col quale il provvedimento di cui parlo viene spiegato nella relazione.

Si tratta di responsabilità, di colpa, e l'articolo 5 del disegno di legge ha una provvisione netta, che applicando senz'altro le disposizioni del diritto comune pei delitti e quasi delitti, statuisce la responsabilità solidale in rispetto a più persone tenute a riparare il fatto illecito commesso. L'articolo del disegno di legge è chiaro, ed in esatta rispondenza all'art. 1156 del codice civile, e, pel contenuto suo, all'articolo 1153 sulla responsabilità per l'ingiuria data dal commesso; ma l'onor. relatore interpreta, foggia la legge un po' a suo modo. Asserisce anzitutto - e non mi fermo che incidentalmente su questo punto, perchè ebbi la relazione tardi, nè posso ora assoggettare ad analisi minuta il concetto che vi ha esposto l'onor. relatore, di cui sentirò volentieri le dichiarazioni che spero esaurienti - asserisce che un'inversione di prova è contenuta nell'art. 5, e che è giustissimo provvedimento.

Ora, che in certi casi di fatti illeciti, come questo è, non occorra all'ingiuriato dar la prova della colpa dell'ingiuriante, salvo a questi di liberarsi provando di non aver punto commesso colpa a lui imputabile, è concetto di grande equità, e che nella legge comune non è nuovo: ma non è necessario di ricorrere a ben dimostrare la giustizia della norma alla teoria già particolarmente cara ai giuristi belgi e francesi dell'*inversione di prova*: la responsabilità posta nel disegno di legge, e la facoltà di provare in contrario lasciata alle persone presunte responsabili, viene agevolmente chiarita non col concetto che i giuristi tedeschi dissero di responsabilità oggettiva, ma con quello che i nostri antichi con grande precisione dicevano *culpa in re ipsa*. E noi potremmo ancor dire che qualunque persona si serva di un oggetto, oppur del fatto di altra persona per utilità propria (già dicevano i vecchi giuristi *ubi comoda, ibi incomoda*), del danno che da tal cosa o persona derivi debba rispondere pel rischio che deve correre: ciò ch'è più che altro garanzia, perchè il servirsi di una cosa o dell'opera altrui, contiene in sé l'obbligazione che delle male fatte della persona o del danno derivato dalla cosa adoperata si debba dare indennità; il danno è quasi nel fatto proprio. Ma con questo concetto si avrebbe la garanzia per il *rischio* che necessariamente starebbe a carico di chi della cosa o del fatto altrui ha utile: mentre invece

qui s'è solo in tema di colpa presunta, perchè *in re ipsa*, e allora la prova contraria non dipende da sistema veruno d'inversione di prova che sia accolta, ma dal diritto di provare contro la presunzione di colpa posta nella legge. L'onor. relatore chiarirà i miei dubbi; e se egli mi persuaderà di ragionamento inesatto, ritirerò le osservazioni mie.

Lascierei dunque da parte questo concetto dell'inversione di prova; e ne ho parlato, sia pure per incidente, perchè desidero che nei lavori del Senato sia traccia di qualche osservazione al riguardo: si sa che le discussioni nostre hanno valore in rispetto alla interpretazione delle leggi, e debbono averlo, per quanto una giurisprudenza recente lo contrasti, e non vorrei che da una relazione fatta su di uno special caso di responsabilità come questo, si avesse modo di risalire a concezioni generali in materia d'inversione di prova.

E ritorno a quello che è il contenuto fondamentale dell'art. 5. La responsabilità ordinata in questa parte del disegno di legge è solidale: e ciò in corrispondenza alla legge comune. Ma leggo ciò che l'onor. relatore scrive, e sento ciò che il senatore Casana dice in conferma, che s'è pur vero che la responsabilità è imposta solidariamente a carico del proprietario e del conducente dell'automobile, rimane inteso che se uno di loro dimostra che nel fatto dannoso non abbia avuto nessuna parte di colpa, non avrà responsabilità, e quindi la solidarietà debba cessare.

Sentirò quanto sul proposito vorrà dire l'onorevole ministro, il quale oltre che ad essere ottimo reggitore dell'amministrazione cui presiede, è pur avvocato insigne; ma a me par chiaro, che se il concetto sostenuto dall'onorevole relatore dell'Ufficio centrale, e che l'onorevole Casana conforta dell'avviso suo, fosse esatto, si direbbe cosa che è in assoluto contrasto con lo spirito della disposizione proposta, e che sfornerebbe addirittura la norma fondamentale della legge civile in materia di responsabilità per colpa non contrattuale.

Onor. Casana ed onor. relatore! Badino che s'è in tema di responsabilità derivante dall'obbligo che la legge civile impone al committente di rispondere pel fatto illecito del commesso: che la responsabilità del committente esiste in conseguenza del rapporto che è fra la persona

che abbia direttamente dato causa al fatto ingiurioso, e la persona che avendo qualità di committente è quasi rappresentata da essa.

Potrei anche dire, applicando un concetto che ebbi occasione di esporre sul principiar le mie osservazioni, che qui il committente *garantisce* i terzi affermando in sé i rischi che possano derivargli pei fatti illeciti del commesso, operante per lui e in utile suo: dirò più nettamente, che la responsabilità del committente inerisce al fatto stesso della commissione, determinante un rapporto di rappresentanza: cosicché egli in sostanza risponde del fatto proprio, ritenendosi che fa, opera per sé, chi fa, opera per mezzo di altri. Qui dunque la responsabilità esiste indipendentemente da ogni partecipazione diretta nel fatto dannoso, deriva, ripeto, dai rapporti esistenti fra il committente ed il commesso, autore diretto del fatto illecito; nel disegno di legge si tratta dunque della responsabilità del committente pel fatto illecito del suo commesso, della responsabilità che ogni padrone ha per effetto dei fatti illeciti commessi dalla persona ch'egli ha ai suoi servigi. Non è perciò nel disegno di legge una figura nuova di fatto, un concetto giuridico nuovo: vi è applicato il concetto generale che la legge civile pone, considerando il rapporto di commissione preesistente fra la persona che abbia direttamente commesso l'ingiuria, e la persona che è chiamata civilmente a risponderne; purchè, s'intende, il fatto illecito sia stato commesso nell'esercizio della rappresentanza consentita.

Ma, se la disposizione del disegno di legge ora in esame nulla contiene di nuovo, nulla muta alle disposizioni generali del Codice civile in argomento di delitti e quasi delitti, com'è possibile consentir qui al proprietario una prova liberatoria che la legge comune non consente, perchè in contrasto al fondamento stesso della responsabilità ordinata, e ch'è la commissione, la rappresentanza?

Io prego vivamente l'on. relatore, l'on. ministro a tranquillizzarmi su questo punto delicatissimo: e dirmi come mai è possibile che nell'esplicazione del disegno di legge si trovi questa risoluzione, assolutamente non giustificabile se non si mette la disposizione proposta in contrasto pieno al Codice civile. Il quale dalla dichiarazione cui accenno è ferito: il

principio che in esso è ricevuto sulla responsabilità del committente pei fatti illeciti del suo commesso, ne riman mutato profondamente.

E, se questa spiegazione, com'è data dall'onorevole relatore e dall'onor. Casana, fosse tenuta per buona dall'onor. ministro, io non so più come noi potremmo spiegare le disposizioni del Codice civile in questa parte del suo ordinamento sulla responsabilità per colpa non contrattuale od aquiliana; qui il committente si salverebbe dalla responsabilità che gli è attribuita, dimostrando che ha fatto ciò ch'era in lui per evitare il fatto illecito, e ciò in contrasto pieno con la legge comune che tal prova non consente. Si vuol mutarla questa legge? Lo si dica con termini adatti; e non esprimendo risoluzioni mal conformi alla stessa redazione proposta.

Voi, onor. relatore dell'Ufficio centrale, voi, onor. Casana, avete inteso a chiarire una disposizione del disegno di legge, che non è altro e non altro vuol essere se non il semplice riflesso dell'ordinamento generale che il Codice civile statuisce: ebbene, l'interpretazione, se la parola m'è consentita, è falsa, e mentre dà la via ad un equivoco grande in rispetto al caso speciale di cui or si fa esame, darà poi modo di dubitare fortemente della dottrina che la legge civile accoglie in modo generale, e così assoluto, da non potersi aver dubbio alcuno in rispetto al contenuto ed alla virtù sua.

Vorrei che l'onor. relatore mi dicesse qualcosa su questo giudizio suo in contrasto col testo del disegno di legge e col Codice civile: e più desidero che l'onor. ministro spieghi nettamente l'animo suo, e dica se vuol mutare o no la legge comune; e se voglia mutarla, non lo faccia assentendo a risoluzioni introdotte nella relazione, che poi riferendosi all'art. 10 male argomenta dalla colpa penale alla civile, ma della mutazione veramente voluta faccia constare con una redazione chiara, precisa, dopo averne, s'intende, dimostrato la speciale giustizia. (*Approvazioni*).

ROLANDI-RICCI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ROLANDI-RICCI. La divergenza che insorge fra l'on. senatore Chironi e l'on. Casana è una divergenza di sostanza, non di forma. Si tratta, in buona sostanza, di vedere se si vuole applicare al proprietario dell'automobile la respon-

sabilità solidale per le colpe del suo commesso, che è il meccanico oppur no. Quindi bisogna sapere se l'intenzione del legislatore, (perchè non avvengano poi contestazioni infinite sopra la interpretazione della portata di questa disposizione di legge), è di decampare per questi casi speciali alle regole generali sancite nel Codice civile, oppur no.

Vi possono essere considerazioni di opportunità che determinano un'eccezione a favore del proprietario dell'automobile, derogando così, alle disposizioni altrimenti inflessibili del Codice civile, per cui il proprietario anche se è assolutamente incolpevole risponde illimitatamente e solidalmente delle colpe che abbia commesso il suo preposto, nella specie il suo meccanico. Ma è necessario assolutamente determinarla. Si vuole mantenere il diritto comune ed allora il testo dell'art. 5 va inteso come è scritto; si vuole derogare al diritto comune *propter utilitatem speciei*, e allora si può derogare dal diritto comune, ma quello che è necessario è che facciamo una legge chiara, altrimenti ci troveremo nella pratica di tutti i giorni a non sapere come questa legge vada intesa ed applicata.

Vi è un sistema intermedio: io non so se quella pratica parlamentare, a cui con tanta autorevolezza ha fatto invocazione l'on. Casana, permetta in questo momento di richiamare utilmente questo temperamento, questa formula intermedia, che sarebbe di applicare agli automobili e alla responsabilità dei proprietari l'istituto limitativo di responsabilità del preponente che vige in diritto marittimo, l'istituto cioè dell'abbandono, il che porterebbe in pratica a limitare la responsabilità civile del proprietario dell'automobile, che, nel peggiore dei casi, perderebbe il valore dell'automobile. Se questo istituto potesse utilmente essere accolto forse risponderebbe anche alla teorica, così dottamente sostenuta dal mio amico senatore Chironi, perchè, anche quando nel nostro diritto storico abbiamo avuto la forma di responsabilità obbiettiva, cioè quella della corrispondenza tra il comodo goduto e l'incomodo sopportato, avevasi la concessione di liberarsi mediante l'abbandono della cosa da cui prima si trasse l'utile e poi si sarebbe derivata la fonte della responsabilità passiva. Non so se si possa oggi invocare una modificazione di questo articolo 5

in questo senso, ma se non lo si modifica in questo senso bisogna scegliere una delle due vie: o vuolsi la responsabilità illimitata, indeclinabile, assolutamente solidale del proprietario allorchè vi sia colpa nel suo preposto ed allora leggete l'articolo come è scritto; oppure volete quest'articolo 5 intenderlo nel senso che si rompe il vincolo di solidarietà, nel senso cioè che non si fa qui luogo alla applicazione degli articoli 1152 e 1153, cioè di quelle disposizioni che fondano le responsabilità del proponente sulla rappresentanza o quanto meno sulla mala preposizione, e questo è il fondamento tradizionale di siffatta responsabilità, ed allora fate luogo all'art. 1156 in cui la solidarietà si fonda esclusivamente sul concorso delle due colpe, e interpretate l'art. 5 in questo senso che quando ciascuno dei responsabili civili è chiamato a rispondere, ognuno d'essi potrà esonerarsi dimostrando di non aver concorso nel fatto generativo del danno e riuscirà così ad essere completamente assolto dal rispondere del danno stesso. Pregherei l'on. ministro dei lavori pubblici, che è anche un egregio giurista, di chiarire nettamente quale abbia voluto essere l'intenzione del legislatore affinchè esca da questa discussione una interpretazione che abbia tale valore di autenticità da non permettere dubbi nella pratica applicazione della legge.

Chiederò anche il permesso di fare un'altra osservazione.

Uno dei mezzi coi quali si esercita in danno degli automobilisti la speculazione, permettete che la chiami così, non certo lodevole, delle guardie comunali dei diversi paesi d'Italia che mettono così frequentemente, e spesso così arbitrariamente, talvolta inventando la presenza stessa dell'automobile in un paese, in contravvenzione l'automobilista, uno dei mezzi di coazione è quello di chiamare il proprietario dell'automobile davanti tutte le preture del Regno. Che cosa ne viene in pratica? (io ho la modesta abitudine di vedere le cose dal punto di vista della pratica). Ne viene che tutte le volte che un proprietario è chiamato a comparire davanti la pretura di Lecce o di Sondrio o di Velletri, se risiede a Torino, a Genova, a Milano, o a Palermo, finisce col fare l'oblazione, perchè gli conviene molto di più rassegnarsi a subire questa forma di imposizione, anche se

assolutamente illegittima, anche se potesse, presentandosi, dimostrare che non è mai passato in quel comune (giacchè la nostra prassi giudiziaria ci ha dato esempi di casi ripetuti in cui le contravvenzioni sono state contestate ad automobili che in quel comune non avevano mai posato le loro ruote). Meglio che affrontare le noie, il disagio e le spese del lontano processo, al contravvenuto conviene quindi rassegnarsi a fare l'oblazione, e la guardia prende quel che era la quota precedente, e che sarebbe adesso il suo sesto, ed arrotonda il proprio stipendio con questa forma di guadagno davvero non molto laudabile. Ed allora, dato che non si voglia, per diverse ragioni, riformare la legge e rimandarla all'altro ramo del Parlamento (cosa che non mi auguro, perchè stiamo tanto male ora, nel trattamento fatto all'automobilismo, che qualunque legge rappresenta un miglioramento), io domando se non si possa nel regolamento inserire una disposizione, la quale stabilisca che la competenza giudiziaria in tema di contravvenzioni sia assegnata esclusivamente al luogo in cui l'automobile è iscritto, anche qui trasportando il criterio del diritto marittimo, per cui la competenza è esercitabile nel luogo di armamento della nave.

Badate bene, onorevoli colleghi: non dico la competenza per la lesione alle persone o pei danni alle cose, perchè allora io comprendo benissimo che in questo conflitto di interessi merita più riguardo il leso che l'offensore, se anche involontario, dell'altrui diritto, ed in questo caso la giurisdizione obbiettiva locale deve essere mantenuta come è saviamente fissata nella legge in esame; ma in tema di contravvenzioni per le velocità, pei lumi anteriori o posteriori, per l'uso delle sirene, per lo scappamento libero ed altre simili violazioni di una legge puramente e semplicemente di polizia stradale, mi pare che si dovrebbe riassumere in un'unica sede la competenza giudiziaria.

Mi sono chiesto, prima di osare di sottoporvi questo mio desiderio, se non dovessi formularmi un dubbio di diritto costituzionale, quello cioè se si potesse in un regolamento stabilire una determinazione di giurisdizione, la quale costituisse una eccezione alle regole comunemente disciplinanti le norme della giurisdizione penale; ma a me è parso di potere vittoriosamente rispondere a questo dubbio col rilevare

che noi non siamo in tema di una violazione di quelle che l'Ahrens chiamava violazioni del diritto naturale, siamo in tema di violazione di una norma creata dalla legge (come sempre quando ci troviamo in tema di contravvenzione), ed allora la legge che crea la norma repressiva, la legge che crea la figura punibile, può anche disciplinare tranquillamente la giurisdizione che deve riconoscere se la punibilità vi è ed applicare la pena. Io quindi mi permetterei di formulare questo modesto desiderio, che, a raggiungere i fini di equità a cui la legge è stata improntata, il regolamento stabilisse che la giurisdizione per conoscere e decidere le contravvenzioni fosse unica per ciascuna automobile e fosse determinata dal luogo in cui l'automobile ha la sua iscrizione presso l'ufficio tecnico.

POLACCO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

POLACCO. Dopo i discorsi di così eminenti colleghi, mi propongo di essere brevissimo e dichiaro le ragioni per cui mi associo in massima a quanto hanno detto gli onorevoli Chironi e Rolandi-Ricci; tanto che io domanderei all'onor. ministro una interpretazione in senso opposto a quella che gli richiede il nostro pur benemerito Ufficio centrale.

L'Ufficio centrale dice al ministro: noi vi domandiamo una interpretazione autentica (sono parole dell'Ufficio) dell'art. 5 nel senso che ci rassicurate cessare l'obbligazione solidale al risarcimento quando non concorre colpa del proprietario con quella del conducente l'automobile; altrimenti crediamo che si sancirebbe una ingiustizia. Io attendo e invoco invece dal ministro l'affermazione opposta, perchè altrimenti, non solo si innoverebbe senza motivo il Diritto comune vigente, ma si andrebbe contro lo spirito della legge quale emerge dalla relazione che l'accompagna e da tutto quello che è stato detto nella discussione di questo disegno nell'altro ramo del Parlamento.

Comunque la si pensi in ordine di principi, prescindendo cioè da valutazioni scientifiche del fenomeno per avventura più esatte e rispondenti a concetti oggi largamente diffusi, sta il fatto, onor. amico Chironi, che non soltanto nella relazione del nostro Ufficio centrale, ma e nella stessa relazione ministeriale e nei dibattiti avvenuti nell'altra Camera si

è parlato di inversione di prova. Il principio che si volle fermare anzitutto è il seguente: mentre ordinariamente, trattandosi di colpa aquiliana, tocca al danneggiato provare la colpa di chi gli ha arrecato il danno, qui se ne prescinde; la prova della colpa dell'automobilista si dà per presupposta, e tocca a lui dimostrare che l'infortunio avvenne nonostante che egli abbia usato tutta la possibile diligenza. Ecco il principio che realmente l'articolo ha voluto stabilire con questa cosiddetta inversione di prova, animato da quella idea che ispira tutta la legge, di stringere cioè un po' i freni di fronte a certe corse pazze, vertiginose, che costituiscono un continuo attentato alla incolumità dei cittadini e che fanno, quasi quotidianamente, nel nostro paese innocenti, lacrimevoli vittime. Scopo precipuo dunque fu la maggior tutela dei danneggiati.

Non risulta invece da alcun lavoro preparatorio del nostro disegno di legge che si sia inteso di mitigare la condizione dei responsabili, come la si mitigherebbe se, passando a determinarne il numero e l'entità del vincolo, si venisse a togliere quella solidarietà tra l'autore del danno e chi lo ha preposto a condurre l'automobile, che già scende dal combinato disposto degli articoli 1153 e 1156 del Codice civile. Ed io insisto particolarmente sul primo di questi articoli, il quale fa al committente e padrone una posizione più grave di quella che non faccia al genitore rispetto alla responsabilità sua per le colpe del figlio minore, o al tutore per quelle del pupillo e simili, perchè, mentre costoro hanno la possibilità di dimostrare che il fatto avvenne senza ch'essi lo abbiano potuto impedire e quando forniscano tale prova sono esenti da responsabilità, tale facoltà di prova è negata al committente e al padrone.

Nella stessa relazione ministeriale si è fatto appello all'art. 1153, e però io credo che la disposizione che ci sta sott'occhio non rappresenti che un'applicazione di un principio comune del nostro diritto, che non c'è nessuna ragione, e non c'è stato nessun accenno a voler sovvertire nel caso concreto.

Aggiungo che, statuendo altrimenti, si concederebbe, come molto giustamente mi faceva osservare il collega Petrella, un *bill* di indennità ai proprietari che si vuole invece molto oculati, in quanto che è evidente che il pro-

prietario, col dimostrare che aveva scelto per guidatore una persona munita di regolare patente e gli aveva dato tutte le istruzioni sul modo come doveva regolarsi, si esonererebbe sempre da responsabilità; ed il danneggiato troverebbe per responsabile solo il guidatore, cioè una persona che normalmente non ha di che pagare. Ragione pratica anche questa, tutt'altro che disprezzabile, che concorre con le ragioni teoriche e mirabilmente le conforta. Attendo perciò dal ministro la dichiarazione che con questo articolo si è voluto applicare il principio generale del diritto e non altro.

E, poichè ho la parola, per non tediare un'altra volta il Senato con questioni secondarie, domanderò subito qualche altro schiarimento.

Nell'art. 3 si dice che i comuni possono emanare appositi regolamenti, purchè tali regolamenti non contengano disposizioni contrarie o già comprese nelle leggi e nei regolamenti governativi. Dunque all'autorità comunale si dice: badate bene, nei vostri speciali regolamenti non solo non potrete stabilire delle norme contrarie a quelle delle leggi e dei regolamenti governativi, ma dovrete per di più astenervi dal ripetere norme ivi comprese. Ciò mi pare assai strano.

Che male c'è, domando io, se un regolamento locale ripete una norma che già si trova in una legge o in un regolamento governativo? È provvido anzi che, nell'atto in cui l'autorità locale fa un regolamento per gli automobili, riproduca anche talune disposizioni valide per tutto il Regno, sicchè gli interessati abbiano completo il quadro delle norme a cui attenersi. Io crederei di avere trovata la chiave di così strano divieto nella disposizione dell'art. 12 circa la competenza delle pene pecuniarie: vi si dice che il provento delle ammende o delle oblazioni è devoluto allo Stato se trattasi di contravvenzioni a leggi o regolamenti generali, ed ai comuni se trattasi di contravvenzioni a regolamenti o disposizioni comunali. Si è temuto forse che, se un regolamento locale ripete sanzioni contenute già in leggi e regolamenti generali governativi, l'autorità del luogo abbia poi la pretesa di applicarle a proprio profitto, il che certo non può ammettersi. Ma sarà, mi sembra, opportuno chiarire questo punto nelle norme regolamentari che il Governo detterà per l'applicazione della presente legge, si da

ricondere entro i limiti di ragione questo altrimenti inesplicabile divieto.

Ed in ultimo desidererei una spiegazione sull'art. 8, il quale parla dei casi in cui le pene possono essere aggravate. Alla lettera b) si dice: le pene di cui al precedente articolo devono essere aumentate, se il contravventore si serve di un veicolo che non gli appartenga o senza l'autorizzazione di chi ha il diritto di disporre. Nella relazione ministeriale, invece di quell' *o* si trova un *e*; forse può persuadere più l' *e* che l' *o*: comunque, nel disaccordo fra la relazione ministeriale e il testo che abbiamo dinanzi, io desidero dalla gentilezza dell'on. ministro un chiarimento anche su questo punto.

BETTONI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BETTONI. La questione giuridica che è stata lusingata dal collega Chironi, dall'on. Rolandi-Ricci e dal senatore Polacco è di tale importanza e di tale gravità da sollevare il dubbio, se non convenga che la legge, per questo punto, debba essere studiata più accuratamente, in modo che il concetto che si vuole scaturisca dall'art. 5 possa riuscire nitido e tale da eliminare gli equivoci avvisati, e che potrebbero poi un giorno creare imbarazzo, in caso di contravvenzioni, che avvenissero in base allo stesso art. 5.

Per questo io chiedo all'on. ministro se non gli sembri opportuno di sospendere la discussione intorno a questo disegno di legge, rimandando ad uno studio più profondo, dal quale provenga quella interpretazione chiara e precisa, che è desiderata, perchè la legge abbi agli effetti che da essa ci ripromettiamo. (*Segni di assenso*).

Presentazione di disegni di legge.

DI SAN GIULIANO, *ministro degli affari esteri*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DI SAN GIULIANO, *ministro degli affari esteri*. Ho l'onore di presentare al Senato i seguenti disegni di legge già approvati dall'altro ramo del Parlamento:

Convenzione consolare fra l'Italia e la Bulgaria firmata a Sofia il 25 febbraio 1910;

Convalidazione del Regio decreto 1° agosto 1910, n. 610, che ha dato esecuzione all'accordo commerciale provvisorio del 6 giugno 1910 col Canada;

Convalidazione del Regio decreto 26 giugno 1911, n. 580, col quale è stata data esecuzione all'accordo commerciale provvisorio del 9 maggio 1911 fra l'Italia e il Portogallo.

Prego il Senato che voglia trasmettere questi tre disegni di legge alla Commissione per i trattati.

PRESIDENTE. Do atto all'on. ministro degli affari esteri della presentazione di questi disegni di legge che saranno trasmessi, secondo la sua richiesta, alla Commissione dei trattati.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

TEDESCO, *ministro del tesoro*. Ho l'onore di presentare al Senato il seguente disegno di legge già approvato dall'altro ramo del Parlamento:

Maggiore assegnazione per soprassoldo a truppe comandate in servizio di pubblica sicurezza da iscrivere nello stato di previsione della spesa del Ministero dell'interno per l'esercizio finanziario 1911-912.

PRESIDENTE. Do atto all'on. ministro del tesoro della presentazione di questo disegno di legge, che sarà trasmesso alla Commissione di finanze.

Ripresa della discussione.

PRESIDENTE. Torneremo ora alla discussione sul disegno di legge riguardante la « circolazione degli automobili ».

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SACCHI, *ministro dei lavori pubblici*. Anzitutto mi corre l'obbligo di ringraziare l'Ufficio centrale e il suo valoroso relatore per avere riconosciuta l'equità delle disposizioni sostanziali di questo disegno di legge, equità tanto più notevole, in quanto trattavasi di contenere i diritti di coloro che si servono di questo nuovo mezzo di trasporto ed i diritti della incolumità altrui.

Il disegno di legge da me presentato - e mi pare sia conveniente affermarlo sin d'ora, perchè il Senato lo abbia presente nell'esame non soltanto delle singole disposizioni, ma anche della proposta di sospensiva dell'onorevole Bettoni -

tempera notevolmente le gravissime multe sancite dal regolamento attualmente in vigore, è fra le più favorevoli all'automobilismo che siano state promulgate. Io ho fatto all'uopo compiere degli studi comparativi e posso anche dire che a giudizio degli stranieri, i quali lo hanno esaminato, questo disegno, pur con le sue inevitabili mende, rappresenta una tappa verso quella sistemazione organica legislativa a cui si potrà e dovrà arrivare, sgombrando l'animo da ogni vieto pregiudizio contro l'automobilismo.

E sono lieto che questo convincimento sia anche dell'Ufficio centrale, come ci è prova la raccomandazione da esso fatta nella perspicua relazione dell'onor. San Martino, raccomandazione che dichiaro senz'altro di accettare, riservandomi di discutere poi la questione relativa all'art. 5, su cui hanno interloquito giuristi così eminenti.

E desidero ringraziare l'Ufficio centrale del Senato di non aver proposto emendamenti che potessero ritardare l'approvazione delle presenti proposte. L'onor. senatore Rolandi-Ricci ha opportunamente osservato che alla esistente condizione di cose è preferibile questa legge, per quanto possa non essere del tutto corrispondente alle aspirazioni degli automobilisti. Basta difatti pensare ai continui lamenti per il rigore eccessivo delle ammende stabilite dall'art. 3 della legge 15 luglio 1909 anche per contravvenzioni di scarsa importanza, per comprendere quanto sia giusto il desiderio degli automobilisti di uscire dall'attuale stato di cose, il quale proviene forse dal pregiudizio dianzi accennato e che considera l'automobile come la vettura del ricco che invade a danno del povero la strada del pubblico. Ormai le idee sono mutate. I servizi resi dall'automobilismo sono tali e tanti che questo sospetto non può aver ragione d'essere.

L'Ufficio centrale ha fatto la raccomandazione di avviare (ed io lo riconosco indispensabile) la legislazione sulla circolazione stradale a criteri di maggior organicità, in modo che non i soli automobili, ma tutti gli altri mezzi di trasporto siano insieme sistematicamente considerati con norme comuni e con una gradualità di misura relativamente alle pene, diversa a seconda della specialità dei trasporti medesimi, e del pericolo che ciascuna

di esse può rappresentare per la pubblica incolumità.

Io su questo sono perfettamente d'accordo e mi dichiaro disposto ad avviare gli studi nel senso proposto. Mi farò anzi dovere di rivolgere in tal senso una circolare alle autorità competenti e questo sarà un primo passo verso quella unicità ed organicità di norme per la circolazione stradale, che è sperabile costituiscano la regola del domani.

In secondo luogo, l'Ufficio centrale si è occupato della questione, tanto autorevolmente esaminata dall'on. senatore Casana, della mano da tenere. È una questione che affanna, si può dire, anche i congressi automobilistici perchè, malgrado la sua apparente semplicità, difficilissima a risolvere.

Anch'io credo, per quanto non vi abbia alcuna esperienza, che come espose l'on. senatore Casana, data la posizione del guidatore, sarebbe logico imporre la sinistra; ma l'Ufficio centrale stesso riconosce che non si può questo ottenere ad un tratto per virtù di disposizione legislativa, anche perchè all'estero i sistemi sono diversi, tanto che la conferenza internazionale di Parigi non è riuscita ad un accordo tra le diverse opinioni.

E poi ci sono le consuetudini locali, specialmente quelle dei carrettieri, i quali meritano certamente tutti i riguardi, ma quante volte s'incontrino sulla strada pubblica, li troviamo costantemente sul loro veicolo del tutto indifferenti sull'andamento del loro carretto e del cavallo che lo tira.

Le consuetudini locali costituiscono un ostacolo che certamente si può superare, ma gradualmente e, si può dire, in principal modo in forza d'una progressiva educazione.

L'art. 4 del disegno di legge non fa che conservare le disposizioni del vigente regolamento.

Esso stabilisce come regola la destra, perchè in tutte le campagne questo è il sistema seguito; ma ammette che nelle città, con avvisi visibili alle porte e lungo le vie, si prescriva altrimenti per la circolazione nell'interno degli abitati.

Quanto poi alla osservazione fatta dall'onorevole senatore Casana, che alcuni comuni questi avvisi li estendono anche al contado; questo è certamente un abuso, contro le facoltà date finora dal regolamento del 29 luglio 1909,

facoltà che valgono per l'interno del fabbricato e non si possono applicare al contado. Bisognerà evitare che simili abusi, se si verificano, siano continuati o incitati, ed a ciò mi propongo di provvedere; ma non si può affermare che l'inconveniente sia possibile per effetto del vigente regolamento.

Io mi impegno, come chiede l'Ufficio centrale, di rivolgere premure ed inviti alle amministrazioni cittadine perchè nell'interno dell'abitato tutte procurino di adottare gradualmente la misura di tenere la sinistra, e quando la conferenza internazionale dei vari Stati sarà nuovamente convocata, i delegati italiani terranno presenti gli autorevoli voti dell'Ufficio centrale.

Aggiungo anzi che esaminerò se non convenga al nostro paese di farsi parte diligente nel promuovere la conferenza per regolare i punti lasciati in sospenso da quella di Parigi.

È il passo alla questione della contestazione delle contravvenzioni da parte degli agenti, questione alla quale pure si è riferita la raccomandazione dell'Ufficio centrale. L'Ufficio centrale ha riconosciuto come non possa farsi a meno della disposizione che vieta di considerare la contestazione come *conditio sine qua non* della validità della contravvenzione, perchè chi è in automobile ha la possibilità di sfuggire. Ma io convengo che, sempre quando sia possibile, debbano gli agenti fare la contestazione e che si debba usare la maggiore cautela perchè non avvengano le così dette contravvenzioni al volo.

Io già con circolare del 1º gennaio 1910 rivolsi appello alle prefetture del Regno perchè promuovessero dalle provincie e dai comuni provvedimenti di rigore a carico degli agenti che elevassero contravvenzioni non giustificate o si astenessero di regola dal fare la contestazione. Comunque, della raccomandazione dell'Ufficio centrale terrò conto anche nella compilazione del regolamento.

Del resto, tutti gli onorevoli senatori avranno notato come in questo disegno di legge si sia ridotta notevolmente la partecipazione degli agenti agli utili delle contravvenzioni e si sia anche ammessa la facoltà nell'autorità giudiziaria di ridurla. Credo questa disposizione di grande efficacia, perchè dà modo all'autorità giudiziaria di reprimere questa che

è certamente una pessima speculazione, come giustamente l'ebbe a chiamare l'onor. Rolandi-Ricci.

Certo non si possono disinteressare completamente gli agenti perchè si toglierebbe ogni stimolo alla loro vigilanza: e del resto questo criterio già esiste nel nostro ordinamento generale in materia di contravvenzioni.

Riconosco altresì l'opportunità della raccomandazione dell'Ufficio centrale relativa alle scuole private di automobilisti e son lieto di poter dichiarare che per conto mio ho cercato d'inspirarmi alle maggiori cautele. In una provincia dove erano più estesi gli abusi non si mancò neppure di diffidare, per mezzo di avvisi pubblicati sui giornali, il pubblico perchè sapesse in modo preciso che la facoltà di rilasciare certificati equivalenti ai diplomi ufficiali appartiene solo alle scuole che siano previamente approvate dal Governo.

Riconosco che le scuole poste sotto il patronato, la tutela e la responsabilità di enti pubblici e specialmente dei più importanti sodalizi automobilistici dovrebbero essere le sole a rilasciare questi certificati. Ma non potendosi praticamente vietare la scuola privata, basta richiedere che i loro alunni debbano presentarsi all'esame presso i Circoli delle ferrovie o presso gli uffici del genio civile.

Quanto al rigore, giustamente raccomandato dall'Ufficio centrale, io credo sia il caso di ispirarvisi; a tal fine, del resto, vi sono già le disposizioni del regolamento del 29 luglio 1909 e le norme di una ministeriale del dicembre del 1909.

L'onor. Casana ha pure parlato della questione del fanale spento posto al di dietro della vettura. Questo inconveniente si potrebbe ovviare con lo stabilire che questi fanali siano alimentati dalla stessa fonte alla quale attingono la luce quelli posti innanzi alla vettura. Ma ad ogni modo credo che, data la disposizione attuale, spetti sempre all'apprezzamento del magistrato di riconoscere se nel fatto vi sia stata colpa o no, poichè quando inizialmente il fanale era stato acceso e poi, come può succedere, si sia spento, allora non vi può essere responsabilità.

La materia della responsabilità in questo disegno di legge è regolata dagli articoli 5 e 10.

Qui l'Ufficio centrale ha fatto una racco-

mandazione ed ha proposto una interpretazione, per separare in taluni casi la responsabilità civile del guidatore dell'automobile da quella del proprietario.

Parlarono su questa materia con la grande competenza che tutti riconosciamo, gli eminenti giuristi senatori Chironi, Rolandi-Ricci e Polacco, ed esposero chiaramente le teorie vigenti sopra la questione dell'inversione della prova.

La mia opinione è che gli articoli di questa legge non fanno altro che rispecchiare il principio di diritto già esistente nella nostra legislazione.

L'art. 10 riguarda la responsabilità penale ed ha riscontro nel principio accolto nell'articolo 60 del Codice penale, in cui è disposto che la pena si applica anche a colui che è investito dell'autorità superiore, quando egli non abbia esercitato la diligenza che poteva esercitare per impedire il fatto.

L'art. 5 riguarda la solidarietà civile. Ora è evidente che l'art. 5 non poteva mutare quella che era la disposizione fondamentale della nostra legislazione.

È stato infatti ormai riconosciuto dalla pratica giurisprudenza come i principii antichissimi sulla responsabilità aquiliana siano così sapientemente raccolti nella nostra legislazione, che la giurisprudenza ha potuto adattare l'applicazione pratica delle singole disposizioni al movimento progressivo del diritto.

Per l'inversione della prova, ad esempio, praticamente, come osservò il senatore Polacco, quando si presenti un povero viandante con la testa rotta o con una gamba fracassata, come è possibile immaginare che il magistrato gli domandi di provare, nella sua qualità di attore, che l'automobile investitore è stato colpevole? È evidente che in questo caso la colpa è in *re ipsa*, ma è d'altra parte salva la prova del contrario, essendo consentito a chi è stato causa del danno di dimostrare che ha fatto tutto il possibile per evitarlo e che il danno è dipeso anche dalla colpa dello stesso pedone.

Quindi le disposizioni del disegno di legge rispecchiano la nostra legislazione fondamentale, e non mi pare perciò che abbiano bisogno di nessuna interpretazione autentica, in quanto che, per interpretarle, nella pratica applicazione, il giurisperito non dovrà che ispirarsi

ai concetti fondamentali, ai quali sono informati questi articoli. E ciò tanto più, in quanto, come io rammento, e come deve rammentare questa Assemblea, ove siedono i più alti nostri magistrati, costantemente le Corti supreme hanno dichiarato che in fatto d'interpretazione, i lavori preparatori, le discussioni sono certamente fonti di notizie, di cognizioni, di criteri utili per l'applicazione della legge; ma la legge non può essere interpretata autenticamente se non per legge.

Il mio argomento, se non è riuscito a dimostrare, spero abbia almeno posto chiaramente davanti al Senato la condizione delle cose, nel senso che questo disegno di legge non innova, a scapito dell'automobilismo, i criteri fondamentali del nostro diritto e non li innova neppure a danno del pedone; ma rispetta invece il diritto nostro così come è, e come fu interpretato dall'altissima sapienza della nostra magistratura e dagli scienziati, che in questa materia della colpa e della responsabilità civile hanno fatto studi così notevoli, i quali (e basterebbe citare soltanto quello del senatore Chironi), fanno grande onore all'Italia.

Il Senato può dunque essere sicuro che di tutte le raccomandazioni e di tutti gli autorevoli consigli che mi furono qui dati io terrò il massimo conto, tanto più che dovendosi fare il regolamento, si potrà approfittarne per introdurre provvedimenti opportuni. E qui anzi colgo l'occasione per dire che non posso consentire con l'on. Rolandi-Ricci in tutto quanto egli ha detto circa l'esonero da ogni responsabilità civile nel caso che l'automobile dopo di aver ucciso persone venga abbandonata. I rottami di un automobile che abbia causato un investimento così violento, da uccidere due o tre persone non possono bastare a compensare il grave danno.

Per quanto invece l'on. Rolandi-Ricci ha detto circa l'autorità giudiziaria competente a conoscere delle liti per risarcimento di danni causati dall'automobile, riconosco che la materia è degna di studio. Sull'argomento il presente disegno di legge contiene una disposizione che io credo giusta, giovevole ed equa per tutte le parti.

Noi abbiamo infatti ammesso che, entro due mesi dal giorno in cui accadde l'infortunio, l'azione di risarcimento di danni possa essere

intentata davanti l'autorità giudiziaria competente nel luogo ove il danno si verificò. Il termine è stato limitato a due mesi per impedire che si faccia di questa disposizione uno strumento di persecuzione contro l'automobilismo. Comunque, assicuro l'on. Rolandi-Ricci che prenderò in esame la sua proposta di rendere unica la competenza, ma solo limitatamente alle contravvenzioni, perchè l'art. 5 del progetto dispone altrimenti per i danni. Con tale limitazione, non ho difficoltà a far esaminare se la proposta possa essere accolta nel regolamento. Così sarebbe ancor più e meglio eliminata la possibilità di perseguire ingiustamente l'automobilismo.

L'automobilismo non è più un lusso sportivo; è diventato una necessità della nostra vita economica, un mezzo di trasporto utilissimo per l'industria e per il commercio. E in Italia specialmente è un mezzo di trasporto indispensabile in tante regioni, ove sarebbe impossibile sostituirlo.

Ed io anzi sono lieto di comunicare al Senato che con le concessioni di servizi pubblici automobilistici avvenuti in questi giorni, si superano i 10,000 chilometri di linee in servizio pubblico, esempio non conosciuto in nessun altro Paese, e che ci pone in prima linea, con un vero primato civile, per l'automobilismo in servizio pubblico.

E quando questa legge sarà passata, anche per giusto riguardo all'automobilismo privato, io credo che il nostro paese anche in questa materia non sarà secondo ad alcun altro. (*Approvazioni*).

SAN MARTINO ENRICO, *relatore*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SAN MARTINO ENRICO, *relatore*. Anzitutto devo ringraziare profondamente l'onorevole ministro per le sue dichiarazioni che nella massima parte danno soddisfazione ai voti espressi dall'Ufficio centrale.

Risponderò poi brevissimamente al collega senatore Chironi.

Per quanto riguarda l'art. 5, il collega Chironi, da eminente giurista, mi potrebbe trascinare sopra un campo che è il suo e che non è il mio, e quindi sono fermamente deciso ad evitare una tenzone che sarebbe veramente disuguale.

Io tengo però a dichiarare, a nome dell'Ufficio centrale, che l'osservazione fatta sull'articolo 5 aveva come precipuo scopo quello di chiarire questo articolo, che veramente non appariva sufficientemente nitido nel progetto di legge, e che quindi avrebbe potuto dar luogo a qualche confusione. Non nego che sarebbe stato anche desiderio, se non di tutti i componenti l'Ufficio centrale almeno di alcuni, che da questa discussione avesse potuto prendere le mosse un qualche provvedimento più radicale nel senso indicato nella relazione, ma dopo le dichiarazioni dell'onorevole ministro non crede l'Ufficio centrale che sia questo il momento d'insistere. Quanto all'inversione della prova, che l'onor. Chironi afferma inesattamente denominata, l'Ufficio non ha fatto altro che seguire il nome usato nella relazione ministeriale (pag. 3).

Certo l'Ufficio centrale non ritiene che questa legge rappresenti un ordinamento perfetto della materia, ma deve pure ammettere che l'automobile è un mezzo moderno, entrato da poco tempo nella circolazione, e che quindi il suo ordinamento certo non potrà procedere che passo passo, e progressivamente. Riconosce però che l'attuale legge coordina molti elementi prima disciplinati da regolamenti che erano disparati fra di loro, dà sanzione legislativa a materie che erano lasciate al capriccio delle autorità municipali, e però crede che allo stato attuale questa legge segni un progresso e sia da approvare.

Con questi sentimenti, l'Ufficio centrale ha l'onore di raccomandare all'approvazione del Senato la legge ringraziando ancora una volta il ministro per le sue dichiarazioni.

CASANA. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CASANA. Ho il dovere di ringraziare l'onorevole ministro della dichiarazione fatta che nel regolamento si provvederà a togliere il dubbio, che l'interpretazione letterale delle parole riguardanti il fanale posteriore dell'articolo 7 porterebbe. Così pure debbo dire al senatore Chironi che parlando dell'art. 5 non intesi affermare una convinzione mia, ma promuovere delle dichiarazioni del ministro, le quali sono state appunto molto esplicite, avendo il ministro affermato che coll'art. 5 non s'in-

tende innovare alle disposizioni del Codice civile.

Fermandomi ora all'art. 4, io comprendo perfettamente che non si possa pel momento fare innovazioni circa le abitudini attuali nella circolazione dei veicoli, ma prego l'onorevole ministro di non dimenticare che l'argomento è così importante che, se anche all'estero non si decidessero ad adottare quel sistema, vale la spesa che l'Italia si metta per prima su quella via, e credo di poter ripetere l'affermazione che certamente nella massa di tutti coloro che si valgono di veicoli ordinari, si troverà più presto l'adesione alla innovazione di quello che da taluni si possa credere; perchè essa corrisponde ad un vero bisogno per tutti quelli che questi veicoli, e specialmente i carri, conducono nelle vie ordinarie. Nella fiducia che la mia parola sia germe che più tardi produca i suoi frutti io ringrazio il ministro.

BETTONI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BETTONI. Io avevo proposto la sospensiva perchè mi pareva che vi fosse una divergenza molto marcata tra gl'intendimenti del ministro e quelli dell'Ufficio centrale. Ciò risultava dalla interpretazione diversa attribuita dall'on. ministro all'art. 5 in confronto a quanto è detto nella relazione dell'Ufficio centrale.

Ma, poichè l'Ufficio centrale ha acceduto alle idee del ministro, non ho più alcuna ragione di mantenere la mia proposta di sospensiva.

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

Passeremo ora alla discussione degli articoli, che rileggo:

Art. 1.

Tutti i veicoli a trazione meccanica, destinati a circolare senza guide di rotaie sulle strade ordinarie, sono soggetti, per quanto concerne la circolazione, alle disposizioni della presente legge e del regolamento da approvarsi con decreto Reale, sentito il Consiglio di Stato.

(Approvato).

Art. 2.

Ogni veicolo, di cui all'articolo precedente, deve essere munito di licenza di circolazione e chi lo conduce di certificato di idoneità. La licenza ed il certificato debbono essere pre-

sentati dal conducente ai funzionari ed agenti autorizzati che ne facciano richiesta.

La licenza e il certificato, tranne i casi indicati nel regolamento, sono rilasciati l'una in seguito a prova e l'altro dopo un esame da compiersi nei modi stabiliti dal regolamento e, quanto al certificato di idoneità, dopo una visita medica diretta ad accertare che il richiedente non è soggetto ad imperfezioni fisiche che possano diminuire la capacità a condurre un veicolo a trazione meccanica.

Ai funzionari incaricati delle prove e degli esami spetterà una indennità fissa di lire 20 in caso si tratti di automobili, e lire 10 se di motocicli quando le prove e gli esami sieno richiesti da singoli individui; spetterà invece una indennità fissa di lire 5 e rispettivamente di lire 3 per ciascun esaminando quando sieno richieste da scuole di conducenti riconosciute dal Governo e per gruppi di individui che sieno allievi delle scuole stesse. Ai detti funzionari spetterà inoltre il rimborso delle spese di viaggio quando debbano recarsi fuori della sede d'ufficio.

L'indennità giornaliera, di cui alle disposizioni vigenti, è dovuta soltanto nel caso in cui i funzionari debbano pernottare fuori della sede di ufficio.

(Approvato).

Art. 3.

I comuni possono emanare appositi regolamenti per la circolazione dei veicoli nell'interno dell'abitato e nelle adiacenti vie suburbane, purchè tali regolamenti non contengano disposizioni contrarie o già comprese nelle leggi e nei regolamenti governativi, e siano approvati dal Ministero dei lavori pubblici.

Coll'approvazione del Prefetto, può essere dai comuni, anche mediante disposizioni speciali, vietato il transito e limitata la velocità in dati tratti di via, soltanto per riconosciute ragioni di sicurezza pubblica, e con l'obbligo di apporre su quei tratti di via scritte ben visibili ed illuminate di notte.

È in ogni tempo ammesso il ricorso al ministro dei lavori pubblici contro le disposizioni che limitano la libertà di circolazione.

Il regolamento per l'esecuzione della presente legge stabilirà le dimensioni e le caratteristiche delle scritte e delle segnalazioni.

(Approvato).

Art. 4.

I veicoli di qualunque sorta circolanti sulle strade ordinarie senza guida di rotaie sia negli abitati che in campagna dovranno tenere costantemente la destra e per oltrepassare altri veicoli dovranno portarsi sulla sinistra.

I comuni che abbiano nell'abitato una circolazione tramviaria, possono prescrivere che nell'interno dell'abitato si tenga la sinistra apponendo all'ingresso della città una scritta ben visibile ed illuminata di notte.

Tutti i veicoli che circolano sulle strade ordinarie nel tempo compreso fra un'ora dopo il calare e un'ora prima del levare del sole, devono tenere acceso almeno un fanale.

(Approvato).

Art. 5.

Il proprietario ed il conducente di un veicolo a trazione meccanica sono obbligati solidamente a risarcire i danni prodotti a persone ed a cose dalla circolazione del veicolo, quando non provino che da parte loro si è avuta ogni cura nell'evitare che il danno si verificasse. Non possono in nessun caso considerarsi come danni per forza maggiore quelli cagionati da difetti di costruzione o di manutenzione del veicolo.

(Approvato).

Art. 6.

Il certificato di idoneità a condurre automobili o motocicli deve essere ritirato:

1° ogni qualvolta risulti diminuita nel conducente la capacità a condurre veicoli a trazione meccanica;

2° quando il conducente fosse condannato come recidivo per lesioni di persona e per gravi danni procurati a terzi;

3° quando il conducente fosse notoriamente dedito all'ubriachezza.

Può essere inoltre ritirato negli altri casi che verranno stabiliti per regolamento.

Contro il decreto del prefetto è dato ricorso al ministro dei lavori pubblici.

(Approvato).

Art. 7.

Senza pregiudizio delle pene stabilite dal Codice penale, e dalle leggi finanziarie, è punito:

1° con l'ammenda da 300 a 1000 lire o con l'arresto fino a due mesi o con entrambe le pene, chi abbandona senza soccorso la persona da lui investita che ne abbia bisogno;

2° con l'ammenda da 100 a 300 lire, chi, senza incorrere nel caso di cui al n. 1, si dà alla fuga in seguito ad investimento di persona. Non incorre in tale pena se entro i due giorni successivi all'investimento si presenti ad un ufficio comunale o di polizia.

Chi nei casi di cui ai numeri 1 e 2 si fermi immediatamente dopo l'investimento non è soggetto all'arresto preventivo comminato per la flagranza del reato dalle vigenti leggi;

3° con l'ammenda fino a 100 lire chi non ottempera all'ordine di fermarsi, intimato regolarmente da un funzionario o da un agente autorizzato che sia in divisa o porti un distintivo facilmente visibile e riconoscibile e da determinarsi dal regolamento;

4° con l'ammenda da 500 a 1000 lire chi rilascia abusivo od irregolare certificato di conformità di un veicolo ad un tipo approvato, e chi organizza gare di velocità senza speciale permesso;

5° con ammenda da 50 a 300 lire chi circola senza avere ottenuto regolare certificato di idoneità o con veicoli sprovvisti di regolare licenza di circolazione, e chi non restituisce la licenza ed il certificato di idoneità di cui è provvisto, all'autorità competente che ne abbia disposto il ritiro.

Eguale pena si applica a chi circola con veicoli sprovvisti di freni e di altri apparecchi prescritti, senza targhe di riconoscimento, o con targhe irregolari o rese intenzionalmente o per negligenza illeggibili;

6° con ammenda da 30 a 200 lire chi eccede i limiti massimi di velocità o non prende le precauzioni prescritte nei riguardi della velocità;

7° con ammenda da lire 20 a lire 100 chi tiene i fanali anteriori spenti nelle ore stabilite, chi non porta sul veicolo la licenza od il certificato di cui è provvisto, chi non denuncia nei modi prescritti i passaggi di proprietà e chi in ogni altro modo contravviene alle disposizioni contenute nel regolamento governativo di cui all'art. 1;

8° con ammenda fino a lire 20 chi fa uso di sirena o dello scappamento libero nell'in-

terno degli abitati, o tiene spento il fanale posteriore;

9° con ammenda fino a lire 20 chi contravviene alle altre norme stabilite dalla presente legge e dal regolamento che sarà emanato per la sua applicazione e, con disposizioni speciali, dai comuni, a termini dell'art. 3.

(Approvato).

Art. 8.

Le pene di cui al precedente articolo, devono essere aumentate e possono esserlo sino a raggiungere il doppio:

a) in caso di recidiva specifica entro dodici mesi da una precedente condanna. L'aggravante per recidiva non si applica agli eventuali coobbligati solidali;

b) se il contravventore si serve di un veicolo che non gli appartenga o senza l'autorizzazione di chi ha il diritto di disporre.

SAN MARTINO ENRICO, *relatore*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SAN MARTINO ENRICO, *relatore*. Mi permetto di far osservare che nel comma b) di questo articolo è occorso un errore materiale. Questo comma come risulta dallo stampato del Senato dice: «Se il contravventore si serve di un veicolo che non gli appartenga, o senza l'autorizzazione di chi ha il diritto di disporre». Si deve dire invece: «Se il contravventore si serve di un veicolo che non gli appartenga e senza l'autorizzazione di chi ha il diritto di disporre».

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SACCHI, *ministro dei lavori pubblici*. Convegno anch'io con l'on. relatore dell'Ufficio centrale che si tratta di un errore materiale, che è necessario correggere, per evitare dubbi nell'interpretazione della legge.

PRESIDENTE. Tenuto conto della correzione dell'errore materiale, di cui ha parlato l'onorevole relatore dell'Ufficio centrale, pongo ai voti l'art. 8.

Chi lo approva è pregato di alzarsi,

(Approvato).

Art. 9.

Le azioni di risarcimento dei danni, prodotti dal veicolo a trazione meccanica a persone od a cose, possono essere dal danneggiato promosse davanti all'autorità giudiziaria competente nel luogo dove il danno si è verificato, purchè non siano trascorsi due mesi dal giorno in cui è avvenuto il fatto che ha prodotto il danno.

(Approvato).

Art. 10.

È responsabile delle ammende per contravvenzioni, in cui sia incorso il conducente, anche il proprietario, qualora si trovi sul veicolo o questo circoli per suo ordine, o permesso.

(Approvato).

Art. 11.

L'accertamento delle contravvenzioni alle disposizioni della presente legge e dei regolamenti spetta ai funzionari dell'ufficio speciale delle ferrovie e a quelli del Genio civile, agli agenti giurati della polizia stradale, dipendenti dallo Stato o dagli Enti locali ed agli agenti tutti della forza pubblica.

Per accertare le contravvenzioni i detti funzionari ed agenti devono intimare ai contravventori in modo evidente di fermarsi, a meno che non osti materiale impossibilità, di cui dovrà in ogni caso farsi specifica menzione nei verbali di contravvenzione.

(Approvato).

Art. 12.

Il provento delle ammende o delle oblazioni è devoluto allo Stato se trattasi di contravvenzioni a leggi o regolamenti generali, ed ai comuni se trattasi di contravvenzioni a regolamenti o disposizioni comunali.

Sul provento delle ammende o delle contravvenzioni spetta all'agente, il quale ha regolarmente elevato la contravvenzione, la compartecipazione al sesto dell'ammenda o della oblazione salvo all'Autorità giudiziaria nella sentenza a quella amministrativa nel decreto di accettazione dell'oblazione, ridurre tale compartecipazione nei casi in cui ciò risulti opportuno per le speciali circostanze della contravvenzione.

(Approvato).

Art. 13.

Per le contravvenzioni in materia di circolazione dei veicoli a trazione meccanica il funzionario o l'agente che ha redatto il verbale deve trasmetterlo nel termine perentorio di tre giorni all'Autorità amministrativa del circondario se trattasi di contravvenzione alla presente legge od al relativo regolamento e nel termine perentorio di 24 ore al sindaco, se trattasi di contravvenzione ai regolamenti comunali o alle disposizioni speciali. L'autorità amministrativa del circondario o il sindaco nel termine perentorio di giorni 15 dalla data del verbale, quando la contravvenzione sia elevata nella provincia in cui risiede il contravventore o in provincia limitrofa, e di giorni 30 negli altri casi deve notificare agli interessati copia del verbale della elevata contravvenzione, dichiarando loro che possono essere ammessi a fare oblazione.

Il contravventore può far domanda di oblazione all'atto stesso dell'accertamento della contravvenzione, e ne è presa nota nel relativo verbale.

Appartiene all'autorità amministrativa del circondario od al sindaco accettare o rifiutare, a mezzo di apposito decreto, l'oblazione. In difetto e trascorso il termine di 30 giorni gli atti sono trasmessi all'Autorità competente per giudizio.

(Approvato).

Art. 14.

È abrogato l'articolo 3 della legge 15 luglio 1909, n. 524, ed ogni altra disposizione contraria alla presente legge.

(Approvato).

Questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

Chiusura di votazione.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la votazione a scrutinio segreto.

Prego gli onorevoli senatori, segretari, di procedere allo spoglio delle urne.

(I senatori segretari numerano i voti).

Hanno preso parte alla votazione i senatori:
Astengo.

Baccelli, Balestra, Barinetti, Barracco Giovanni, Barracco Roberto, Bettoni, Biscaretti, Blaserna, Bodio, Bonasi, Borgatta, Botterini, Bruno, Buscemi.

Cadolini, Calabria, Camerano, Carle Giuseppe, Casana, Cavalli, Cavasola, Cefalo, Cefaly, Chironi, Colleoni, Colonna Prospero, Cordopatri, Cruciani-Alibrandi.

D'Alife, Dallolio, De Riseis, De Sonnaz, Di Brocchetti, Di Broglio, Di Carpegna, Di Collobiano, Dini, Di Prampero, Di San Giuliano, Di Terranova.

Fabrizi, Falconi, Figoli, Fili-Astolfone, Filomusi-Guelfi, Finali, Florena, Frascara.

Gatti-Casazza, Gherardini, Giorgi, Goiran, Guala, Gualterio, Gui.

Inghilleri.

Leonardi-Cattolica, Lojodice, Lucca, Luciani.

Malaspina, Malvano, Maragliano, Mariotti, Martinez, Martuscelli, Massarucci, Maurigi, Mazzella, Mazziotti, Mazzoni, Mele, Melodia, Minesso, Morra.

Paganini, Pagano, Papadopoli, Parpaglia, Pasolini, Paternò, Pedotti, Perla, Petrella, Polacco, Ponzio-Vaglia.

Riolo, Rolandi-Ricci, Rossi Giovanni, Roux.

Salvarezza Cesare, Sandrelli, San Marino Enrico, Santini, Scaramella-Manetti, Schupfer, Scillamà, Sonnino, Spingardi.

Tami, Tarditi, Taverna, Todaro, Tommasini, Torrigiani Filippo, Torrigiani Luigi.

Vischi.

Approvazione del disegno di legge: « Convalidazione del Regio decreto 11 gennaio 1912, n. 2, riguardante la nomina a sottotenenti effettivi dei sottotenenti di complemento e dei sottufficiali del Corpo di spedizione in Tripolitania e Cirenaica » (N. 818).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Convalidazione del Regio decreto 11 gennaio 1912, n. 2, riguardante la nomina a sottotenenti effettivi dei sottotenenti di complemento e dei sottufficiali del Corpo di spedizione in Tripolitania e Cirenaica ».

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

BISCARETTI, *segretario*, legge:

(V. Stampato N. 618).

PRESIDENTE. È aperta la discussione generale su questo disegno di legge. Nessuno chiedendo di parlare, la dichiaro chiusa.

Si passa alla discussione degli articoli che rileggo:

Art. 1.

È convertito in legge il Regio decreto 11 gennaio 1912, n. 2, relativo alla nomina ad ufficiale effettivo di sottotenenti di complemento e di sottufficiali del corpo di spedizione in Tripolitania e Cirenaica.

(Approvato).

Art. 2.

Alle disposizioni contenute nel Regio decreto indicato nel precedente articolo sono aggiunte le seguenti:

Il limite superiore di età per la nomina, in base alla presente legge, a tenente medico e veterinario è portato a 32 anni per i sottotenenti medici di complemento ed a 30 per quelli del corpo veterinario. I sottotenenti di complemento dei corpi amministrativi ed i marescialli delle compagnie di sussistenza, appartenenti al corpo di spedizione in Tripolitania e Cirenaica, possono essere nominati sottotenenti effettivi di sussistenza indipendentemente dai titoli di studio e dagli esami prescritti dall'articolo 4 della legge 17 luglio 1910, n. 531, previo il parere favorevole delle Commissioni di avanzamento e purchè non oltrepassino il 36° anno di età e siano sottufficiali da almeno quattro anni.

I farmacisti militari di complemento del corpo di spedizione possono ottenere la nomina a farmacista militare effettivo, indipendentemente da ogni esame di concorso, previo il parere favorevole della Commissione per l'ammissione del personale dei farmacisti militari effettivi.

I sottufficiali dell'arma dei carabinieri Reali appartenenti al corpo di spedizione possono conseguire la nomina a sottotenente anche senza aver compiuto il corso di studi presso le scuole militari, purchè concorrano le condizioni indicate nella prima parte del presente articolo.

Le norme della presente legge sono applicabili anche a coloro i quali alla data della nomina ad ufficiale od a farmacista militare effet-

tivo abbiano oltrepassato il limite superiore di età per essi stabilito, ma che non l'avessero raggiunto alla data dell'imbarco.

(Approvato).

VITTORIO EMANUELE III

per grazia di Dio e volontà della Nazione

RE D'ITALIA.

Vista la legge 2 luglio 1896, n. 254, sull'avanzamento del Regio esercito, modificata con leggi 6 marzo 1898, n. 50; 3 luglio 1902, n. 247; 21 luglio 1902, n. 303; 30 dicembre 1906, n. 647; 14 luglio 1907, n. 495; 17 luglio 1910, n. 515;

Visto il Nostro decreto 24 settembre 1911, n. 1023, che indice la mobilitazione di un corpo speciale per una spedizione oltremare;

Visto il Nostro decreto 5 novembre 1911, n. 1247, col quale la Tripolitania e la Cirenaica sono poste sotto la sovranità dell'Italia;

Visto il Nostro decreto 7 dicembre 1911, n. 1282, che apporta aumenti alle unità delle armi combattenti ed alle tabelle organiche di formazione del Regio esercito;

Considerata la necessità di provvedere sin d'ora al completamento dei quadri;

Previa deliberazione del Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato per gli affari della guerra;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

I sottotenenti di complemento di fanteria, cavalleria, artiglieria e genio del corpo di spedizione in Tripolitania e Cirenaica, che ne faranno domanda, potranno essere nominati effettivi indipendentemente dai titoli di studio e dagli esami richiesti dall'art. 5 della legge di avanzamento. Quelli del corpo sanitario e veterinario potranno essere nominati tenenti effettivi prescindendo da ogni esame.

Per ottenere tali nomine occorre il parere favorevole delle Commissioni stabilite dagli articoli 30 e 31 della legge d'avanzamento.

Art. 2.

I sottufficiali di fanteria, cavalleria, artiglieria e genio del corpo di spedizione potranno conseguire la nomina a sottotenente anche

senza aver compiuto il corso di studi presso le scuole militari, purchè non oltrepassino il 36° anno di età, abbiano anzianità di almeno quattro anni di sottufficiale, e siano giudicati dalle Commissioni di avanzamento meritevoli del grado di ufficiale.

Art. 3.

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 11 gennaio 1912.

VITTORIO EMANUELE

GIOLITTI.

P. SPINGARDI.

Visto: *Il Guardasigilli*

FINOCCHIARO-APRILE.

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

Approvazione del disegno di legge: « Convalidazione del Regio decreto 7 dicembre 1911, n. 1282, che approva aumenti alle unità delle armi combattenti ed alle tabelle organiche di formazione del Regio esercito » (N. 819).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Convalidazione del Regio decreto 7 dicembre 1911, n. 1282, che approva aumenti alle unità delle armi combattenti ed alle tabelle organiche di formazione del Regio esercito ».

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

BISCARETTI, *segretario*, legge:

(V. Stampato N. 819).

PRESIDENTE. È aperta la discussione generale su questo disegno di legge. Nessuno chiedendo di parlare, la dichiaro chiusa.

Si passa ora alla discussione degli articoli che rileggo:

Art. 1.

È convertito in legge il Regio decreto 7 dicembre 1911, n. 1282, che apporta aumenti alle

unità delle armi combattenti ed alle tabelle organiche di formazione del Regio esercito.

(Approvato).

Art. 2.

È istituito un battaglione aviatori su due compagnie. In conseguenza sono apportati i seguenti aumenti alle tabelle organiche, a datare dal 1° luglio 1912.

Alla tabella n. XV degli ufficiali fuori quadro:

- 1 tenente colonnello;
- 1 maggiore;
- 12 capitani;
- 24 tenenti e sottotenenti.

Alla tabella n. XI degli ufficiali del corpo sanitario militare:

- 6 tenenti e sottotenenti medici.

Agli stabilimenti del genio è aggiunto uno stabilimento di esperienze e costruzioni aeronautiche.

(Approvato).

Art. 3.

Per l'esercizio 1912-1913 lo stato di previsione della spesa del Ministero della guerra è aumentato di lire 3,000,000, che sarà ripartita fra i vari capitoli con decreto del ministro del tesoro.

(Approvato).

Art. 4.

Con decreto Reale, sentito il parere del Consiglio di Stato, si provvederà a salvaguardare i diritti dell'avanzamento a scelta dei tenenti che si trovavano alla scuola di guerra all'atto della promulgazione del presente decreto-legge e di quelli che saranno ammessi a detta scuola o sosterranno gli esami a scelta nel 1912 e nel 1913, ed a salvaguardare altresì i diritti di quegli ufficiali i quali abbiano interrotto la scuola di guerra per raggiungere le truppe mobilitate.

(Approvato).

VITTORIO EMANUELE III

per grazia di Dio e per volontà della Nazione

RE D'ITALIA

Visto il Nostro decreto 24 settembre 1911, n. 1023, che indice la mobilitazione di un corpo per una spedizione oltremare;

Visto il Nostro decreto 5 novembre 1911, col quale la Tripolitania e la Cirenaica sono poste sotto la sovranità dell'Italia;

Vista la legge di ordinamento del R. esercito e dei servizi dipendenti dall'Amministrazione della guerra (testo unico approvato con Regio decreto n. 525 del 14 luglio 1898, modificato con leggi n. 285 del 7 luglio 1901, n. 302; del 21 luglio 1902, n. 216; del 2 giugno 1904, n. 300; del 3 luglio 1904, n. 347; del 9 luglio 1905, n. 305; dell'8 luglio 1906, n. 343; del 12 luglio 1906, n. 372; del 19 luglio 1906, n. 647; del 30 dicembre 1906, n. 84; del 21 marzo 1907, n. 327; del 13 giugno 1907, nn. 479 e 484; del 14 luglio 1907, n. 7; del 5 gennaio 1908, n. 328; del 2 luglio 1908, n. 473; del 15 luglio 1909, n. 226; dell'8 maggio 1910, n. 443; del 10 luglio 1910, nn. 515, 531; e 549 del 17 luglio 1910;

Considerata la necessità di ricostituire sollecitamente in Italia parte delle unità del Regio esercito destinate all'occupazione dei nuovi territori;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato per gli affari della guerra;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

All'ordinamento delle armi e dei corpi del Regio esercito, stabilito dalla vigente legge sull'ordinamento del Regio esercito e dei servizi dipendenti dall'Amministrazione della guerra, sono apportati, nel numero complessivo delle unità, gli aumenti seguenti:

a) *Arma di fanteria:*

24 battaglioni di fanteria di linea (ciascuno di 4 compagnie);
3 battaglioni di bersaglieri (ciascuno di 3 compagnie).

b) *Arma di cavalleria:*

5 squadroni di cavalleria.

c) *Arma di artiglieria:*

2 gruppi d'artiglieria da campagna (ciascuno di 3 batterie);
4 gruppi d'artiglieria da montagna (ciascuno di 3 batterie);
4 gruppi d'artiglieria da fortezza (ciascuno di 3 compagnie).

d) *Arma del genio:*

2 battaglioni del genio (ciascuno di 3 compagnie).

Art. 2.

Le tabelle organiche annesse alla legge di ordinamento del Regio esercito e dei servizi dipendenti dall'Amministrazione della guerra, sono modificate per apportarvi i seguenti aumenti nel numero degli ufficiali dei vari gradi.

Tabella n. III degli ufficiali dei carabinieri Reali:

- 1 tenente colonnello,
- 1 maggiore,
- 6 capitani,
- 6 tenenti,
- 6 sottotenenti.

Tabella n. IV degli ufficiali dell'arma di fanteria:

- 9 tenenti colonnelli,
- 18 maggiori,
- 105 capitani,
- 210 tenenti e sottotenenti.

Tabella n. VI degli ufficiali di cavalleria:

- 1 maggiore,
- 5 capitani,
- 15 tenenti e sottotenenti.

Tabella n. VII degli ufficiali dell'arma di artiglieria:

- 3 tenenti colonnelli,
- 7 maggiori,
- 30 capitani,
- 72 tenenti e sottotenenti.

Tabella n. VIII degli ufficiali dell'arma del genio:

- 2 maggiori,
- 6 capitani,
- 12 tenenti e sottotenenti.

Art. 3.

Il Governo del Re ha facoltà di costituire le nuove unità a mano a mano che avrà disponibili le forze e i quadri occorrenti.

Gli aumenti alle tabelle organiche degli ufficiali avranno vigore dal 1^o gennaio 1912.

Art. 4.

Per l'esercizio 1911-12 lo stato di previsione della spesa del Ministero della guerra è aumentato della somma complessiva di 1,000,000 di lire, che sarà ripartita fra i vari capitoli con decreto del Ministero del tesoro.

Art. 5.

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 farlo osservare.

Dato a Roma, addì 7 dicembre 1911.

VITTORIO EMANUELE.

G. GIOLITTI
P. SPINGARDI
F. TEDESCO.

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

Approvazione del disegno di legge: «Maggiori assegnazioni sul bilancio della spesa del Ministero della marina per l'esercizio finanziario 1912-13» (N. 837).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: «Maggiori assegnazioni sul bilancio della spesa del Ministero della marina per l'esercizio finanziario 1912-13».

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

BISCARETTI, *segretario*, legge:
(V. Stampato N. 837).

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale su questo disegno di legge. Nessuno chiedendo di parlare, la dichiaro chiusa.

Passiamo alla discussione degli articoli che rileggo:

Art. 1.

Agli stanziamenti straordinari stabiliti dal 3^o capoverso dell'art. 1 della legge 2 luglio 1911, n. 630, è portato l'aumento di 15,000,000 di lire da iscriversi mediante decreto del ministro del tesoro nella parte straordinaria dello stato di previsione della spesa del Ministero della marina per l'esercizio finanziario 1912-13.

(Approvato).

Art. 2.

Alla somma complessiva di spese effettive consolidate risultanti dalle disposizioni in vigore e da quelle del precedente articolo, è aggiunta la maggiore assegnazione di 6,500,000 lire per l'aumento della forza del Corpo Reale equipaggi, per gli armamenti navali, per i combustibili ed i materiali di consumo e munizionamento, per i servizi semaforici, radio-telegrafici ed aeronautici, e per la manutenzione del naviglio.

Tale maggiore assegnazione sarà iscritta con decreto del ministro del tesoro nella parte ordinaria dello stato di previsione della spesa del Ministero della marina per l'esercizio finanziario 1912-13, nei capitoli già esistenti o in altri da istituirsi.

Per le spese indicate nel presente articolo potranno essere proposte, con gli stati di previsione della spesa per gli esercizi finanziari dal 1913-14 in poi, maggiori assegnazioni nella parte ordinaria del bilancio in aggiunta alla somma complessiva di spese effettive consolidate consentite dalle vigenti disposizioni.

(Approvato).

Questo disegno di legge verrà poi votato a scrutinio segreto.

Presentazione di una relazione.

MELE. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MELE. Ho l'onore di presentare al Senato la relazione sul disegno di legge: « Destinazione degli interessi del fondo di sussidio per le strade e per la istruzione costituito in applicazione dell'art. 14 della legge 25 maggio 1876 ».

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole senatore Mele della presentazione di questa relazione, che sarà stampata e distribuita.

Risultato di votazione.

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

Anticipazione da parte della Cassa depositi e prestiti di lire 400,000 alla Concessione italiana in Tientsin:

Senatori votanti	107
Favorevoli	95
Contrari	12

Il Senato approva.

Costruzione della residenza del Regio console a Porto Said e pagamento del residuo debito relativo alla costruzione della cancelleria consolare nella stessa città:

Senatori votanti	107
Favorevoli	97
Contrari	10

Il Senato approva.

Convalidazione del Regio decreto 13 luglio 1911, n. 709, che ha dato esecuzione all'accordo provvisorio di commercio, dogana e navigazione del 12 luglio 1911, tra l'Italia e il Giappone:

Senatori votanti	107
Favorevoli	98
Contrari	9

Il Senato approva.

Sulla facoltà di concedere al Governo del Re di provvedere con decreto Reale alla determinazione del numero degli insegnanti straordinari ed ordinari delle scuole medie governative:

Senatori votanti	107
Favorevoli	91
Contrari	16

Il Senato approva.

Assegnazione di fondi straordinari per gli scavi di Ostia e per il restauro dei monumenti di Aosta, del palazzo Ducale di Mantova e del Duomo di Como:

Senatori votanti	107
Favorevoli	97
Contrari	10

Il Senato approva.

Assegnazione straordinaria di lire 25,000 al bilancio del Ministero della marina per l'esercizio finanziario 1911-12, in dipendenza delle spese incontrate per la partecipazione della

Regia marina all'Esposizione internazionale di Torino 1911:

Senatori votanti	107
Favorevoli	99
Contrari	8

Il Senato approva.

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

I. Discussione dei seguenti disegni di legge:

Proroga della data di estrazione della tombola nazionale pro ospedali di Padova, Tempio, Sassari ed Ozieri e variazione del periodo di svolgimento della lotteria a favore dell'ospedale civico di Palermo (N. 849);

Aggregazione del comune di S. Pietro in Guarano al mandamento di Cosenza (n. 846);

Costituzione in comune di S. Nicola Arcella frazione del comune di Scalea (n. 678);

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

Riscatti, assunzione e cessioni di esercizio di alcune ferrovie (N. 840);

-Circolazione degli automobili (N. 739);

Convalidazione del Regio decreto 11 gennaio 1912, n. 2, riguardante la nomina a sottotenenti effettivi dei sottotenenti di complemento e dei sottufficiali del Corpo di spedizione in Tripolitania e Cirenaica (N. 818);

Convalidazione del Regio decreto 7 dicembre 1911, n. 1282, che approva aumenti alle unità delle armi combattenti ed alle tabelle organiche di formazione del Regio esercito (N. 817);

Maggiori assegnazioni sul bilancio della spesa del Ministero della marina per l'esercizio finanziario 1912-13 (N. 837).

III. Discussione dei seguenti disegni di legge:

Disposizioni riguardanti l'iscrizione in bilancio delle spese del debito vitalizio (n. 841);

Autorizzazione di maggiore spesa per il pagamento dei lavori di demolizione e di ricostruzione dell'edificio demaniale di Santa Caterina in Catanzaro (N. 850);

Provvedimenti sulle decime agrigentine (numero 12-C).

Maggiori assegnazioni allo stato di previsione della spesa del Ministero della marina per l'esercizio finanziario 1911-12 e seguenti, in conseguenza dei miglioramenti economici accordati ai Reali carabinieri in servizio dei Regi Arsenali marittimi (N. 836);

Servizi postali commerciali marittimi (Numero 838);

Servizi postali marittimi (Linee celeri dell'Egitto) (N. 852);

Trasformazione di Istituti di istruzione e di educazione (N. 809);

Aggregazione del comune di Fano Adriano al mandamento di Montorio al Vomano (N. 605);

Aggregazione del comune di Spinete alla Pretura, all'Ufficio del registro ed all'Agenzia delle imposte di Bojano (N. 598);

Infortuni degli operai sul lavoro nell'agricoltura (N. 386);

Modificazioni alla legge 2 luglio 1896, n. 254, sull'avanzamento nel Regio esercito (N. 530);

Ammissione ed avanzamento degli ufficiali della marina militare (N. 634);

Contributo dello Stato alla previdenza contro la disoccupazione involontaria (N. 370).

La seduta è sciolta (ore 18).

Licenziato per la stampa il 1º luglio 1912 (ore 10.30).

Avv. EDOARDO GALLINA

Direttore dell'Ufficio dei Resoconti delle sedute pubbliche