

## CCLX.

## TORNATA DEL 21 GIUGNO 1912

## Presidenza del Presidente MANFREDI

**Sommario.** — *Presentazione di disegni di legge (pag. 8906-75) — Senza discussione sono approvati e rimandati allo scrutinio segreto i 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) (pag. 8906); « Aggregazione del comune di S. Pietro in Guarano al mandamento di Cosenza » (N. 846) (pag. 8906); « Costituzione in comune di S. Nicola Arcella frazione del comune di Scalea » (N. 678) (pag. 8907); « Disposizioni riguardanti l'iscrizione in bilancio delle spese del debito vitalizio » (N. 841) (pag. 8907); « Autorizzazione di maggiore spesa per il pagamento dei lavori di demolizione e ricostruzione dell'edificio demaniale di S. Caterina in Catanzaro » (N. 850) (pag. 8908); « 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) (pag. 8908); « Provvedimenti sulle decime agrigentine » (N. 12-C) (pag. 8909) — *Votazione a scrutinio segreto — Nella discussione generale dei disegni di legge: « Servizi postali commerciali marittimi » (N. 838) e « Servizi postali marittimi (Linee celeri dell'Egitto) » (N. 852) parlano i senatori Bettoni (pag. 8911-24), Guala (pag. 8911), Buscemi (pag. 8912), Parpaglia (pag. 8912), Mele (pag. 8913), Rolandi-Ricci, relatore (pag. 8915) ed il ministro della marina (pag. 8913) — Senza discussione si approvano gli articoli dei due disegni di legge — Nella discussione generale del disegno di legge: « Trasformazione di istituti d'istruzione e di educazione » (N. 809) parlano i senatori Tommasini (pag. 8975-78), Dini, relatore (pag. 8978) ed il ministro della pubblica istruzione (pag. 8977) — Senza osservazioni si approvano gli articoli fino al 7 — L'art. 8 è approvato con emendamenti proposti dal senatore Dini, relatore (pag. 8980) — Si approva l'art. 9 con emendamenti proposti dal senatore Dini, relatore (pag. 8981) e dal ministro (pag. 8981); e l'art. 10 con emendamenti proposti dal senatore Dini, relatore (pag. 8981) — Parlano sull'art. 11 i senatori Colonna Prospero (pag. 8981) e Dallolio (pag. 8982) ai quali risponde il ministro dell'istruzione pubblica (pag. 8982) — Si approvano l'articolo 11 e un articolo aggiuntivo n. 12 proposto dal senatore Mele (pag. 8983) — Gli articoli 13 e 14 sono approvati con emendamenti proposti dal senatore Dini, relatore (pag. 8984-85) — Si approvano gli articoli 15, 16 e 17 — È approvato l'art. 18, dopo osservazioni del senatore Tommasini (pag. 8986-87) cui risponde il ministro (pag. 8987) — Si approva l'articolo 19; e l'art. 20 emendato secondo proposte del senatore Dini, relatore (pag. 8988) — Sono approvati gli articoli 21 e 22; e l'art. 23 ultimo, con emendamenti proposti dai senatori Dallolio (pag. 8988) e Dini, relatore (pag. 8990) — Risultato di votazione (pag. 8990).**

LEGISLATURA XXIII — 1<sup>a</sup> SESSIONE 1909-912 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 21 GIUGNO 1912

La seduta è aperta alle ore 15.5.

Sono presenti i ministri della guerra, della marina, del tesoro, delle finanze, di grazia e giustizia e dei culti, della pubblica istruzione e di agricoltura, industria e commercio.

FABRIZI, *segretario*, dà lettura del processo verbale della seduta precedente, il quale è 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 il seguente disegno di legge già approvato dall'altro ramo del Parlamento: « Ordinamento degli istituti superiori di istruzione commerciale ».

PRESIDENTE. Do atto all'on. ministro d'agricoltura, industria e commercio della presentazione di questo disegno di legge, che seguirà il suo corso a norma del regolamento.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

TEDESCO, *ministro del tesoro*. A nome dell'on. Presidente del Consiglio, ministro dell'interno, ho l'onore di presentare al Senato i seguenti disegni di legge:

Disposizioni sulle sovrimposte comunali e provinciali alle contribuzioni dirette fondiari e sulle spese facoltative;

Maggiore assegnazione per vincite al lotto da iscriversi nello stato di previsione della spesa del Ministero delle finanze per l'esercizio finanziario 1911-12.

PRESIDENTE. Do atto al ministro del tesoro della presentazione di questi due disegni di legge che seguiranno la via tracciata dal regolamento.

**Approvazione del disegno 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).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno 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.

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

BISCARETTI, *segretario*, legge:

(V. Stampato N. 849).

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

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

#### Art. 1.

È prorogata dal 27 giugno al 4 luglio corrente anno la data di estrazione della tombola nazionale telegrafica pro Ospedali di Padova, Tempio, Sassari ed Ozieri, concessa con Regio decreto 26 novembre 1911 in base alle leggi di autorizzazione: 7 luglio 1907, n. 450 e 452. (Approvato).

#### Art. 2.

Il periodo di svolgimento della lotteria di due milioni di lire che il Governo del Re, giusta l'art. 7 della legge 7 luglio 1907, n. 435, fu autorizzato a concedere all'ospedale civico di Palermo, è trasportato dall'esercizio finanziario 1911-12 a quello 1914-15, per il quale viene elevato da lire 4,400,000 a lire 4,770,000 il massimo limite dell'importo dei biglietti e cartelle che possono annualmente emettersi per tombole e lotterie nazionali, giusta la legge 2 luglio 1908, n. 464.

(Approvato).

Questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

**Approvazione del disegno di legge: « Aggregazione del comune di S. Pietro in Guarano al mandamento di Cosenza » (N. 846).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Aggregazione del comune di S. Pietro in Guarano al mandamento di Cosenza ».

Non essendo presente l'on. ministro dell'interno, domando all'on. ministro del tesoro se

LEGISLATURA XXIII — 1<sup>a</sup> SESSIONE 1909-912 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 21 GIUGNO 1912

è disposto a sostenere in sua vece la discussione di questo disegno di legge e dell'altro che immediatamente lo segue all'ordine del giorno.

TEDESCO, *ministro del tesoro*. Sono ben lieto di aderire alla preghiera dell'onor. Presidente.

PRESIDENTE. Prego allora il senatore, segretario, Biscaretti di dar lettura di questo disegno di legge.

BISCARETTI, *segretario*, legge:  
(V. Stampato N. 846).

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

Nessuno chiedendo di parlare, la discussione generale è chiusa.

Procederemo perciò alla discussione degli articoli che rileggo:

Art. 1.

Il comune di San Pietro in Guarano è distaccato dal mandamento di Rose ed aggregato a quello di Cosenza.

(Approvato).

Art. 2.

Il Governo del Re curerà la esecuzione della presente legge, dal giorno della sua promulgazione.

(Approvato).

Questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

**Approvazione del disegno di legge: « Costituzione in comune di S. Nicola Arcella frazione del comune di Scalea (N. 678).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Costituzione in comune di S. Nicola Arcella frazione del comune di scalea ».

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

BISCARETTI, *segretario*, legge:  
(V. Stampato N. 678).

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

Nessuno chiedendo di parlare, la discussione generale è chiusa.

Procederemo perciò alla discussione degli articoli che rileggo:

Art. 1.

La frazione di San Nicola Arcella è distaccata dal comune di Scalea e costituita in comune autonomo.

(Approvato).

Art. 2.

Il Governo del Re è autorizzato a dare le disposizioni per l'esecuzione della presente legge a datare dal 1° gennaio 1912.

(Approvato).

Questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

**Approvazione del disegno di legge: « Disposizioni riguardanti la iscrizione in bilancio delle spese del debito vitalizio » (N. 841).**

PRESIDENTE. Passeremo ora alla discussione del disegno di legge: « Disposizioni riguardanti la iscrizione in bilancio delle spese del debito vitalizio ».

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

BISCARETTI, *segretario*, legge:  
(V. Stampato N. 841).

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

Nessuno chiedendo di parlare, la discussione generale è chiusa.

Procederemo perciò alla discussione degli articoli che rileggo:

Art. 1.

A partire dall'esercizio 1912-913 le spese delle pensioni ordinarie e quelle delle indennità per una sola volta in luogo di pensioni verranno iscritte soltanto negli stati di previsione della spesa dei vari Ministeri.

Le spese delle pensioni straordinarie continueranno ad essere stanziare nel bilancio del Ministero del tesoro.

Alle variazioni che, in conseguenza di quanto precede, occorrerà introdurre nello stato di previsione dell'entrata e in quelli della spesa dei vari Ministeri, per l'esercizio 1912-913, sarà provveduto con decreto del ministro del tesoro.

Con decreto del ministro del tesoro sarà altresì provveduto a trasportare negli stati di previsione della spesa dei singoli Ministeri i

residui passivi che dal rendiconto consuntivo dell'esercizio 1911-912 risulteranno iscritti nel bilancio del tesoro per spese di pensioni ordinarie e d'indennità per una sola volta in luogo di pensione.

Sono abrogati, a far tempo dall'esercizio 1912-1913, l'art. 12 della legge 2 luglio 1908, n. 326, e l'art. 13 della legge 17 luglio 1910, n. 474. (Approvato).

#### Art. 2.

È autorizzata la maggiore assegnazione di lire 400,000 da iscriversi al capitolo n. 44: « Pensioni ordinarie (Spese fisse) », dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio finanziario 1911-912.

(Approvato).

Anche questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

#### Votazione a scrutinio segreto.

PRESIDENTE. Procederemo ora alla votazione a scrutinio segreto dei disegni di legge approvati per alzata e seduta nella tornata di ieri e in quella di oggi.

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

DI PRAMPERO, *segretario*, procede all'appello nominale.

PRESIDENTE. Le urne rimangono aperte.

**Rinvio allo scrutinio segreto del disegno di legge:**  
« Autorizzazione di maggiori spese per pagamento dei lavori di demolizione e ricostruzione dell'edificio demaniale di S. Caterina in Catanzaro » (N. 850).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Autorizzazione di maggiore spesa per pagamento dei lavori di demolizione e ricostruzione dell'edificio demaniale di S. Caterina in Catanzaro ».

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

BORGATTA, *segretario*, legge:

#### Articolo unico.

È autorizzata l'assegnazione straordinaria di lire centoventiduemilaquattrocentocinquanta-nove e centesimi settantasei (lire 122,459.76) pei lavori di demolizione ed adattamento del-

l'ex Convento di Santa Caterina in Catanzaro ad uso degli uffici finanziari ed altri uffici governativi, in aumento ai fondi autorizzati con legge 8 luglio 1903, n. 322. La detta assegnazione sarà iscritta con decreto del ministro del tesoro nella parte straordinaria dello stato di previsione della spesa del Ministero delle finanze per l'esercizio 1911-12.

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

Nessuno chiedendo di parlare la discussione è chiusa, e trattandosi di disegno di legge di un solo articolo sarà poi votato a scrutinio segreto.

**Rinvio allo scrutinio segreto del disegno di legge:**  
« 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).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « 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 R. Arsenali marittimi ».

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

BORGATTA, *segretario*, legge:

#### Articolo unico.

È autorizzata, in aggiunta alle spese effettive consolidate del Ministero della marina, la maggiore assegnazione di lire 73,000 da iscriversi al capitolo 75 « Paghe, indennità, soprassoldi ai carabinieri Reali in servizio dei Regi arsenali » dello stato di previsione della spesa del Ministero della marina per l'esercizio finanziario 1911-12, e di lire 159,600 per l'esercizio 1912-13 e seguenti, onde far fronte alle maggiori spese derivanti dai miglioramenti economici accordati ai Reali carabinieri colla legge 6 luglio 1911, n. 690, ed altre precedenti.

La maggiore assegnazione relativa all'esercizio 1912-13 sarà iscritta nel bilancio dello stesso esercizio con decreto del ministro del tesoro.

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

Nessuno chiedendo di parlare, la discussione è chiusa, e trattandosi di disegno di legge di un solo articolo, sarà poi votato a scrutinio segreto.

**Approvazione del disegno di legge: « Provvedimenti sulle decime Agrigentine » (N. 12-C).**

PRESIDENTE. Passeremo ora alla discussione del disegno di legge: « Provvedimenti sulle decime agrigentine ».

Avverto il Senato che questo disegno di legge è stato già dal Senato approvato e torna ora dalla Camera dei deputati modificato in due soli articoli, sui quali, dovrebbe unicamente svolgersi la discussione.

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

BISCARETTI, *segretario*, legge:

(V. Stampato N. 12-C)

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

Se nessuno chiede la parola, la discussione generale è chiusa; e passeremo alla discussione degli articoli che rileggo:

Art. 1.

Le prestazioni decimali di qualsiasi specie, natura e denominazione pervenute al Demanio o all'Amministrazione del Fondo pel culto, per qualunque titolo, dalla mensa vescovile e dai canonicati, sia conservati che soppressi, della chiesa cattedrale di Girgenti, e quelle tuttora comprese nelle temporalità della detta mensa e dei canonicati conservati della chiesa medesima, sono regolate dalla presente legge, ancorchè si trovino convertite in prestazione pecuniaria o riconosciute giudiziariamente o in altro modo.

Le annualità arretrate e le rate di affrancazione delle dette prestazioni, non ancora pagate, comprese quelle a cui possa aver diritto l'Economato dei benefici vacanti di Sicilia, sono condonate.

Tutte le partite prenotate a debito, sia per esse, sia per qualunque altro motivo, nelle procedure e nei giudizi seguiti finora, e quelle

relative a tutti gli altri crediti amministrativi, di cui non sia stata eseguita la riscossione, saranno cancellate.

(Approvato).

Art. 2.

Le dette prestazioni graveranno sui fondi rustici situati nel territorio sottoposto alla decima, salvo le esenzioni e le esclusioni di cui agli articoli seguenti, e saranno corrisposte alla Amministrazione del Fondo per il culto nell'annua complessiva somma di lire 18,000.

Tale somma sarà dallo Stato posta a carico dei fondi rustici situati nel territorio soggetto alle prestazioni di cui all'art. 1, e ripartita tra gli stessi proporzionalmente alla rispettiva estensione e tenuto conto anche dello stato di esazione o di possesso all'epoca della promulgazione della presente legge.

(Approvato).

Art. 3.

Le quote individuali inferiori a 30 ettari non sono soggette al riparto; quelle superiori vi saranno comprese solamente per la parte che eccede i 30 ettari.

Agli effetti del presente articolo le estensioni dei diversi predii, appartenenti ad uno stesso proprietario, vengono sommate ancorchè si trovino in comuni differenti del territorio decumano.

(Approvato).

Art. 4.

Sono esclusi dal riparto i fondi o le parti di essi la cui libertà dal peso delle prestazioni sopra indicate è stata riconosciuta per sentenza passata in giudicato; quelli che ne sono stati liberati per affrancazione, e quelli che furono alienati da qualcuno degli enti di cui all'art. 1 senza il peso delle prestazioni stesse.

(Approvato).

Art. 5.

Gl'intendenti di finanza delle provincie in cui trovansi i fondi gravati, nel termine di sei mesi dalla pubblicazione della presente legge, formeranno gli elenchi dei debitori, previe le esenzioni e le esclusioni stabilite negli articoli precedenti, e determineranno d'accordo la misura del riparto.

Tali elenchi saranno pubblicati negli Uffici di registro della rispettiva circoscrizione.

Ciascuno degli interessati, nel termine di 60 giorni dalla pubblicazione degli elenchi, potrà reclamare contro la propria iscrizione in essi, per errore di fatto o per violazione degli articoli 3 e 4 della presente legge, con ricorso diretto alla Giunta provinciale amministrativa di Girgenti.

La Giunta, in base ai documenti prodotti, decide sui reclami, stabilisce la misura definitiva del riparto fra tutti i debitori e forma i ruoli.

(Approvato).

#### Art. 6.

I ruoli definitivi saranno resi esecutori dai prefetti delle provincie in cui si trovano i fondi gravati e contro di essi non è ammesso alcun gravame.

Gl'intendenti di finanza faranno procedere alla cancellazione di tutte le iscrizioni ipotecarie che siano state precedentemente eseguite a garanzia delle prestazioni decimali e degli altri crediti di cui nel primo articolo e nello stesso tempo faranno inscrivere le ipoteche legali a garanzia delle decime accertate in esecuzione della presente legge. Le nuove ipoteche legali prenderanno rispettivamente il posto e il grado di quelle da cancellarsi.

(Approvato).

#### Art. 7.

La riscossione è affidata ai ricevitori del registro del luogo dove si trovano i fondi, e sarà eseguita colle norme dell'art. 21 della legge 15 agosto 1867, n. 3848.

(Approvato).

#### Art. 8.

Le prestazioni decimali sono redimibili; ed è in facoltà dei debitori di pagare il prezzo di affranco delle loro quote in rate annue uguali non maggiori di sei, cogli interessi del 4 per cento, sotto le condizioni stabilite agli articoli 4 e 5 della legge 29 giugno 1893, n. 347.

(Approvato).

#### Art. 9.

Non ostante il trasferimento a qualunque titolo dei predii gravati, le azioni relative alla

quota dovuta da ciascuno di essi, saranno validamente esercitate contro colui che figura iscritto nell'elenco dei debitori, fino a tanto che la parte interessata non denunzi al ricevitore del registro incaricato della riscossione, l'avvenuto trasferimento.

(Approvato).

#### Art. 10.

Tutti gli atti e le operazioni, occorrenti in esecuzione della presente legge, saranno esenti da qualunque tassa.

(Approvato).

#### Art. 11.

Il Governo è autorizzato a distribuire tra i canonicati della cattedrale di Girgenti annui assegni per l'ammontare complessivo di lire 15,000 a carico della Direzione generale del Fondo per il culto.

(Approvato).

#### Art. 12.

Il Governo del Re è autorizzato a stabilire con decreto Reale, sentito il Consiglio di Stato, le disposizioni occorrenti per l'esecuzione della presente legge.

(Approvato).

Questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

**Discussione dei disegni di legge: « Servizi postali commerciali marittimi » (N. 838) e « Servizi postali marittimi (linee celeri dell'Egitto) » (N. 852).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione dei disegni di legge:

    Servizi postali commerciali marittimi;

    Servizi postali marittimi (linee celeri dell'Egitto).

Per questi due disegni di legge, intimamente connessi, l'Ufficio centrale ha presentato un'unica relazione. Si procederà quindi ad una sola discussione generale.

Prego il senatore, segretario, Borgatta di dar lettura dei disegni di legge.

BORGATTA, segretario, legge:

(V. Stampati N. 838 e 852).

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

Ha facoltà di parlare il senatore Bettoni, primo iscritto.

BETTONI. Accedo completamente alle conclusioni, che l'Ufficio centrale ha voluto dettare nella chiara e bella relazione del collega senatore Rolandi-Ricci, e però darò il mio voto favorevole al presente disegno di legge. Mi sembrerebbe però di mancare ad un sentimento della mia coscienza se tacessi intorno a qualche questione, che si riferisce a questo progetto, che viene a risolvere uno fra i più gravi problemi, che il Parlamento abbia esaminato in questi ultimi tempi. Darò il mio voto favorevole, ho detto, non perchè io sia entusiasta della proposta presentataci, ma perchè ho fiducia nel Governo, che ce la propone e sono convinto, che le condizioni presentate sono quanto di meglio sia scaturito a traverso al pelago periglioso di desideri, d'interessi, di necessità diverse e disparate delle molte regioni, che hanno attinenza alle presenti convenzioni. Ma se necessità di cose rende fatale il dovere approvare questo disegno di legge, e se il farlo al più presto, come ben dice il relatore, sia cosa giovevole specialmente nel caso che le aste andassero deserte, almeno però sembrami conveniente rilevare quali fossero le buone intenzioni del Ministero Giolitti quando a mezzo del titolare d'allora alle poste e telegrafi presentava alla Camera dei deputati il contratto colla ditta Piaggio, contratto, che non esito a dichiarare veramente convenientissimo per lo Stato.

La durata di quella convenzione, l'uomo valente che doveva impersonarla, davano garanzia suprema d'una forte organizzazione della nostra marina mercantile, che si sarebbe, non dubito, avviata a forti destini. L'attuale progetto che limita a dieci anni le concessioni, che apre le porte all'incertezza delle aste, mi lascia fortemente perplessa sulla solidità dell'organismo che vedremo formarsi.

Mi dichiaro formalmente e decisamente favorevole in queste importanti combinazioni al sistema della trattativa privata, in confronto a quello delle aste, e lo era tanto più quando da una parte vi erano, fra gli altri, a garanzia nomi quali quello dell'onor. Giolitti e dell'onorevole Schanzer e dall'altra quello del nostro collega Erasmo Piaggio, onore e vanto della marineria italiana.

Ma i sistemi deleteri dei sospetti, larvanti interessi diversi, ha frustrato una magnifica combinazione, forte ed organica per obbligare il Governo, dopo due crisi provocate da questa questione ad addivenire all'attuale progetto di legge, che, ripeto, è certo quanto di meglio rimaneva da fare, scartata la buona e primitiva soluzione di cui ho parlato.

Così stando le cose, associandomi a quanto ha detto il relatore, confido che il Governo saprà trarre il maggior possibile profitto dalle disposizioni, che la legge sancisce e sciolgo l'augurio che anche a traverso alle convenzioni presenti, la marina mercantile italiana possa tenere alto il nome della Patria, che in lei ripone tante speranze per la sua futura prosperità.

GUALA. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GUALA. Ho letto con molta mia soddisfazione la chiarissima relazione dell'Ufficio centrale intorno a questa legge, e mi sono compiaciuto con l'onor. ministro il quale, essendo intervenuto all'Ufficio centrale, ha fatto la dichiarazione di valersi della facoltà che gli è concessa dall'art. 13 del capitolato, di ottenere cioè oltre agli scali contrattuali qualche altro scalo speciale.

Io parlo nell'interesse della città di Candia, la quale ha un commercio con l'Italia veramente considerevole.

Non esagero, non dico che sia commercio d'un valore eccezionale; certo però è un commercio interessante. Credo anzi che l'onor. relatore potrà sopra questo punto dare schiarimenti e notizie più precisi ed interessanti.

Quello che intendo dire è che il commercio che si fa da Candia con l'Italia è per la massima parte di derrate alimentari, derrate alimentari le quali se non hanno un rapido sfogo nel punto cui son dirette, si guastano, si corrompono, sono svalutate. Quindi è che togliendo a Candia l'approdo, Candia non può più esercitare con l'Italia il consueto commercio, giacchè non si trova in condizioni di valersi dell'approdo di Canea. Già si sa che nell'isola di Creta non ci sono strade ferrate; ma dubito che non ci siano neppure (certo non c'erano alcuni anni addietro) comunicazioni rotabili tra Candia e la Canea.

Quindi far arrivare a Canea, alla quale fu

concesso l'approdo, le merci che sono destinate a Candia (la quale, giova notarlo, ha un'importazione dall'Italia superiore a quella della Canea), non gioverebbe a niente. Nè gioverebbero gli approdi che il servizio da Trieste fa settimanalmente per Candia e Canea, per la ragione che le partenze da Trieste del Lloyd austriaco costeggiano totalmente l'Adriatico, toccando Vallona, per arrivare a Canea e Candia; e non fanno scalo in Sicilia, dalla quale partono le merci che sono destinate al consumo di Candia.

Io credo di non essere in errore affermando che lo stesso consolato italiano di Canea ha fatto uffici in proposito presso il nostro Governo, perchè stabilisca un approdo a Candia, la mancanza del quale è stata molto sentita in questa città, poichè nel progetto precedente non uno, ma due approdi erano stati concessi a Candia.

Io parlo non soltanto degli interessi della Colonia italiana di Candia, la quale per la massima parte è quella che esercita il commercio con l'Italia, ma parlo anche degli interessi degli stessi candiotti. Credo anzi che gli uffici fatti dal consolato italiano siano stati mossi e dai candiotti e dagli italiani.

Ora, l'onor. ministro ha fatto dichiarazioni confortanti in proposito nell'Ufficio centrale, ed io ne sono lietissimo, ma credo di non essere indiscreto se prego l'onor. ministro di ripeterle in pubblica assemblea, perchè le dichiarazioni da lui fatte nel seno dell'Ufficio centrale, non potranno giungere a Candia e non potranno quindi tranquillizzare gli esportatori e gli importatori italiani, il cui commercio sarebbe ostacolato dalla mancanza dell'approdo.

Mi permetto di rivolgere una preghiera anche all'onor. relatore, nel senso che volesse con la sua autorevole e molto competente parola appoggiare questa mia raccomandazione presso l'onor. ministro.

BUSCEMI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BUSCEMI. Prendo la parola unicamente per fare una calda raccomandazione al Governo su quello che brevemente dirò.

In uno degli articoli, credo il 16<sup>o</sup>, viene soppressa la linea *D* esercitata dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato fra Napoli-Messina-Riposto-Catania-Siracusa. Era un ser-

vizio importantissimo; e, nell'altro ramo del Parlamento, parecchi deputati chiesero la soppressione di questo articolo. Ma, di fronte alla osservazione fatta dall'on. Presidente del Consiglio, che non poteva mantenersi il servizio di Stato in concorrenza con quello che sarebbe stato esercitato dall'appaltatore, gli onorevoli deputati, che avevano chiesto la soppressione dell'articolo, vennero ad un temperamento, proponendo un apposito ordine del giorno, il quale venne accettato dall'on. Presidente del Consiglio, e cioè che, dati gli appalti, il Governo facesse pratiche con l'appaltatore perchè fosse ripristinato un servizio tanto indispensabile, tanto necessario per la parte orientale della Sicilia. Ora, questo voto, che è stato già fatto dalla Camera elettiva ed accettato dall'onorevole Presidente del Consiglio, io pregherei che la Commissione del Senato volesse far suo; e confido che il Governo manterrà la promessa fatta onde sarà dato a Messina, Riposto, Catania e Siracusa questo giusto ed indispensabile compenso, senza danno dell'appaltatore, per ripristinare un servizio di tanta importanza e di tanto interesse.

PARPAGLIA. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PARPAGLIA. Mi permetto brevi osservazioni e raccomandazioni. Nella legge-contratto Schanzer era stabilito il servizio settimanale per la costa occidentale ed orientale dell'isola di Sardegna. In questa legge vi è nella colonna indicato il servizio settimanale, per le linee 6 e 7, ma poi vi è una nota nella quale si dice che saranno bisettimanali tutti quegli approdi indicati con carattere corsivo e così saranno bisettimanali gli approdi di Alghero, Bosa, Oristano e Carloforte. Conseguenza di questo è che mentre la costa orientale ha conservato tutti i servizi settimanali, la costa occidentale è ridotta a servizio bisettimanale.

Nell'altro ramo del Parlamento fu sollevata questa questione e si venne ad un temperamento, cioè di ritenere obbligatorio l'approdo ogni qualvolta vi fossero dieci tonnellate di merci da imbarcare o sbarcare. Così troviamo l'apposita annotazione alle linee 6<sup>a</sup> e 7<sup>a</sup>. Però noi abbiamo le linee 11<sup>a</sup> e 12<sup>a</sup> che costituiscono, dirò, il periplo del continente e in questa parte abbiamo due annotazioni: che avranno l'approdo settimanale ogni qualvolta si debbano

imbarcare o sbarcare merci per un peso non minore a dieci tonnellate.

Ma per quelle linee 11, 12, si dice altresì che l'approdo diverrà settimanale definitivamente, qualora nel biennio risulti in qualcuno di quei punti di approdo un movimento annuale di 5000 tonnellate.

Ritengo sia stata una svista non essersi introdotta quella disposizione per le linee del servizio occidentale dell'isola, misura questa che avrebbe temprato la stridente disparità di trattamento non solo tra il periplo del servizio marittimo continentale e quello della Sardegna, ma di più tra i servizi delle due coste orientali ed occidentali della stessa isola.

Però, siccome il ministro, con l'art. 4 del capitolato, ha facoltà di provvedere, per togliere od aggiungere, punti di approdo, io credo che farà in modo di mettere precisamente in armonia le linee di servizi marittimi, tanto quello continentale che quello delle isole, vale a dire che qualora risulti che la quantità delle merci da imbarcare o sbarcare raggiunga le 5000 tonnellate, allora debba applicarsi assolutamente l'approdo settimanale.

Non insisto su questo, perchè mi pare che sia di tale evidente giustizia da non essere necessaria alcuna dimostrazione. Spero che il ministro accoglierà questo concetto, e lo spero tanto più perchè ne abbiamo avuto promessa dallo stesso ministro nell'Ufficio centrale.

MELE. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MELE. Io dovrei chiedere un semplice chiarimento all'onorevole ministro ed all'onorevole Commissione.

Il chiarimento è questo: per le esigenze del servizio postale e dei viaggiatori l'on. ministro riconobbe la necessità di seguire sempre la via più breve, rapida e sicura, e di non abbandonare le ferrovie per il mare. E poichè Siracusa è testa di linea della rete delle ferrovie dello Stato per la Libia, ed è dotata di un porto sicurissimo, vennero istituite le due linee bisettimanali Siracusa-Tripoli, Siracusa-Bengasi e ritorno.

Ora, essendo stato concesso, per ragioni commerciali, il prolungamento della linea Siracusa-Tripoli fino a Catania, si desidera sapere dall'onorevole ministro e dalla Commissione se detto prolungamento possa per avventura tur-

bare il regolare funzionamento del servizio celerale cumulativo Roma-Napoli-Siracusa-Tripoli, e se l'approdo a Catania possa recare pregiudizio agli interessi generali, e se non debba quindi esser considerato come una parte secondaria ed accessoria della linea medesima, fermo restando il concetto della linea direttissima Roma-Siracusa-Tripoli e ritorno.

Ed io prego l'on. ministro e l'on. Commissione perchè vogliano dire una parola confortante e rassicuratrice per la provincia di Siracusa.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LEONARDI-CATTOLICA, *ministro della marina*. Sento anzitutto il dovere di ringraziare l'Ufficio centrale, ed in particolare il relatore senatore Rolandi-Ricci, per la sollecitudine e diligenza con cui ha assolto il compito dell'esame dei due disegni di legge così complessi. Devo ancora ringraziare l'Ufficio centrale per i dubbi sollevati, dubbi ai quali è stato possibile dare una risposta che spero sia stata esauriente e che eviterà qualunque contestazione nell'applicazione pratica dei disegni di legge medesimi. Ora l'Ufficio centrale desidera che io queste risposte, che ho dato in seno all'Ufficio stesso, ripeta innanzi al Senato per dare ad esse maggior valore, e questo mi accingo a fare.

Ad un primo dubbio dell'Ufficio centrale, riguardante il carattere di italianità spiccata che il Governo intende dare alle aziende assuntrici, mi è stato facile rispondere, chiarendo che le azioni nominative debbano appartenere ad italiani fino dalla loro emissione.

Un secondo dubbio riguardava le tariffe. È detto che quando gli utili della Società oltrepassano il 5.50 per cento viene apportata una riduzione di tariffe. Questo era espresso in forma un po' vaga, od almeno la Commissione credeva non fosse abbastanza precisata. Tale concetto ora si è precisato nel senso che ogni anno si accertano gli utili della Società e quando si constata che questi utili oltrepassano il limite anzidetto, nell'anno successivo si effettua la riduzione delle tariffe.

Un altro punto riguardava l'accertamento degli utili. A questo proposito io non ho difficoltà di confermare davanti al Senato quanto

ho già avuto l'onore di dichiarare all'Ufficio centrale in risposta ad analogo quesito e cioè che il Comitato dei servizi marittimi ha studiato la questione nei riguardi del contratto vigente con la Società Puglia, nel quale trovansi identiche disposizioni. Io mi sono interamente associato alle conclusioni del Comitato.

L'altro dubbio sorgeva sull'azione dell'Ispettorato dei servizi marittimi, inquantò che sembrava che quest'Ispettorato dovesse intervenire di diritto nelle contestazioni che sorgessero tra spedizionieri e concessionari. Si è invece chiarito che quest'intervento è semplicemente facoltativo.

Infine si era sollevata un'altra questione riguardante l'istituzione di nuove linee parallele rispetto a linee esercitate. È evidente che non si è inteso di ammettere che il Governo potesse sovvenzionare linee parallele o concorrenti a quelle dei vari gruppi.

Ciò premesso, io non starò a dimostrare la portata del disegno di legge, le cui caratteristiche, per sommi capi, ha già esposte l'onorevole relatore Rolandi-Ricci, soltanto credo opportuno di fermarmi su due punti. Uno riguarda il numero delle linee sovvenzionate. Come l'onor. Bettoni ha fatto osservare, il Governo ha fatto di tutto per ridurre il numero delle linee sovvenzionate, ma di fronte agli interessi molteplici della Penisola di fronte ad interessi e tradizioni diverse, il problema non fu facile a risolversi. Si cercò di ridurre queste linee al minimo possibile; e, come giustamente osserva l'onorevole relatore, è pensiero del Governo che questo disegno di legge rappresenti un ponte di passaggio per l'avvenire, affinché l'esperienza possa servire allo scopo di ridurre sempre più le linee commerciali sovvenzionate e devolvere le sovvenzioni in aiuti diretti ed indiretti alla marina libera, la quale da molto tempo reclama un maggior aiuto da parte del Governo.

Un chiarimento che mi sembra opportuno dare al Senato è quello che si riferisce alle linee celeri dell'Egitto. Queste erano comprese nel primo disegno di legge, che comprendeva ed abbracciava i servizi sovvenzionati; poi sono state stralciate e portate in un disegno di legge a parte, a causa della nota sospensiva deliberata dalla Camera dei deputati. Tale sospensiva derivò da alcune osservazioni fatte in occasione della discussione avvenuta alla Ca-

mera circa le caratteristiche dei piroscafi addetti alle linee celeri dell'Egitto. Qualcuno ha trovato che la stazza dei piroscafi era inferiore a quella necessaria. Il Governo credette opportuno di esaminare intieramente la questione, e questo esame ha condotto a delle varianti, delle quali le principali sono queste: che il tonnello lordo da sei mila si è portato a sette mila tonnellate e nello stesso tempo la linea che aveva per estremo Brindisi, è stata prolungata fino a Venezia.

Evidentemente queste due circostanze, aumento di stazza e prolungamento di linea, hanno portato un aumento di onere, a compensare il quale, non intendendo il Governo aumentare la sovvenzione stabilita, si è dovuto studiare qualche provvedimento compensatore.

Lo scopo si è raggiunto agevolmente senza pregiudizio del servizio, poichè è stato riconosciuto che durante l'anno vi è un periodo in cui il movimento dei viaggiatori fra l'Italia e Alessandria d'Egitto è ridotto ad un minimo. Così si è potuto ridurre, senza gravi inconvenienti, il numero dei viaggi da 30 a 22, e nello stesso tempo dare all'assuntore la facoltà di disporre dei due piroscafi nel modo migliore che egli crederà durante tale periodo. Nè questo porterà pregiudizio, perchè oltre alle linee celeri, come è noto al Senato, ne esistono delle altre tra l'Italia ed Alessandria d'Egitto che, pur non avendo la velocità di 20 miglia, sono sufficienti per il servizio anche dei passeggeri.

Esposti così i concetti generali, passerò ora a rispondere ai vari oratori i quali hanno fatto qualche osservazione.

Convengo con l'onor. Bettoni, circa i pregi del progetto Schanzer, ma gli devo osservare che in questa sede non sarebbe opportuno di fare dei paragoni, tanto più che non avrebbero alcun risultato pratico. È certo però che il Governo scindendo i vari argomenti e provvedendo a ciascuno con speciale disegno di legge ha compiuta opera saggia ed agevolato di molto la soluzione.

Quanto alla questione se siano preferibili le trattative private, oppure le aste, mi rimetto a ciò che sta per dire l'onorevole relatore, il quale in questa materia ha certamente tanta esperienza quanta occorre per assicurare il Senato.

Infine unisco il mio augurio a quello del-

l'onorevole Bettoni perchè dalla esperienza di un decennio dell'esercizio di queste linee, il Governo e tutti possano trarre quegli ammaestramenti che, nei disegni di legge che saranno presentati in seguito possano condurre a provvedimenti tali che meglio rispondano alla economia nazionale, e al bene della marina mercantile.

L'onorevole senatore Guala ha parlato dell'approdo a Candia. Candia è unita però alla Italia mediante un'altra linea, la linea Venezia-Alessandria di Egitto. Certamente non è questo che desidera l'onorevole senatore Guala, egli vorrebbe che fosse unita anche con la linea del Tirreno che va in Levante, ed io non ho nessuna ragione per non ripetere quanto ho detto, che accetto la sua raccomandazione, e prendo impegno, in nome del Governo, di studiare la questione con la migliore predisposizione, potendosi valere il Governo della facoltà riservatasi nel capitolato di introdurre varianti nelle linee.

L'onor. Buscemi ha parlato della soppressione del servizio di Stato, ed ha chiesto che io confermi, ciò che faccio volentieri, che il Governo ha accettato un ordine del giorno il quale risponde al concetto che nell'esercizio di queste linee, se si riconosceranno nuovi bisogni, il Governo non mancherà di provvedere nel modo migliore, e che da parte sua si varrà sempre della facoltà che ha, in forza appunto del capitolato e delle leggi vigenti, per ottenere dal concessionario tutto quanto sarà possibile nell'interesse delle singole regioni d'Italia che hanno domandato degli approdi, e che non hanno potuto ottenerli fino a questo momento.

L'onor. senatore Mele si è preoccupato della estensione della linea Siracusa-Tripoli da Siracusa a Catania. La linea originariamente andava da Siracusa a Tripoli, ma in seguito alle insistenze dei rappresentanti di Catania è stata estesa fino a quest'ultima città.

Egli crede che questo possa cambiare il carattere della linea. Non è così, perchè rimane sempre come testa di linea Siracusa che è all'estremo della Rete ferroviaria italiana. Senonchè durante la sosta del piroscafo a Siracusa, questo si recherà a Catania che è a poche miglia di distanza, per imbarcare la merce che vi sarà ed immediatamente ritornerà a Siracusa. In tal modo che la linea Si-

racusa-Tripoli per questa deviazione, diremo così, non avrà nulla a soffrire.

Il senatore Parpaglia si preoccupa della Sardegna occidentale: egli trova che vi è una differenza di trattamento fra la Sardegna orientale e la occidentale, sebbene in questa, egli aggiunge, vi siano porti più importanti. Ma vi è anche da osservare, ed egli non lo ha detto, che la Sardegna occidentale ha le comunicazioni ferroviarie....

PARPAGLIA. Non tutte.

LEONARDI-CATTOLICA, *ministro della marina*. .... che la mettono in condizioni certamente superiori alla costa orientale. In ogni modo io ripeto all'onor. Parpaglia che il Governo farà di tutto per soddisfare le richieste della Sardegna occidentale, e quando fosse provato che il traffico di questa parte dell'isola lo richiede, non vi sarebbe ragione per non introdurre quella clausola delle 5000 tonnellate annue che esiste a riguardo della linea detta del periplo Italo.

Credo così di aver risposto ai diversi oratori e però non mi resta che pregare il Senato di dare voto favorevole a questo disegno di legge.

ROLANDI-RICCI, *relatore*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ROLANDI-RICCI, *relatore*. Nessuna maggiore mancanza alla doverosa rispettosità verso il Senato mi parrebbe di dovermi rimproverare che quella di occupar troppo il suo tempo dopo una discussione così breve, dopo le dichiarazioni così chiare fatte dall'onor. ministro in ordine ai diversi quesiti che gli furono posti dagli onorevoli senatori.

Riassumendo quindi il concetto fondamentale che dovrebbe ispirare la legge, quello che l'ispira, esamino con una rapidità assolutamente di sintesi le disposizioni con cui questa legge si compendia e mi preoccupo delle osservazioni fatte dagli onorevoli colleghi.

Nessuna questione certamente può essere mai fatta intorno alla necessità assoluta che uno Stato serva le proprie comunicazioni che si ispirino a criteri di bisogni politici o di comunicazioni postali; nessuna questione è stata a questo proposito sollevata sopra i due disegni di legge da cui è adesso interessata l'attenzione del Senato, e quindi è inutile di parlare dei

servizi postali e politici. Si può, e a mio avviso si deve, discutere il criterio a cui va ispirata la sovvenzione dei servizi mercantili. Questo criterio, se dovesse essere guidato soltanto, come dovrebbe esserlo, da considerazioni di ordine strettamente e prettamente economico, dovrebbe condurre all'adozione di un sistema totalmente diverso da quello che è stato adottato dalla legge sottoposta ora al vostro esame.

Non è per sovvenzionare delle linee che uniscono dei determinati punti fissi, solo perchè uniscono quei certi punti fissi, e solo perchè troppo frequentemente dirottano ad appulsi che possono secondare piccoli interessi locali, ma che trascurano i grandi interessi finali della economia nazionale, che si dovrebbe dare la sovvenzione; giacchè invece la sovvenzione dei servizi mercantili dovrebbe mirare a questo fine lucido e preciso: favorire l'esportazione dei prodotti agricoli ed industriali del paese, favorire l'introduzione a buon prezzo delle materie prime che sono necessarie o all'agricoltura per il suo sviluppo o all'industria nostrana come elemento di lavorazione; metterci in grado di lottare con la concorrenza, che purtroppo sentiamo assai combattiva, della bandiera straniera nei porti nazionali, in tutte quelle che sono le varie branche del traffico navale, e acquistare nuovi mercati, nuovi sfoghi, nuovi punti di collocazione delle nostre merci, sia prodotti agricoli, sia prodotti industriali del nostro paese. Quindi la marina mercantile sotto questo aspetto, nella sua branca di marina sovvenzionata, non può essere considerata in sè, va considerata come un mezzo, come una espressione della complessa attività agricola ed industriale della nazione e non deve non formare oggetto d'una finalità a se stessa, ma in servire al raggiungimento di altre diverse, maggiori e più complesse finalità.

Però, se questo dovrebbe essere il criterio esclusivamente ispirativo di una sovvenzione ai mezzi di trasporto nautici, le contingenze del tempo, quelle tradizioni che da noi hanno assunto dignità di storia e che quindi meritano un grande rispetto, il formarsi di una serie d'interessi che per quanto locali non si possono disconoscere legittimi, perchè si sono andati fortificando, sviluppando, e taluno perfino anche inizialmente creando, attraverso a tutto il sistema delle leggi di protezione della marina

mercantile, che ha avuto vigore da tanti anni, le considerazioni d'opportunità, dalle quali non deve mai prescindere l'uomo politico, in quanto secondo l'ammaestramento d'un grandissimo uomo di Stato, la legge si fa con l'intenzione del domani, ma con la visione dell'oggi, costringono necessariamente il legislatore a procedere per una via di adattamento; e se taluno ebbe la visione di staccarsi nettamente dai nostri precedenti legislativi a questo proposito, per quanto l'ala del suo pensiero potesse essere sorretta da profondità di convincimenti, dovette persuadersi che non avrebbe retto al volo per raggiungere la mèta.

Quindi noi abbiamo avuto questo sistema di legge misto, questo sistema di legge che io, pratico, non posso censurare perchè è pratico, questo sistema di legge che l'Ufficio centrale del Senato si è permesso di definire una legge di transizione che contiene una transazione economica. Non si è potuto ancora raggiungere quello che dovrà essere l'intento futuro; ma questa legge ha dovuto formare e forse è nella intenzione del legislatore che formi, un tramite, un passaggio a quella che sarà la sistemazione definitiva, la sistemazione con criteri veramente economici ed organici dei nostri servizi sovvenzionati, se, ed in quanto dovremo ancora sovvenzionarli. Che cosa infatti è, signori senatori, il sistema delle sovvenzioni date ai servizi marittimi? È un sistema di allevamento, un sistema d'incuoamento, un sistema d'integrazione economica dei traffici improduttivi, od insufficientemente produttivi, perchè laddove il traffico è remuneratore, allora l'armatore accorre libero, senza bisogno che intervenga la sovvenzione a stimolarlo. Che cosa si vuol fare, quali finalità si vogliono conseguire con il sistema delle sovvenzioni? Ritenuto che in quel momento, in quello stato di svolgimento dei traffici, in quella condizione di produzione industriale ed agricola di un determinato paese, questo dall'iniziativa privata (la quale segue legittimamente e soltanto il proprio lucro, perchè non è obbligata a concessioni altruistiche in favore dei concittadini), non potrebbe avere quel determinato servizio o quel determinato trasporto, interviene lo Stato, colla forma della sovvenzione, perchè questo determinato servizio si compia, allo scopo appunto o di avviare con quel determinato servizio una corrente di

esportazione o di cattivarsi una facile corrente d'importazione. Quindi questo sistema delle sovvenzioni ha dovuto necessariamente tener conto, nelle condizioni odierne, anche di quelle che sono state oggetto delle domande singolari.

Discorrendo i lavori legislativi che hanno preceduto la rappresentazione del presente disegno di legge, discorrendo lo svolgersi di questo stesso progetto attraverso la disamina dell'altro ramo del Parlamento, voi constaterete, onorevoli colleghi, che troppi hanno chiesto e molti hanno ottenuto, ma che fu un affannarsi a chieder ciascuno per sè, pochi furono coloro che hanno domandato per tutti, pochi furono coloro che hanno avuto la visione intiera, la visione obbiettiva, la visione completa delle esigenze della economia nazionale.

Ora, portare la sapienza del Senato, che non si flette certamente di fronte alle piccole difficoltà locali, che non ascolta se non la gran voce della Nazione di cui questo alto Consesso legislativo si sente così legittimamente completa ed univoca espressione, portarla, dico, a riformare totalmente il criterio informativo dell'attuale sistema delle sovvenzioni, potrebbe condurre a due difficoltà. Una che forse non si troverebbero unanimi su questa via i due rami del Parlamento, lo che impedirebbe praticamente il conseguimento dello scopo voluto; l'altra che forse (e non me lo nascondo per quanto io sia assertore di altro sistema di sovvenzioni) col trascurare troppo di punto in bianco, facendo un salto completamente nel nuovo, questi interessi che, essendo attuali, non possono essere da un corpo politico trascurati, si creerebbero delle crisi e si altererebbero situazioni ora economicamente sistemate.

È perciò che il vostro Ufficio, signori senatori, da un lato vi ha mosso l'invito che vogliate dare il suffragio autorevole del vostro voto a questo progetto di legge, dall'altro non ha saputo raffrenarsi dal vivo desiderio di pregarvi ad esprimere il vostro augurio esplicito perchè al termine di quel decennio che è stato prefisso alla durata della legge attuale, noi ci troviamo nella condizione di poter totalmente mutare questo sistema e far intervenire l'opera integratrice dello Stato sotto la forma di sovvenzioni ben diverse a favore delle industrie e della agricoltura nazionale nei nostri traffici con l'estero e nell'interuo.

Ma intanto, o signori, questo progetto merita il vostro suffragio per una ragione che a me pare debba cattivarsi tutto il vostro favore ed è questa; è urgente che il nostro paese, nazione eminentemente e totalmente mediterranea, si trovi il più possibilmente rinfrancato e munito in tutte le lotte che nel Mediterraneo si svolgono.

A presidiare la nostra fortezza militare, con patriottica preveggenza, pensarono Simone Pacoret di Saint Bon, Benedetto Brin e Carlo Mirabello, nomi dei quali deve tornare grato il ricordo a tutti gli italiani, giacchè le vittorie dell'oggi sono dovute alle studiate preparazioni di allora. Sono essi, signori senatori, lo dico con profondo sentimento di italiano, con animo pieno di commossa reverenza verso costoro, coloro a cui noi dobbiamo la reintegrazione della nostra flotta, sono essi che hanno preparato alla nostra difesa, alle nostre vittorie di ieri, alle nostre speranze ultrici del domani, le navi salde e i cuori più saldi dei marinai, le ben munite tolde comandate da ufficiali ancora più arditi di quelli che viderò le glorie del nostro passato e che anche nei giorni delle nostre sventure, quando dovemmo rimpiangere le nostre sorti dolorose, fecero sì che giammai si potesse deplorare che fosse mancato alla marina italiana il sacrificio del più ardente patriottismo.

Ma non basta che l'Italia sia forte agli effetti militari, occorre che lo sia anche agli effetti mercantili. Bisogna che nessuna nazione di quante specchiano le loro belle rive sul Mediterraneo possa vantare nè attraverso le opere dei suoi letterati, nè attraverso le affermazioni dalle tribune parlamentari, l'impero esclusivo del Mediterraneo. Questo non deve essere consentito a nessuno; non può consentirsi nè militarmente, nè mercantilmente. Noi abbiamo bisogno che questo mare sia solcato da abbondanza di nostri piroscafi, che questo mare per la nostra industria e per la nostra agricoltura sia la via larga, libera, sicura alle nostre esportazioni di mano d'opera e di prodotti.

Ed allora ecco il vantaggio di questa legge, che se non è ottima, è buona; ecco perchè in questo caso il vostro Ufficio centrale si è permesso di dirvi che il meglio è nemico del bene e che bisogna accontentarsi di quello che l'ora del tempo ci consente.

Questa legge permette l'integrazione di parecchi nostri servizi: permette di uscire da uno stato di provvisorietà che ci angustia; questa legge ci dà un programma per 10 anni, che certo non è quello a cui si sarebbe potuto aspirare se le passioni di parte non avessero tolto prima una più esatta visione del problema economico e non avessero forse impedito, come ben disse il senatore Bettoni, che una maggiore obbiettività presiedesse all'esame ed alla concretazione di altri programmi. Ma intanto questa legge ci permette di mettere le nostre comunicazioni marittime in una condizione di sistemazione, che è provvisoria, ma ha una provvisorietà di 10 anni, e che può dar luogo ad una preparazione più completa, che ci costituisca in grado al termine del decennio di avere, a fianco alla marina militare così gloriosa, quella marina che le tradizioni delle nostre città marinare reclamano per l'Italia unificata e che finora non abbiamo conseguito.

Il disegno di legge, che è stato sottoposto al vostro esame, signori senatori, è un disegno di legge che stabilisce il sistema delle aste.

Ardua questione è quella se sia preferibile il sistema delle aste o il sistema delle trattative private. E a questo proposito l'onorevole ministro ha voluto fare appello a quella che non è in me competenza, ma che non è altro che una purtroppo ormai lunga esperienza di questa materia.

Ebbene, io consento col senatore Bettoni che in questo tema sarebbe preferibile sempre poter procedere per trattative private, perchè questa teorizzazione della bontà delle aste, questa formula di democratizzazione dei concorrenti, nella realtà delle contingenze contrattuali, non conduce a nessun esito pratico, soprattutto quando l'indole della concessione è tale, che il numero dei possibili assuntori viene ad essere assai ristretto.

Ma, se praticamente si potrebbe preferire il sistema delle trattative private per molti contratti dello Stato, ed io mi auguro che coloro che hanno la responsabilità dell'amministrazione statale sentano nella loro rettitudine, non mai giustamente dubitata, (poichè il retaggio della più grande rettitudine, è il decoro degli uomini politici che ha avuto l'Italia, qualunque fosse il partito sotto la cui bandiera essi militarono), sentano, dico, il coraggio di assumersi quella

responsabilità, anche di fronte ai troppo facili clamori, alle più facili calunnie, che l'uomo che sa di essere onesto trascura o disprezza; però nella fattispecie - perdonatemi questa frase di abitudine forense - nel caso speciale, era possibile più di venire davanti al Parlamento, dopo quel che una storia troppo recente e dolorosa ci aveva appreso, con un progetto di contratto? Sarebbe stato evidentemente impolitico, e voi che siete un corpo politico, voi, nelle cui file si raccolgono tanti uomini che benemeritamente han retto le sorti delle pubbliche amministrazioni, vi rendete conto che quello che, teoricamente, generalmente, sarebbe buono, nella fattispecie avrebbe dato adito a tante discussioni, riaperto tanti dibattiti, creata di nuovo chissà quale onda di sospetti, che evidentemente si sarebbero affrontate in pratica difficoltà maggiori di quelle che non si affrontino così: perchè così o le aste riescono, e tutto va a suo posto, o non riescono, e, se le aste non riusciranno, allora la trattativa privata sarà dovuta subire come una necessità ineluttabile e imprescindibile.

Signori senatori, mi parrebbe di rubare il vostro tempo e di abusare della vostra attenzione, che mi volete consentire così benevola, se io scendessi ad una disamina dei singoli articoli del disegno di legge, se io vi riassumessi quelle delucidazioni che vi sono date con tanta perspicuità dall'onor. ministro e che egli ha voluto consegnarci scritte come elementi d'interpretazione autentica e che abbiamo allegato alla nostra relazione. Dunque appunto in questo modo si aggiungerà lo intento di non aver poi sopra testi meno precisi delle contestazioni.

Qui non si tratta di fare una legge che eserciti la sua sovranità immediata sul cittadino, ma si tratta di fare una legge che dia al potere esecutivo i limiti delle contrattazioni che esso deve fare. E siccome, in buona sostanza, non si tratta d'altro che di stabilire i termini con cui il contratto si farà, il ministro potrà utilizzare le osservazioni che gli sono state fatte, quelle che egli ha ritenuto opportuno di accogliere, e potrà nella redazione dei capitoli di appalto inserire tutte quelle delucidazioni che saranno ritenute opportune; e questo è quello che l'onor. Ministro ci ha promesso di fare.

Due parole soltanto chiedo il permesso di dire riguardo a due punti che non sono stati toccati

da nessuno nella odierna discussione, e non hanno quindi richiamato neanche le osservazioni dell'onor. ministro. Uno è quello che riguarda le costruzioni. Nel progetto ministeriale erano state prese delle disposizioni, adeguatamente studiate, per contemperare gl'interessi dei futuri assuntori dei servizi colla necessità di una industria che merita tutto il riguardo del Parlamento e del Governo; l'industria costruttiva nautica.

Cammin facendo, nell'altro ramo del Parlamento, talune di queste disposizioni sono state mutate per guisa che davanti a voi si presenta un progetto di sovvenzioni per servizi postali e marittimi, nel quale il trattamento protettivo dell'industria di costruzione è dimidiato, quasi ridotto a circa la metà, perchè consente la facoltà di prendere del materiale all'estero, anche quando non vi sia la differenza del 7 per cento in confronto del costo del materiale in Italia; perchè fu liberato l'assuntore dall'obbligo di mettere materiale nuovo su parecchie delle linee della Sardegna, e sopra parecchie altre linee per altre località.

L'assuntore quindi può servirsi del materiale vecchio, e non avendo l'obbligo di costruire del materiale nuovo viene a mancare un certo numero di costruzioni probabili in Italia. E notate che questo viene a portare un danno ad un'industria importante topograficamente e sostanzialmente. Topograficamente perchè non sono i grandi cantieri quelli che aspirano a questo lavoro; non sono gli Ansaldo di Sestri, gli Odero di Sestri e Genova e gli Orlando di Livorno; quelli che verranno a dolersene, sono i cantieri di Palermo, di Ancona, di Muggiano, di Riva-Trigoso.

Sono i cantieri sparsi per tutta Italia, che hanno allevato notevoli maestranze che verranno a soffrirne, giacchè quando viene a mancare il lavoro queste forti maestranze dovrebbero disperdersi; e si tratta di maestranze che è difficile, assai difficile che si ricompongano un'altra volta. Sostanzialmente perchè si tratta di un'industria italiana della quale bisogna tener conto, giacchè non si avrà mai una marina mercantile fiorente là dove non si abbiano fiorenti cantieri che possano dare ferace produzione di navi.

Fino a tanto che (e la storia di tutte le marine ce lo insegna) una marina mercantile vive

soltanto di navi comprate e costruite all'estero, questa marina mercantile non può avere sorti vitali. (*Approvazioni*).

Ed è perciò che insieme con l'autorevole Ufficio di cui ho l'onore di essere relatore, esprimo la speranza che il ministro della marina, il quale ha sempre dato la prova della sua più grande cura per questa industria, e ha seguito con ciò le tradizioni nobilissime dei suoi predecessori da Benedetto Brin in poi, vorrà tener sempre presenti le condizioni in cui questa industria costruttiva secondaria versa, per guisa che non si abbia a riprodurre la situazione di qualche anno fa, della quale esso ministro ben si ricorda, quando parecchie delle maestranze, la palermitana soprattutto, si trovarono per parecchie settimane completamente senza lavoro.

Un'altra parola mi occorre spendere riguardo alla marina mercantile libera. Il Senato certo insegna a me che con questo disegno di legge non è assolto affatto il compito del legislatore verso la marina mercantile, perchè non basta la marina mercantile sovvenzionata, quella marina allevata e cresciuta, per necessità politiche ed economiche, artificialmente, c'è ancora la marina mercantile libera, ed io mi permetto, confortato anche in ciò dal voto dell'Ufficio centrale, di muovere le più calde preghiere al ministro della marina perchè al più presto possibile, compatibilmente con le esigenze del tempo e della non dolce stagione, porti all'esame delle Camere legislative il progetto relativo, perchè la nostra marina mercantile attende da anni, e anni, e anni, e attende proprio da troppo tempo un regime economico che definitivamente la disciplini, e che la metta nella condizione di sostenere la concorrenza che le altre nazioni, lasciatemelo dire con schiettezza d'animo, anche attraverso alle disposizioni dei trattati internazionali, sanno favorire per le loro marine. (*Approvazioni*).

Noi sentiamo la lealtà della osservanza dei trattati che fa certo onore alla nostra buona fede internazionale, ma ci troviamo a combattere in contingenze di fatto che atteggiamenti della concorrenza straniera determinano, tali che, mentre non mi permetto di giudicarne la legittimità, non posso tacere che ci creano condizioni inaspettatamente difficili. Chiunque s'intende e si occupa di economia marinara

lo sa, ed il ministro della marina è il primo a non ignorarlo.

Sulle disposizioni speciali del Capitolato non mi pare che occorra interessare l'attenzione del Senato, dal momento che tutto quel poco che c'era da dire per chiarirle è stato detto nella relazione.

Seguirò le osservazioni che hanno fatto gli onorevoli senatori in quest'Aula. Dieci anni sono non *magnum aevi humani spatium*, ha detto il collega Bettoni, ma sono pochi agli effetti di una sistemazione marinara, ed ha ragione sotto un profilo, ha torto sotto un altro.

Avrebbe ragione, se si trattasse di dare una sistemazione definitiva, perchè allora dieci anni di regime non bastano, ma bisogna considerare (ed è questo il profilo sotto il quale, a mio rispettoso avviso, l'amico Bettoni non ha ragione) che la nostra situazione economica deve subire una notevole variazione per effetto della scadenza dei trattati che avviene alla fine del 1917.

Alla fine del 1917 l'Italia ha bisogno di essere libera nell'orientamento della sua politica marinara; non sappiamo quale dovrà essere, non conosciamo le condizioni del momento, che la sapienza, che speriamo antiveggente dei nostri governanti, ci vorranno preparare per allora, donde non conviene ora metterci in una condizione la quale ci impedisca di poter, a quel tempo, o in un tempo successivo abbastanza vicino, organizzarci marinarescamente in modo diverso, anche, se occorrerà, facendo una lotta di premi, poichè a questo mondo bisogna prepararsi a tutte le lotte, bisogna prepararsi in tutti i modi a difendere il proprio interesse.

E pure nelle competizioni economiche è vero quello che era un precetto tattico del compianto ammiraglio Mirabello, che « chi para muore, vince chi attacca ».

Ha detto il senatore Guala che sarebbe desiderabile, che il ministro, valendosi della facoltà che opportunamente la legge gli consente, nell'art. 4 del capitolato, aggiungesse alla linea 13, mi pare, quella dal Tirreno al mar Nero, un appulso per Candia. Io credo che il ministro potrà utilmente valersi di questa facoltà proprio a favore di Candia, e per considerazioni perfettamente obiettive.

Il Bollettino ufficiale del Governo cretese, a cui ho attinto i dati delle esportazioni e delle

importazioni candiotte, nel 1908 indica 9,000,000 di chilogrammi, nel 1909 7,500,000, nel 1910 7,837,000 di importazioni; di esportazione: 7,500,000 nel 1908, 5,000,000 nel 1909, 6,847,000 nel 1910. In confronto di Canea, Candia prevale: quindi se Candia è già unita all'Italia dalla linea per l'Egitto, potrà utilmente essere unita all'Italia anche dalla linea per il Levante, forse anzi più utilmente dalla linea per il Levante perchè, agli effetti della nostra esportazione, i generi probabilmente (secondo queste indicazioni) consumabili a Candia, sono piuttosto provenienti dal Tirreno superiore che non dall'Adriatico. Comunque, mi permetto di unirmi, anche a nome dell'Ufficio centrale, alla raccomandazione del senatore Guala presso il ministro della marina, perchè veda, a suo tempo e nei debiti modi, se sia opportuno di porre una variante che induca un appulso se non troppo frequente (non possiamo poi fare delle linee che tocchino tutte le settimane tutti i porti) con moderata frequenza anche a Candia.

L'onor. Buscemi, parlando in nome degli interessi di quella Sicilia orientale, che è così bella e a cui dobbiamo tutta la gratitudine per essere stata la culla più antica della nostra lingua e della nostra civiltà, ha chiesto che alla linea D sia dato un succedaneo da parte dei servizi sovvenzionati.

Proprio un succedaneo totale sarebbe forse troppo, ma che sia dato un surrogato il quale adeguatamente corrisponda alle necessità di quei paesi (in cui fortunatamente si vanno svolgendo un'intensa coltura agraria ed i conseguenti traffici di prodotti che meritano tutto il favore dei ministri che presiedono all'economia del paese), certamente questo potrà esser fatto, ed il ministro ne ha facoltà; e noi uniamo la nostra alla preghiera dell'onor. Buscemi perchè di questa facoltà egli voglia valersi.

Nulla veramente di più ragionevole delle domande fatte dal senatore Parpaglia. Si tratta della Sardegna tanto benemerita della nostra Dinastia, tanto benemerita dell'Italia tutta a cui essa ha dato larga copia di valorosi soldati, che ha fatto sempre sacrifici per la Patria, nulla chiedendo per sè. La Sardegna occidentale è sì, servita un po' da ferrovie, ma tutti sanno che cosa sono le ferrovie in quei paesi. Ed il movimento mercantile costiero ha pur bisogno di essere tenuto in qualche riguardo,

ha bisogno anzi di essere in quelle regioni quasi sollecitato.

Certo l'onor. ministro potrà, alla stregua di statistiche che gli può fornire il suo insigne collega dell'agricoltura, vedere quanto in quei paesi si vada oggi sviluppando e da una parte il movimento agricolo e dall'altra il conseguente movimento dei prodotti; ed agli effetti delle costruzioni, anche quello dei cementi, dei ferri e dei materiali.

L'on. senatore Mele ha chiesto all'on. ministro un chiarimento e lo ha chiesto anche all'Ufficio centrale. Evidentemente, per una ragione geografica che s'impone, non sarà mai possibile che Siracusa non sia il vero capolinea per il movimento dei viaggiatori. Lì è proprio la geografia che impedisce qualunque altra prevalenza, e quindi i siracusani possono riposare tranquilli nella dichiarazione dell'on. ministro, che i loro legittimi interessi non saranno turbati, se pure agli effetti degli interessi mercantili la linea prosegua fino a Catania.

Con questo mi sembra di aver risposto a tutte le osservazioni che sono state fatte, e non mi resta che unirmi con tutto il cuore al voto fatto dal senatore Bettoni con sentimento così squisitamente patriottico, che questa legge concorra, come tutte le altre che escono dal vostro voto sapiente, alla grandezza e alla ricchezza dell'Italia. E giacchè non mi parve che vi dispiacesse che la mia parola, anzichè suonare a voi in questo momento di congedo disadorna, si vestisse di una strofe di poeta, lasciatemi dire ancora una volta col poeta cosa è quest'oggi in questo momento fervido, questa Italia: lasciatemelo dire con la strofa veramente vaticinatrice ed augurale che Pascoli dirigeva a S. M. Re Umberto:

L'Italia che già si disserra  
Nel grande avvenire il suo varco,  
Avanti, sia pace, sia guerra,  
San Giorgio e San Marco!

*(Vivissime approvazioni, applausi. Molti senatori si recano a stringere la mano all'oratore).*

BETTONI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BETTONI. Sono molto grato all'onor. relatore, così vivamente complimentato in questo istante da tutti i colleghi, per le risposte che

ha voluto darmi; ma egli ha certamente equivocado o quanto meno io sono stato poco chiaro nello esprimermi, ciò che forse è la versione migliore, quando ha creduto che io abbia voluto affermare che i dieci anni dell'attuale contratto fossero una ragione per criticare in modo inesorabile il contratto medesimo.

L'onor. relatore, certamente, sa che anche sopra questo punto ci troviamo perfettamente d'accordo.

I dieci anni del presente contratto sono brevi, tanto più rispetto ad una delle questioni che involge il progetto di legge che stiamo discutendo, vale a dire specialmente nei riguardi di quelle obbligazioni che dobbiamo concedere di emettere agli assuntori. Ma io ho voluto rilevare questa inconvenienza della brevità del termine, aggiungendo però che sono disposto a votare favorevolmente il presente disegno di legge, ciò che in lingua povera significa che, pur riconoscendo la menda del progetto relativamente alla brevità del termine, riconosco altresì le difficoltà in cui il Governo si è trovato nel dover regolare questa materia delle convenzioni, difficoltà, per le quali gli vanno accordate quelle attenuanti che meritano tutta la deferenza del Parlamento.

Sono poi lieto che la parola alata del relatore abbia aggiunto smalto alle mie povere parole e mi auguro che il vaticinio poetico col quale egli ha chiuso il suo discorso possa compiersi appieno, e possa significare per l'Italia il ritorno a quelle glorie marinaresche che costituirono un giorno uno dei suoi vanti migliori. *(Approvazioni).*

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, la discussione generale su questi due disegni di legge è chiusa.

Intraprenderemo perciò quella degli articoli del progetto di legge n. 838, che rileggo:

#### Art. 1.

Il Governo del Re è autorizzato ad affidare all'industria privata con effetto dal 1° luglio 1913 l'esercizio delle linee di navigazione iscritte negli uniti elenchi (allegato A, gruppo Tirreno superiore; allegato B, gruppo Tirreno inferiore; allegato C, gruppo Adriatico).

*(Approvato).*

## Art. 2.

Le condizioni per l'esercizio delle linee di cui all'articolo precedente sono quelle contenute nell'annesso capitolato (allegato *D*).

(Approvato).

## Art. 3.

L'aggiudicazione delle linee sarà fatta a cittadini italiani o a Società italiane costituite in Italia, per ciascun gruppo separatamente, ed avrà luogo col mezzo di asta pubblica ad offerte segrete. L'aggiudicazione sarà provvisoria al primo incanto e diventerà definitiva dopo un nuovo incanto sulla base del ribasso del ventesimo a sensi dell'art. 95 e seguenti del regolamento sulla contabilità generale dello Stato.

L'asta avrà principio entro due mesi dalla promulgazione della presente legge e sarà regolata dalle seguenti norme:

*a*) per adire all'asta deve essere depositata, a titolo di cauzione, una somma in titoli di Stato, o garantiti dallo Stato, non inferiore al decimo della sovvenzione annua complessiva attribuita a ciascun gruppo. Il concorrente rimasto aggiudicatario incorrerà, senza obbligo di costituzione in mora, nella perdita del deposito, che sarà devoluto allo Stato, se entro due mesi dall'aggiudicazione definitiva non sottoscriva il relativo contratto;

*b*) l'asta sarà tenuta avanti il ministro della marina, o chi per esso, separatamente per ciascun gruppo;

*c*) l'aggiudicazione di ciascun gruppo di linee sarà fatta a chi offrirà il maggior ribasso sulla sovvenzione totale assegnata al gruppo stesso e nel caso che tanto nel primo esperimento d'asta, quanto in quello definitivo, due o più concorrenti presenti all'asta abbiano fatta la medesima offerta, si procederà, salvo quanto è detto alla successiva lettera *d*), nella adunanza stessa ad una licitazione fra essi soli a partiti segreti. Se nessuno di coloro che abbiano fatto offerte eguali sia presente o i presenti non vogliano migliorare l'offerta, la sorte deciderà chi fra di loro debba essere l'aggiudicatario;

*d*) se fra coloro che tanto nel primo esperimento d'asta, quanto in quello definitivo, abbiano fatto la stessa offerta, vi sia la Società anonima nazionale di servizi marittimi, l'ag-

giudicazione sarà fatta provvisoriamente o definitivamente, secondo il caso, alla Società stessa in forza della disposizione contenuta nell'articolo 16 della convenzione in data 27 aprile 1910 approvata con la legge del 13 giugno 1910, n. 306.

(Approvato).

## Art. 4.

Nel caso che uno o più dei gruppi messi all'asta non rimanga aggiudicato, il ministro della marina potrà per i medesimi provvedere a trattativa privata, ai sensi dell'art. 4, n. 7, della legge sulla contabilità generale dello Stato, e, qualora anche questo esperimento rimanga senza effetto, il Governo del Re presenterà al Parlamento nel più breve termine possibile, e non oltre tre mesi dal giorno in cui andò deserta l'asta, nuovi provvedimenti per il gruppo o pei gruppi non rimasti aggiudicati.

(Approvato).

## Art. 5.

Agli assuntori delle linee comprese nei gruppi di cui all'art. 1° spetta per tutta la durata del contratto la sovvenzione stabilita rispettivamente dagli allegati *A*, *B* e *C* diminuita degli eventuali ribassi risultanti dall'asta.

(Approvato).

## Art. 6.

Negli avvisi d'asta saranno indicati per ciascun gruppo i piroscafi che ai sensi dell'art. 6 della Convenzione 27 aprile 1910, approvata con la legge 13 giugno 1910, n. 306, e stipulata con la Società nazionale di servizi marittimi, devono essere ceduti dalla Società stessa e rilevati dai nuovi concessionari.

(Approvato).

## Art. 7.

Gli assuntori hanno facoltà di emettere titoli di obbligazioni al portatore o nominativi per un ammontare non eccedente il doppio del capitale versato, ed ammortizzabili entro il periodo di durata della concessione.

(Approvato).

## Art. 8.

Della sovvenzione dovuta dallo Stato potrà dagli assuntori essere vincolata presso la Cassa-

depositi e prestiti, la parte necessaria a garantire il servizio di obbligazioni che gli assuntori stessi vogliano emettere anche agli effetti ed ai sensi dell'art. 171, secondo comma, del Codice di commercio.

Le modalità di questo vincolo saranno stabilite con decreto Reale promosso dal ministro del tesoro di concerto col ministro della marina.

(Approvato).

#### Art. 9.

È istituito presso il Ministero della marina un Comitato pei servizi marittimi, presieduto dal sottosegretario di Stato per la marina e composto:

- a) dell'ispettore generale dei servizi marittimi;
- b) del direttore generale della marina mercantile;
- c) di un delegato del Ministero degli affari esteri;
- d) di un delegato del Ministero di agricoltura, industria e commercio;
- e) di un delegato del Ministero delle poste e dei telegrafi;
- f) di un delegato del Consiglio di amministrazione delle ferrovie dello Stato;
- g) di un ufficiale superiore della Regia marina appartenente al Corpo del genio navale;
- h) dell'ispettore superiore dei servizi marittimi;
- i) di un capitano di porto designato dal ministro della marina;
- k) di un rappresentante degli armatori di piroscafi nazionali non sovvenzionati, designato dal Consiglio superiore della marina mercantile;
- l) di un rappresentante della federazione dei lavoratori del mare e di un rappresentante la federazione dei lavoratori dei porti designati dal Consiglio del lavoro;
- m) di due rappresentanti delle Camere di commercio del Regno designati dal ministro di agricoltura, industria e commercio.

Il Comitato sarà costituito per decreto Reale e verrà rinnovato ogni triennio.

Il presidente del Comitato avrà facoltà di chiamare, volta per volta, a far parte del Co-

mitato stesso, con voto consultivo, quelle persone che saranno ritenute particolarmente competenti per le materie da trattarsi in ciascuna adunanza.

(Approvato).

#### Art. 10.

Il Comitato pei servizi marittimi dà parere:

- 1° sulle proposte di modificazione, ampliamento o riduzione di servizi;
- 2° sulle proposte di istituzione di nuove linee;
- 3° sui reclami e sulle controversie la cui risoluzione spetta al ministro della marina e in generale sulle questioni attinenti ai servizi marittimi sovvenzionati ed alla marina libera che gli vengono sottoposte dal ministro.

A norma dei capitolati il Comitato determina la classificazione delle merci, i prezzi e tutte le condizioni dei trasporti, le modalità dei servizi di concentramento e cumulativi e definisce le controversie che potessero sorgere su tali materie e le altre contemplate dai capitolati predetti.

Le decisioni del Comitato relative alle controversie tra i concessionari e gli speditori, caricatori, destinatari o altri interessati non pregiudicheranno l'azione giudiziale delle parti.

Il Comitato delibera a maggioranza di voti: per la validità delle sue deliberazioni occorre l'intervento alle adunanze di almeno sei membri.

(Approvato).

#### Art. 11.

Il Comitato pei servizi marittimi dovrà sentire, prima di prendere le proprie deliberazioni, i rappresentanti dell'assuntore o degli assuntori dei servizi marittimi sovvenzionati e le altre parti interessate. Se costoro debitamente invitati, non si presentino, il Comitato delibererà ugualmente.

Con decreto Reale saranno determinate le indennità da corrispondersi ai membri del Comitato che intervengono alle adunanze, e il compenso per l'opera prestata dal segretario o dai segretari.

Sono abrogati gli articoli 27, 28 e 29 della legge 5 aprile 1908, n. 111, e l'art. 11 della legge 13 giugno 1910, n. 306.

(Approvato).

## Art. 12.

Per l'applicazione delle disposizioni contenute nell'art. 83 del capitolato annesso alla presente legge, ove non intervenga fra i concessionari dei vari gruppi un completo accordo per la ripartizione e l'assunzione del personale amministrativo e di mare proveniente dalla cessante Società, il ministro della marina deciderà inappellabilmente, sentiti i concessionari predetti.

(Approvato).

## Art. 13.

Nei capitolati annessi alla legge 13 giugno 1910, n. 306, ed in quello approvato con Regio decreto 26 giugno 1910, n. 598, potrà il ministro della marina, d'accordo con gli assuntori dei servizi, introdurre le modificazioni necessarie per armonizzarne le disposizioni con quelle del capitolato annesso alla presente, senza che perciò venga in alcun modo aumentato l'onere del bilancio dello Stato.

(Approvato).

## Art. 14.

Il ministro della marina, verificandosi la rescissione del contratto per taluno dei servizi approvati con la legge del 13 giugno 1910, n. 306, è autorizzato ad affidarli, alle stesse condizioni, ad altri concessionari dei servizi sovvenzionati.

(Approvato).

## Art. 15.

Al funzionario superiore del Ministero delle poste e dei telegrafi, che a norma dell'art. 3 dalla legge 5 aprile 1908, n. 111, deve essere aggregato all'Ispettorato centrale dell'Ammini-

strazione ferroviaria, è sostituito l'ispettore generale dei servizi marittimi presso il Ministero della marina.

(Approvato).

## Art. 16.

La linea *D* esercitata dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato fra Napoli-Messina-Reggio-Riposto-Catania-Siracusa e di cui agli articoli 1, 2 e 37 della legge del 5 aprile 1908, n. 111, ed all'allegato *B* alla legge medesima, è soppressa dal 1° luglio 1913 se risulteranno aggiudicati i servizi di cui al gruppo II (Tirreno inferiore).

(Approvato).

## Art. 17.

Per la esecuzione della presente legge, verrà inscritta nella parte ordinaria dello stato di previsione della spesa del Ministero della marina per gli esercizi finanziari dal 1913-14 al 1922-23 la somma di lire 13,433,000, salvo le eventuali riduzioni dipendenti dalle aggiudicazioni all'asta.

(Approvato).

## Art. 18.

Il Governo, in relazione all'art. 77, primo comma del capitolato *A* pei servizi marittimi delle isole minori formante parte della legge 13 giugno 1910, n. 306, potrà autorizzare la Società Siciliana di navigazione a cedere i servizi delle linee 3 e 4 per le isole Eolie ad altro concessionario alle stesse condizioni contemplate dal suddetto capitolato *A* e dalla convenzione stipulata il 23 aprile 1910 fra il Governo e la Società predetta.

(Approvato).

## ALLEGATO A.

## Gruppo I. — Tirreno Superiore.

N. della linea	Itinerari delle linee	Periodicità o numero dei viaggi	Percorrenza in miglia		Velocità Numero minimo dei piroscafi		Tonnellaggio lordo		Sov- venzione annua	Annotazioni
			per viaggio	annua			unitario	com- plessivo		
<b>Linee postali.</b>										
1	Genova-Livorno-Napoli-Messina - Catania - Porto Said-Suez - Aden - Bombay e ritorno (1) . . . . .	ogni 4 settimane	9050	117,499	15	2	6000	12,000	1,710,000	Con facoltà di approdare a Kurrahee.
<b>Linee postali coloniali.</b>										
2	Genova-Livorno-Napoli-Messina-Catania-Suez Massaua-Gibuti - Aden - Mogadiscio-Kisimajo-Mombasa e ritorno (2) . . . . .	ogni 4 settimane	9176	119,288	12	2	3500	7,000	1,200,000	Facoltà di approdare ad Assab e di spingersi a Zanzibar e a Dar-es-Salam ed obbligo di approdare a Savona in andata od in ritorno.
3	Aden-Obbia-Mogadiscio-Merka - Brava - Kisimajo - Mombasa e ritorno (3) . . . . .	8 viaggi all'anno	1675	13,400	9	1	900-1000	950	100,000	
4	Massaua-Suez e ritorno (4) . . . . .	settimanale	1910	74,490	12	2	800-1000	1,800	500,000	
5	Massaua-Assab-Hodeida--Jedda - Porto Sudan-Suakim-Massaua. . . . .	ogni 4 settimane	1315	17,095	10					
<i>Da riportarsi . . .</i>				341,772		7	21,750	3,510,000		

(1) Il concessionario ha l'obbligo di stabilire un servizio cumulativo speciale col concessionario della linea Venezia-Calcutta per modo che restando a carico di quest'ultimo le spese di trasbordo, le merci scambiate fra Bombay e i porti italiani dell'Adriatico (Venezia-Ancona-Bari-Brindisi) paghino lo stesso nolo di quelle provenienti o a destinazione dei porti italiani del Tirreno (Genova-Livorno-Civitavecchia-Napoli).

(2) Le merci da e per gli scali dell'Adriatico provenienti o a destinazione degli scali della linea oltre Aden saranno trasportate senza spesa di trasbordo come se fossero destinate o provenienti dagli scali del Tirreno.

(3) A questa linea potrà esser adibito un piroscafo usato e nei quattro mesi in cui non si eseguono i viaggi su questa linea il piroscafo stesso potrà sostituire quello della linea Massaua-Hodeida-Suakim-Massaua.

(4) Nella settimana in cui il tratto Massaua-Suez e ritorno è eseguito dalla linea Genova-Mombasa, non si effettua dal piroscafo di questa linea.

Segue Allegato A.

N. della linea	Itinerari delle linee	Periodicità o numero dei viaggi	Percorrenza in miglia		Velocità	Numero minimo dei piroscafi	Tonnellaggio lordo		Sov- venzione annua	Annotazioni
			per viaggio	annua			unitario	com- plessivo		
	<i>Riporto . . .</i>			341,772		7	21,750	3,510,000		
	<b>Linee commerciali.</b>									
6	Genova-Savona-Livorno-Portoferraio-Marciana Marina-Maddalena-Terranova-Golfo Aranci-Siniscola-Orosei-Dorgali-Tortoli-Muravera-Torrevecchia-Cagliari-Teulada-S. Antioco-Carloforte-Oriстано-Bosa-Alghero-Portotorres-Castelsardo-S. Teresa di Gallura-Maddalena-Bastia-Livorno-Spezia-Genova (1) (2) . . . . .	settimanale								
7	Genova-Spezia-Livorno-Bastia-Maddalena-S. Teresa di Gallura-Castelsardo-Portotorres-Alghero-Bosa-Oriстано-Carloforte-S. Antioco-Teulada-Cagliari-Torrevecchia-Muravera-Tortoli-Dorgali-Orosei-Siniscola-Golfo Aranci-Terranova-Maddaleno-Marciana Marina-Portoferraio-Livorno-Savona-Genova (1) (2) . . . . .	Id.	970	100,900	10	4	1200	4,800	580,000	Approdo facoltativo a Cala d'Oliva.
8	Genova-Spezia-Livorno-Capraia-Maddalena-S. Teresa-Portotorres e ritorno . . .	settimanale	560,4	29,140	12	1	1200	1,200	76,000	Approdo facoltativo a Parao durante la sosta a Maddalena.
9	Carloforte-Portovesme e ritorno . . . . .	giornaliera	18	6,570	9	1	100	100	37,000	
	Carloforte-Calasetta e ritorno									
10	Marsiglia-Nizza-S. Remo-Porto Maurizio-Oneglia-Albenga-Alassio-Savona-Genova-Portotorres e ritorno (2) . .	settimanale	848	44,096	10	2	1500	3,000	120,000	
	<i>Da riportarsi . . .</i>			522,478		15	30,850	4,323,000		

(1) Il concessionario ha l'obbligo di trasportare gratuitamente da e per Cagliari le merci provenienti e dirette agli scali di Terranova-Siniscola-Orosei-Dorgali-Tortoli e Muravera, per modo che dette merci siano assoggettate allo stesso nolo di quelle provenienti o dirette a Cagliari.

(2) Gli approdi in corsivo sono eseguiti a settimane alternate.

Nelle linee 6 e 7 nei porti segnati in corsivo è esteso l'obbligo dell'approdo settimanale, allorchè siano disposte per l'imbarco almeno dieci tonnellate di merci.

Segue Allegato A.

N. della linea	Itinerari delle linee	Periodicità o numero dei viaggi	Percorrenza in miglia		Velocità	Numero minimo dei piroscafi	Tonnellaggio lordo		Sov- venzione annua	Annotazioni
			per viaggio	annua			unitario	com- plessivo		
	<i>Riporto . . .</i>			522,478		15		30,850	4,323,000	
11	Savona-Genova Spezia-Livorno-Portoferraio-Piombino-Porto S. Stefano-Civitavecchia-Napoli-Torre Annunziata-Castellammare di Stabia-Salerno-Palermo-Termini Imerese-Cefalù-Milazzo-Lipari-Pizzo-Messina-Reggio Calabria-Riposto-Siracusa - Catania - Catanzaro - Cotrone-Taranto-Gallipoli-Brindisi-Bari-Molfetta-Bartolotta - Manfredonia - Viesti - Ortona-Pescara Castellammare-Ancona-(Trieste solo andata)-Venezia e ritorno (1)	settimanale	3324 (2)	172,848	10	8	2000- 2500	18,000	500,000	
12	Genova-Livorno-Napoli-Messina-Catania-Siracusa-Alessandria e ritorno con prolungamento in Soria a settimane alternate e ritorno (3)	id.	2832	147,264	10	4	4000	16,000	500,000	Facoltà di approdare a Riposto.
	—	1083	28,158	10						
13	Genova-Livorno-Napoli-Palermo-Messina-Reggio Calabria-Riposto-Catania-Siracusa-La Canea-Pireo-Salonicco e Cavalla o Scio e Smirne alternativamente - Costantinopoli-Odessa e ritorno (4) (5) e (6) . . . .	settimanale	4434,2	230,578	10	7	2500- 3000	19,250	800,000	Facoltà di approdare a Nicolajeff ed a Kerson durante la sosta a Odessa.
				1,101,326		34		84,100	6,123,000	

(1) Di questi porti avranno approdo settimanale fino dall'inizio dei servizi quelli nei quali la somma delle merci caricate e scaricate durante gli esercizi 1910-11 e 1911-12 dai piroscafi esercenti la linea sovvenzionata corrispondente (XXI) non sia inferiore alla media annua di 5,000 tonnellate.

Ciascuno degli altri porti avrà diritto all'approdo ogni qualvolta sia richiesto il trasporto di almeno 10 tonnellate di merci da imbarcare o sbarcare. Questi ultimi porti conseguiranno il diritto all'approdo regolare quando per due esercizi consecutivi avranno raggiunto le 5,000 tonnellate di merci, in media annua, imbarcate o sbarcate su questa linea.

(2) Questa cifra è composta della percorrenza normale di miglia 2,901 e di quella per gli approdi eventuali calcolata in via di approssimazione in miglia 423.

(3) Obbligo di approdare a Savona in andata od in ritorno quando in quel porto vi siano da imbarcare o sbarcare almeno dieci tonnellate di merci.

(4) I piroscafi di questa linea avranno sede di armamento in Napoli.

(5) Obbligo di approdare a Savona quando vi siano da imbarcare o sbarcare almeno 100 tonnellate di merci.

(6) L'approdo in corsivo è eseguito a settimane alternate.

## ALLEGATO B.

## Gruppo II. — Tirreno Inferiore.

N. della linea	Itinerari delle linee	Periodicità o numero dei viaggi	Percorrenza in miglia		Velocità Numero minimo dei piroscafi	Tonnellaggio lordo		Sov- venzione annua	Annotazioni
			per viaggio	annua		unitario	com- plessivo		
<b>Linee postali.</b>									
1	Napoli-Messina-Reggio Calabria-Catania-Siracusa-Tripoli e ritorno . . . . .	settimanale	1070	55,640	14				
2	Siracusa-Tripoli e ritorno * . . . . .	bisettiman. <sup>1e</sup>	608	63,232	14				* Con prolunga- mento a Catania.
3	Napoli-Messina-Catania-Siracusa-Bengasi-Derna e ritorno . . . . .	settimanale	1612	83,824	14	5	2500	12,500	
4	Siracusa-Bengasi e ritorno . . . . .	id.	762	39,624	14				
5	Palermo-Trapani-Tripoli e ritorno . . . . .	id.	732	38,064	14				2,430,000
6	Genova-Livorno-Cagliari-Tunisi e ritorno . . . . .	id.	1072	55,741	14				
7	Napoli-Palermo-Trapani-Tunisi e ritorno . . . . .	id.	722	37,544	14	3	2500	7,500	
<b>Linee commerciali.</b>									
8	Palermo - Trapani - Marsala - Mazzara - Sciacca - Pantelleria - Tunisi - Susa - Monastir - Medhia - Sfax - Gabes - Gerba - Tripoli e ritorno (1) . . . . .	id.	1526	79,352	10	2	1000	2,000	250,000
9	Napoli-Cagliari e ritorno (2) ** . . . . .	id.	524	27,248					
10	Palermo-Trapani-Cagliari e ritorno . . . . .	id.	458	25,816	10	2	1200	2,400	230,000
11	Genova - Palermo - Castellammare del Golfo - Trapani - Favignana - Marsala - Mazzara - Porto Palo - Sciacca - Porto Empedocle - Licata - Terranova - Scoglitti - Mazzarelli - Pozzallo - Marzamemi - Siracusa - Catania - Riposto - Messina e ritorno (3) . . . . .	id.	1487	77,324	10	3	2000	6,000	340,000
12	Genova - Spezia - Livorno - Napoli - Messina - Reggio - (Riposto a settimane alternate) - Catania - Siracusa - Malta - Tripoli - Homs - Misurata - Bengasi e ritorno . . . . .	id.	2536	131,872					
	con prolungamento ogni due settimane a Tobruk toccando Derna e ritorno . . . . .	—	504	13,104	10	5	2500	12,500	600,000
				728,388				42,900	3,850,000

(1) Con facoltà di prolungare la linea a Napoli.

(2) Quando sarà iniziato l'esercizio della direttissima Roma-Napoli, fra Cagliari e Napoli sarà eseguito l'aprodo a Gaeta senza aumento di sovvenzione.

(3) Gli approdi in corsivo sono eseguiti a settimane alternate.

Le spese di trasbordo in Siracusa, Catania e Messina delle merci da e per gli scali di Napoli, dell'Jonio e dell'Adriatico, sono a carico del concessionario.

## ALLEGATO C.

## Gruppo III. — Adriatico.

N. della linea	Itinerari delle linee	Periodicità o numero dei viaggi	Percorrenza in miglia		Velocità Numero minimo dei piroscafi	Tonnellaggio lordo		Sov- venzione annua	Annotazioni	
			per viaggio	annua		unitario	com- plessivo			
<b>Linee postali.</b>										
1	Venezia-Brindisi-Corfù-Patras- so (Canale)-Pireo-Costanti- nopoli e ritorno . . . . .	settimanale	2200	114,400	13	3	3000	9,000	1,000,000	
2	Venezia-Trieste e ritorno . .	trisettiman.	134	20,904	12	4	da 1000 a 1200	4,400	800,000	
3	Ancona-Trieste e ritorno . .	settimanale	258	13,416						
4	Venezia Zara-Sebenico-Spala- to-Gravosa-Cattaro-Antivari- Durazzo-Brindisi e ritorno .	id.	1102	57,304						
<b>Linee commerciali.</b>										
5	Venezia-Ancona-Bari-Brindisi- Corfù-Canea-Candia-Ales- sabria con prolungamento in Siria e ritorno . . . . .	ogni 2 settimane	2694	70,044	10	3	2500	7,500	500,000	Approdo obbliga- torio a Suda quan- do non può ap- prodare a Canea.
			1083	28,158						
6	Venezia-Ancona-Barletta (fa- coltativa)-Bari-Brindisi-Ss. Quaranta-Corfù-Patrasso (Canale)-Pireo-Salonicco o Suirne-Costantinopoli e ri- torno con prolungamenti a settimane alternate al Danu- bio con approdo a Varna e in Anatolia con approdi a Ineboli-Samsun-Kerassun- da-Trebisonda-Batum . .	settimanale	2598	135,096	10	6	2500	15,000	900,000	
		—	734	19,084						
		—	1288	33,488						
7	Venezia-Ancona-Bari-Brindisi Tripoli-Bengasi-Brindisi- Bari-Ancona-Venezia . . .	ogni 2 settimane	2242	58,292	10	2	2500	5,000	260,000	
				550,186				40,900	3,460,000	

## RIEPILOGO

	Percorrenza annua in miglia	Numero dei piroscafi	Tonnellaggio lordo complessivo	Sovvenzione annua
Gruppo I . . . . .	1,101,326	34	84,100	6,123,000
Id. II . . . . .	728,388	20	42,900	3,850,000
Id. III . . . . .	550,186	18	40,900	3,460,000
Totali . . . . .	2,379,900	72	167,900	13,433,000

## SCHEMA DI CAPITOLATO

## ESECUZIONE DEI SERVIZI, ORARI E ITINERARI.

## Art. 1.

I servizi da eseguirsi sono indicati nella annessa tabella.

## Art. 2.

I giorni e le ore di partenza e di arrivo verranno determinati dal ministro della marina, sentiti i concessionari, e potranno essere in egual modo variati mediante il preavviso opportuno.

Le partenze medesime potranno però, per ragioni d'ordine pubblico o di interesse postale, commerciale o politico, essere ritardate od anticipate sull'ordine scritto del ministro della marina o in sua vece dell'Ispettorato dei servizi marittimi e dei suoi rappresentanti, o per causa di forza maggiore, di cui sarà giudice il commissario del Governo nei singoli porti, senza che si possa chiedere alcun compenso dai concessionari o da terzi.

I ritardi però non dovranno essere tali da reclamare un aumento del materiale prescritto per ciascuna linea.

I piroscafi non potranno approdare ad altri punti che a quelli designati nel loro itinerario, salvo il caso di forza maggiore, che dovrà essere giustificato con processo verbale a tenore di legge e salvo autorizzazione, in casi eccezionali, del Ministero della marina, il quale potrà autorizzare anche l'esecuzione di altri approdi dopo toccati i porti capolinea.

Se l'approdo per forza maggiore avrà luogo in un porto estero, il processo verbale dovrà essere vidimato dal Consolato italiano ed in sua mancanza dalle autorità locali.

In caso di ritardo nella traversata, i capitani abbrevieranno il tempo di sosta nei diversi punti di approdo, riducendolo allo stretto necessario, allo scopo di arrivare a destinazione in orario o col minor ritardo possibile.

## Art. 3.

I viaggi designati dovranno essere eseguiti con la velocità normale indicata per le rispettive linee.

Per velocità normale s'intende quella che dovranno avere i piroscafi in circostanze di ordinaria navigazione, e sulla medesima saranno stabiliti i relativi orari.

## Art. 4.

Il ministro della marina potrà, udito il Comitato dei servizi marittimi, sopprimere e attuare provvisoriamente o definitivamente approdi e far eseguire viaggi straordinari. In casi di eccezionali gravità ed urgenza il ministro potrà disporre senz'altro in via provvisoria.

Nel caso di attuazione di approdi la sovvenzione sarà variata in proporzione allo aumento della percorrenza e degli oneri del nuovo approdo.

In caso di soppressione definitiva di approdi, se questa avviene d'accordo coi concessionari, la sovvenzione sarà ridotta in rapporto alla minore percorrenza ed alla diminuzione degli oneri derivanti dall'approdo stesso. In caso diverso la sovvenzione rimarrà invariata.

L'attuazione di approdi non dovrà però costituire un aumento di percorrenza tale da richiedere aumento di materiale.

Nel caso di viaggi straordinari che possano essere eseguiti col materiale assegnato alle rispettive linee, saranno rimborsate ai concessionari le spese vive di esercizio.

Le distanze nautiche saranno determinate dal Ministero della marina.

## SORVEGLIANZA DEI SERVIZI.

## Art. 5.

La sorveglianza del servizio spetta al ministro della marina che la esercita per mezzo dell'Ispettorato dei servizi marittimi e dei commissari del Governo. I funzionari dell'Ispettorato hanno diritto di eseguire a bordo dei piroscafi sovvenzionati e presso le singole amministrazioni dei concessionari tutte le indagini che occorresse di fare per accertare l'applicazione del presente capitolato.

## Art. 6.

Perchè si possa controllare la regolarità dei viaggi, i comandanti dei piroscafi sono obbligati di consegnare al commissario del Governo negli

scali e con le modalità stabilite dal regolamento, un estratto del giornale di bordo, indicante le circostanze occorse nel viaggio.

## CAUZIONE.

## Art. 7.

All'atto della stipulazione del contratto i concessionari delle linee dovranno prestare una cauzione corrispondente al 10 per cento dell'ammontare annuo della sovvenzione.

La cauzione dovrà essere prestata in titoli di rendita o in valori garantiti dallo Stato, oppure costituendo il pegno sopra uno o più piroscafi dei concessionari, e che dovranno essere a tale uopo assicurati presso una Società italiana di assicurazioni accettata dal Ministero della marina per una somma che garantisca l'ammontare della cauzione.

## Art. 8.

La cauzione è vincolata a garanzia degli obblighi assunti e delle responsabilità incorse così dal concessionario come dalle persone per cui egli deve rispondere civilmente. La cauzione serve eziandio per garantire il pagamento delle multe definitive inflitte, che non fossero pagate dal concessionario o non si potessero prelevare dalle sovvenzioni. In questo caso si provvederà, mediante decreto del ministro della marina, a prelevare le somme dalla cauzione, la quale deve essere immediatamente reintegrata. Non avvenendo ciò, il contratto si intenderà risolto per colpa del concessionario.

I crediti del Governo verso i concessionari godranno di privilegio sulla cauzione in confronto di ogni altro credito contro il concessionario per parte dei terzi qualunque sia la precedenza degli atti giudiziari.

RICEVIMENTO, CUSTODIA, TRASPORTO  
E CONSEGNA DEGLI EFFETTI POSTALI.

## Art. 9.

I concessionari hanno l'obbligo del trasporto gratuito regolare e compiuto di tutti gli effetti postali descritti sui fogli di via, senza limitazione di peso, siano essi originari od a destinazione del Regno, siano originari o a destinazione di Stati esteri.

Sotto la denominazione di effetto s'intende tutto ciò che per legge la posta ha diritto di trasportare, compresi i pacchi postali del peso ciascuno non superiore a 5 chilogrammi. Per quelli di peso superiore che potessero in avvenire essere istituiti sarà corrisposto ai concessionari un compenso da stabilirsi dal Comitato dei servizi marittimi in misura non superiore al 50 per cento delle tasse riscossa dall'Amministrazione delle poste.

L'obbligo del trasporto gratuito degli effetti vale anche per le linee che i concessionari esercitassero per loro conto, senza sovvenzione dello Stato, verso qualsiasi direzione.

I concessionari avranno pure l'obbligo di trasportare gratuitamente gli oggetti e le provviste riferentisi al servizio postale telegrafico e telefonico dipendenti dal Ministero delle poste e dei telegrafi nel limite del 2 per cento della portata lorda di ciascun piroscavo in ciascun viaggio.

## Art. 10.

I concessionari dovranno destinare su ogni piroscavo un locale spazioso, lontano dalla macchina e ben riparato per collocarvi gli effetti; questo locale dovrà chiudersi a chiave, rimanendo la custodia degli effetti affidata al capitano del piroscavo sotto la sua responsabilità.

Qualora l'Amministrazione delle poste chiedesse di destinare a bordo pel servizio degli effetti uno o due impiegati ed un servente, i concessionari saranno in obbligo di assegnare ai primi, senza corrispettivo, un camerino con letti, indipendentemente da apposito e sufficiente locale sopra coperta ed in luogo centrale per le operazioni postali durante il tragitto, ed al servente una cuccetta di seconda classe. Questo locale dovrà essere mantenuto pulito ed illuminato a spese dei concessionari.

Il vitto per gli impiegati sarà calcolato a metà di quello dei viaggiatori.

## Art. 11.

Qualora un piroscavo fosse costretto ad ancorarsi in rada per causa di cattivo tempo, l'impiegato delle poste potrà richiedere che sia messa a disposizione, pel servizio degli effetti, una idonea imbarcazione, di cui avrà a prendere il comando uno degli ufficiali di bordo,

sempre quando il capitano del piroscafo stimi che lo sbarco degli effetti possa farsi senza pericolo col mezzo su accennato.

Qualora non fosse imbarcato l'impiegato, o questi cadesse ammalato nel tragitto, alle operazioni suddette provvederà il comandante del piroscafo.

Ove poi, per avaria, un piroscafo dovesse approdare in qualche porto o rada non indicati nell'itinerario della linea, per cui si trovasse nella impossibilità di proseguire la corsa, il capitano sarà in obbligo di fare la consegna degli effetti all'ufficio di posta locale o vicinore, per essere inoltrati a destinazione coi mezzi ordinari e col primo piroscafo nazionale od estero, rimanendo le spese a carico dei concessionari.

#### Art. 12.

I concessionari dovranno far ritirare gli effetti dagli ufizi postali al porto o dagli ufizi sanitari o consolari, dalle capitanerie, dagli ufizi di porto, dalle dogane, ovvero, in difetto di essi ufizi, dagli agenti incaricati di trasportare gli effetti medesimi allo scalo d'imbarco, ove non sia possibile diversamente.

Essi dovranno egualmente operare la consegna degli effetti in arrivo negli ufizi suddetti od agli agenti suindicati.

La consegna ed il ricevimento degli effetti potranno, a richiesta del Ministero della marina, d'accordo con quello delle poste e dei telegrafi, effettuarsi anche presso le agenzie dei concessionari.

Il trasporto degli effetti da terra a bordo e viceversa sarà a carico dei concessionari, i quali dovranno adottare le misure necessarie onde le relative operazioni siano compiute con sicurezza, senza pericolo d'avarìa e senza perdita di tempo.

Per facilitare poi la distribuzione delle corrispondenze nei porti d'approdo e la rispeditura degli effetti dai porti stessi, i concessionari dovranno, a richiesta del Governo, attuare a proprie spese speciali comunicazioni cogli ufizi semaforici, che verranno all'uopo designati.

#### Art. 13

Per la consegna ed il ricevimento degli effetti, i concessionari si uniformeranno alle disposizioni che saranno emanate dal Ministero

della marina d'accordo con quello delle poste e dei telegrafi, nello scopo di accertare il numero e la natura dei dispacci per la conseguente responsabilità.

Le operazioni di sbarco degli effetti dovranno precedere qualsiasi altra operazione e dovranno effettuarsi non appena i piroscafi siano ormeggiati.

#### Art. 14.

Il prodotto delle tasse delle corrispondenze e dei pacchi e del loro trasporto è devoluto interamente all'Amministrazione delle poste.

Non saranno ricevute a bordo altre corrispondenze che quelle regolarmente consegnate dagli ufizi di posta, tanto interni che esteri, indicati dal Ministero delle poste e dei telegrafi, o che saranno immesse nella cassetta mobile d'impostazione delle lettere, di cui ciascun piroscafo sarà provveduto a cura dei concessionari, ai quali faranno carico anche le riparazioni, e che dovrà essere consegnata, unitamente agli effetti, agli ufizi postali dei luoghi di approdo. Qualunque contravvenzione alle leggi postali per parte dei concessionari o dei loro agenti, sarà punita a norma di dette leggi.

I comandanti dei piroscafi su qualunque linea esercitata dai concessionari saranno obbligati ad aprire le suaccennate cassette mobili d'impostazione, per estrarne le corrispondenze e formare i dispacci postali, attenendosi a tutte le disposizioni che saranno emanate dal Ministero della marina di accordo con quello delle poste e dei telegrafi.

I detti comandanti saranno tenuti inoltre allo smercio dei francobolli, biglietti e cartoline postali.

Potrà richiedersi ai concessionari che sieno tenute esposte, nelle agenzie cassette mobili d'impostazione, con obbligo alle agenzie stesse di estrarne le corrispondenze e di farle consegnare ai comandanti dei piroscafi.

Saranno affissi sul ponte e nelle sale dei viaggiatori degli avvisi, stampati a cura del Ministero delle poste e dei telegrafi, relativi all'interdizione del trasporto delle corrispondenze.

I concessionari però potranno trasportare gratuitamente sulle linee da essi esercitate e con esenzione delle tasse postali le lettere ed i pieghi concernente esclusivamente l'ammini-

strazione delle linee stesse nonché quelli relativi al servizio cumulativo.

Tuttavia il Ministero delle poste, in caso di sospetto di frode, avrà la facoltà di richiedere l'apertura della corrispondenza, per verificare se il contenuto della medesima si trovi effettivamente nei limiti delle concessioni suindicate.

I concessionari senza il consenso del Governo non potranno sulle linee sovvenzionate trasportare effetti fra i porti esteri per conto di un altro Stato.

#### Art. 15.

I concessionari saranno responsabili, salvo il caso di forza maggiore, di tutti i danni risultanti all'Amministrazione postale per perdite, manomissioni o avarie degli effetti, e dovranno tener questa rilevata dall'indennità che dovesse rifondere ai terzi.

#### PIROSCAFI.

#### Art. 16.

I piroscafi che i concessionari dovranno costruire per l'attuazione dei servizi sovvenzionati devono essere costruiti nei cantieri italiani.

I concessionari potranno ricorrere ai cantieri esteri nei due casi seguenti:

1° Quando i cantieri nazionali di primo ordine domandino un prezzo del 7 per cento superiore al valore risultante dalla media dei prezzi di sei cantieri esteri di primordine, esclusi il prezzo massimo ed il minimo.

2° Quando non possano ottenere da alcun cantiere italiano di prim'ordine la consegna del materiale entro un congruo limite di tempo.

I concessionari avranno però diritto di ricorrere all'industria estera senza vincolo di sorta per la costruzione di un quarto del tonnellaggio occorrente pei servizi, semprechè i cantieri nazionali non offrano gli stessi prezzi dei cantieri esteri.

Nel caso in cui nell'applicazione delle disposizioni contenute nel presente articolo sorgessero divergenze, queste saranno risolte inappellabilmente dal ministro della marina.

#### Art. 17.

Alle linee postali e coloniali, eccettuate quelle indicate coi numeri 3 e 5 del gruppo I (Tirreno Superiore) devono, entro il primo triennio di esercizio, essere adibiti piroscafi di nuova costruzione

Agli effetti del disposto del precedente comma del presente articolo sono considerati di nuova costruzione i piroscafi costruiti nel periodo di durata della convenzione di cui alla lettera *a* dell'articolo 2 della legge del 13 giugno 1910, n. 306.

#### Art. 18.

Alle linee commerciali ed alle linee coloniali distinte dai numeri 3 e 5 del gruppo I (Tirreno Superiore) potranno essere adibiti piroscafi che all'inizio dei servizi abbiano un'età non superiore ai 20 anni, purchè siano giudicati idonei ai servizi ai quali sono destinati dalla Commissione di visita di cui all'art. 27.

Questi piroscafi devono essere iscritti alla prima classe del « Registro nazionale italiano » o di altro registro di classificazione nazionale, le cui visite e perizie siano riconosciute dal ministro della marina equivalenti alle visite e perizie ufficiali, con obbligo di mantenere tale classificazione per tutta la durata del contratto.

#### Art. 19.

Il ministro della marina ha facoltà di concedere all'assuntore una dilazione di non oltre tre anni, se trattasi di materiale di nuova costruzione, e di non oltre un anno, se trattasi di materiale usato (a decorrere dal 1° luglio 1913) per l'impiego di piroscafi aventi le caratteristiche prescritte, autorizzandolo frattanto a prendere a nolo, ove occorra, e ad assegnare temporaneamente ai servizi piroscafi le cui caratteristiche non si discostino molto da quelle prescritte ed aventi i migliori requisiti possibili, da accertarsi dalla Commissione di visita.

Il ministro della marina inoltre ha facoltà di autorizzare anche oltre i periodi di tre anni e di un anno predetti, in casi eccezionali, i concessionari ad assegnare temporaneamente alle linee piroscafi non corrispondenti alle condizioni stabilite.

In tutti casi previsti dai comma precedenti la sovvenzione complessiva attribuita alla linea sarà ridotta proporzionalmente secondo la formula seguente:

$$S' = S - (a + b)$$

in cui:

$S'$  rappresenta la sovvenzione ridotta;

$S$  rappresenta la sovvenzione normale;

$a$  rappresenta la ritenuta per deficienza di velocità;

$b$  rappresenta la ritenuta per deficienza di tonnello;

$$a = S - \left( \frac{S}{2} + \frac{S}{2} \left( \frac{V'}{V} \right)^3 \right)$$

$$b = S - \left( 0.65 S + 0.35 S \frac{T'}{T} \right)$$

dei quali:

$V'$  rappresenta la velocità effettiva;

$V$  rappresenta la velocità prescritta;

$T'$  rappresenta il tonnello effettivo;

$T$  rappresenta il tonnello prescritto.

La riduzione della sovvenzione si calcola per viaggio e sarà effettuata previa una tolleranza del 10 per cento nei riguardi delle deficienze di tonnello.

#### Art. 20.

I concessionari sono obbligati di rilevare dai concessionari attuali tanto i piroscafi nuovi già in esercizio, in corso di costruzione od anche soltanto ordinati alla data d'inizio della presente concessione, quanto i piroscafi già usati che non superino il dodicesimo anno di età dalla data del varo applicati dai concessionari attuali alle linee corrispondenti a quelle contemplate dal presente capitolato.

Il prezzo per il rilievo del materiale nuovo già in esercizio si formerà, per ciascun piroscafo, in base al costo risultante dal relativo contratto di costruzione approvato dal Ministero della marina, più gli interessi, 5 per cento all'anno, sulle anticipazioni per acconti dati dai concessionari al costruttore e sotto deduzione pro-rata dal giorno dell'entrata in servizio, del 6 per cento annuo sul costo di cui sopra, dedotto il 12 per cento quale valore di ricupero del materiale al 20° anno.

Il prezzo per il rilievo del materiale nuovo in corso di consegna, in costruzione od anche

soltanto ordinato, si formerà in base al costo contrattuale, più gli interessi del 5 per cento annui sugli acconti che già fossero stati pagati dai concessionari al costruttore.

Il prezzo del rilievo del materiale usato, come delle scorte di bordo, sarà determinato da un Collegio peritale, con le funzioni di arbitro inappellabile, composto di cinque membri, dei quali due nominati dal compratore, due dal venditore ed il quinto, ove non fosse scelto d'accordo fra le parti, sarà nominato dal presidente della Corte di cassazione di Roma sull'analogia richiesta di una delle parti.

#### Art. 21.

Alla scadenza del presente contratto lo Stato si obbliga di far rilevare al nuovo od ai nuovi concessionari dei servizi marittimi contemplati dal presente capitolato, ed i concessionari hanno l'obbligo di cedere tutti i piroscafi applicati ai servizi sovvenzionati che non superino il quindicesimo anno di età dalla data del varo.

Il prezzo del rilievo sarà determinato con le norme indicate nell'ultimo comma del precedente art. 20.

#### Art. 22.

I piroscafi da assegnarsi ai servizi sovvenzionati, salvo il disposto dell'art. 19, devono essere di tonnello e di velocità non inferiori a quelli indicati nella tabella annessa e il loro numero dovrà essere per ciascuna linea tale che si possa provvedere alla regolare ed esatta esecuzione del servizio.

L'assuntore non è esonerato dall'obbligo di disimpegnare il servizio nei modi stabiliti, in alcun caso, e nemmeno se egli non possa disporre di parte del materiale da esso assegnato ad una linea, per causa di forza maggiore o di riparazione, eccetto però nei casi previsti dall'art. 26 e dall'art. 37.

I detti piroscafi dovranno essere coperti da bandiera nazionale e di assoluta proprietà del concessionario, salvo il disposto dell'art. 19, e godranno delle prerogative che sono o che potrebbero essere accordate ai piroscafi postali.

I concessionari sono obbligati di assicurare i piroscafi assegnati ai servizi sovvenzionati.

## Art. 23.

Tutti i piroscafi da assegnarsi ai servizi sovvenzionati dovranno soddisfare alle seguenti condizioni:

In ogni piroscafo dovrà essere segnata la linea di minima immersione in modo che siano garantite nel corrispondente assetto la stabilità e le condizioni di buona navigazione e dovrà essere segnata la linea della immersione massima (*Free Board*) secondo le norme del « Board of trade ».

I piroscafi ad una immersione media, corrispondente alla media delle due immersioni indicate nel precedente comma, dovranno sottostare ad una prova di velocità, con mare calmo o leggermente mosso, della durata di 12 ore consecutive, durante le quali dovranno mantenere una velocità media superiore del 15 per cento a quella prescritta per le linee a cui sono adibiti piroscafi di velocità fino a 12 miglia e superiore del 10 per cento per i piroscafi di velocità maggiore alle 12 miglia. La prova dovrà essere eseguita agendo le caldaie a pressione non superiore a quella di regime senza tenere in funzione calderine ausiliarie.

I piroscafi dovranno avere carbonili capaci di contenere tutto il carbone occorrente per la traversata più lunga, aumentata di un quinto. Per i piroscafi addetti ai viaggi transoceanici l'aumento sarà di un quarto.

Le stesse proporzioni dovranno essere mantenute per i combustibili liquidi.

Gli scafi, le macchine, le caldaie e tutti gli oggetti di dotazione dovranno essere tenuti in istato di perfetta conservazione; le caldaie dovranno essere surrogate con caldaie nuove o riparate a nuovo, appena ciò sia riconosciuto necessario dalla Commissione di visita.

In ogni piroscafo dovranno essere installati molinelli a vapore e tutti gli apparecchi necessari per sollecitare le manovre delle ancore, lo sbarco e l'imbarco delle merci.

In ogni piroscafo vi debbono essere battelli ed apparecchi di salvataggio in numero corrispondente a quello prescritto dal regolamento che stabilisce gli attrezzi di cui debbono essere provveduti i bastimenti addetti al trasporto dei passeggeri, scale di accesso ai ponti in relazione al numero delle persone che debbono transitarvi, e cinture di sicurezza in nu-

mero almeno eguale a quello massimo dell'equipaggio e dei passeggeri.

Vi dovranno essere inoltre adatte sistemazioni ed apparecchi per spegnere incendi.

L'equipaggio dovrà addestrarsi almeno una volta ogni quindici giorni al maneggio delle barche e degli apparecchi di salvataggio ed alle manovre di spegnimento d'incendi.

In occasione delle visite le Commissioni dovranno verificare se la classificazione concessa sia tuttora meritata.

Tutti i piroscafi da adibirsi al servizio dovranno sottostare ad una prova di stabilità, secondo le norme in uso nella Regia marina, per determinare le condizioni di sicurezza assoluta della nave, navigando sia in carico massimo, sia senza carico e con carbonili e doppi fondi vuoti.

Le caldaie potranno agire sia a tirare naturale, sia a tirare forzato, purchè l'ampiezza loro ed il sistema di tirare forzato siano tali da garantire in modo normale la velocità prescritta nella più lunga traversata che il piroscafo debba compiere.

Le macchine e le caldaie dovranno aver subito con esito soddisfacente e prove a freddo e a caldo secondo le prescrizioni vigenti nella marina militare.

I piroscafi dovranno avere almeno le paratie stagne prescritte dai registri di classificazione.

Tutte le paratie sia trasversali che longitudinali nei compartimenti di macchine e caldaie saranno stagne.

Le paratie stagne dovranno estendersi almeno fino ad un ponte situato sopra il galleggiamento normale e in pieno carico ad altezza tale, che, verificandosi l'allagamento di uno qualunque dei compartimenti di stiva, il ponte delle paratie rimanga ancora al disopra del nuovo galleggiamento.

Le dette paratie stagne dovranno essere sufficientemente robuste da resistere eventualmente alla pressione dell'acqua che ha invaso il locale.

Per i piroscafi usati, qualora non si verificino le suddette condizioni per il caso di allagamento di qualche locale di stiva, dovrà essere costruita una garitta stagna con battente sufficientemente alto attorno al boccaporto di accesso al detto locale, in modo da garantire

che l'acqua non possa riversarsi sul ponte o nei locali adiacenti.

In tutti i piroscafi i vari compartimenti di stiva dovranno potersi esaurire in modo efficace e rapido mediante tubolatura in connessione con le pompe di macchina o con una pompa speciale di esaurimento.

Le pompe di circolazione delle motrici, qualora non siano azionate dalle motrici stesse, avranno adattamenti per poter pompare acqua dal compartimento di macchina stesso.

Le navi munite di motori a scoppio o a combustione interna dovranno avere sistemazioni speciali per i detti servizi di esaurimento.

#### Art. 24.

I piroscafi nuovi da adibirsi al servizio dovranno altresì soddisfare alle condizioni seguenti:

Gli scafi, le macchine e le caldaie dei piroscafi dovranno essere solidamente e diligentemente costruiti, a seconda dei sistemi più moderni e perfezionati con materiali di prima qualità e classificati alla più alta classe, marca Stella, del registro nazionale italiano o di altro registro di classificazione nazionale le cui visite e perizie siano dal ministro della marina riconosciute equivalenti alle visite e perizie ufficiali.

I piroscafi di una stazza lorda superiore a 500 tonnellate saranno costruiti con doppio fondo esteso almeno per due terzi della lunghezza dello scafo.

I piroscafi destinati a servizi transoceanici o quelli di stazza lorda superiore alle 4000 tonnellate dovranno avere non meno di due eliche. Quelli ad una sola elica dovranno essere forniti di una limitata sistemazione di vele sufficiente per il governo della nave.

Per le navi munite di motore a scoppio od a combustione interna dovranno essere soddisfatte tutte le norme di sicurezza relative al tipo del motore, al combustibile adoperato, ecc.

Nelle due paratie stagne estreme regolamentari non dovranno esistere porte o aperture di nessun genere. Parimenti nelle paratie delle grandi stive non dovranno esistere porte o aperture.

Quanto alle altre paratie, sarà consentita l'applicazione di porte di passaggio fra i locali

di macchina e fra quelli delle caldaie, purché esse siano di limitate dimensioni e sistemate il più possibilmente in alto, di sistema tale da potersi chiudere rapidamente ed in modo efficace con maneggio anche dalla coperta.

Le porte dei carbonili saranno a chiusura stagna e da manovrarsi anche dall'alto.

I piroscafi di stazza lorda superiore alle 1000 tonnellate, oltre alle paratie prescritte dai registri di classificazione, dovranno essere suddivisi con paratie in modo tale che il piroscafo possa galleggiare con sicurezza quando uno qualunque dei compartimenti di stiva venisse allagato.

I piroscafi destinati a servizi transoceanici, o quelli la cui stazza lorda è superiore alle 4000 tonnellate, dovranno essere suddivisi con paratie stagne in modo tale, che il piroscafo possa galleggiare con sicurezza anche quando due compartimenti contigui di stiva venissero allagati.

Negli alloggi passeggeri ed in quelle parti dei ponti inferiori dove possono essere imbarcati quadrupedi, l'altezza misurata in qualunque punto del ponte dalla faccia superiore del tavolato del ponte stesso alla faccia inferiore dei bagli del ponte sovrastante, non dovrà essere minore di metri 2.10 per i piroscafi al di sopra di 1500 tonnellate di stazza lorda fino a 3000 tonnellate, e di metri 2.20 per quelli superiori a 3000 tonnellate di stazza lorda.

I nuovi piroscafi addetti alle linee celeri dell'Egitto dovranno avere l'apparato motore a turbine di tipo favorevolmente sperimentato.

Tutti i piroscafi dovranno avere installazioni interne sistemate in modo da rendere agevole, mediante facili adattamenti, il trasporto delle truppe, di quadrupedi e di materiali da guerra.

I piani dei piroscafi di nuova costruzione o da acquistarsi e quelli dei loro apparati motori, ed i relativi contratti di costruzione o di acquisto dovranno essere presentati al Ministero della marina per l'approvazione.

#### Art. 25.

I piroscafi saranno forniti di locali bene arredati per i passeggeri di 1<sup>a</sup> e 2<sup>a</sup> classe e per gli ufficiali di bordo e di locali bene aereati per i passeggeri di 3<sup>a</sup> classe e per l'equipaggio, in modo da poter sostenere favorevolmente il

confronto con i migliori piroscafi destinati al trasporto dei passeggeri.

Gli alloggi del personale di bassa forza dovranno soddisfare ai requisiti dell'igiene. In ogni caso saranno concessi metri cubi tre di spazio per ogni persona quando gli alloggi siano posti in batteria o sul ponte, e metri cubi 3.500 quando sono posti in corridoio.

Gli alloggi dell'equipaggio dovranno avere tavoli fissi o mobili per i pasti, cabina-bagno con doccia e cessi particolari.

I piroscafi assegnati alle linee, la cui traversata massima eccedesse due pernottazioni, saranno provvisti di un conveniente numero di cuccette mobili per uso dei passeggeri di 3<sup>a</sup> classe.

Ogni cuccetta sarà corredata di un materasso, di un guanciale e di una coperta di lana.

Tutti i locali destinati ai passeggeri e all'equipaggio saranno forniti di un numero sufficiente di sportellini e di boccaporti, e' nel caso se ne riconoscesse la necessità, anche di ventilatori ed estrattori.

Le donne, in qualunque classe prendano posto, avranno diritto ad essere alloggiate in locali riservati ad esse soltanto.

I piroscafi addetti a viaggi fuori del Mediterraneo, e destinati al trasporto anche dei passeggeri, dovranno avere due locali per ospedali, uno per gli uomini e l'altro per le donne.

Dovrà essere provveduto un adatto locale d'isolamento in caso di malattie infettive.

Questi locali dovranno essere ben ventilati e potersi facilmente isolare. Dovranno inoltre avere l'apparecchio distillatorio, l'apparecchio per la produzione del ghiaccio ed una ghiacciaia per conservarlo.

Sui piroscafi sarà riservato apposito ed idoneo locale per gli ammalati e specialmente per i mentecatti affinché non riescano di molestia o di pericolo agli altri passeggeri, ed altro locale aereato per i prigionieri militari e i detenuti civili, ove occorra.

I piroscafi assegnati alle linee celeri per l'Egitto ed a quelle che hanno origine o si spingono oltre Suez dovranno avere il medico a bordo.

Quelli che debbono essere destinati alle linee sulle quali si esercita il trasporto degli emigranti, dovranno soddisfare a tutte le speciali

esigenze di sistemazione e assetto interno stabilito dal regolamento sull'emigrazione.

Gli assuntori hanno l'obbligo di adottare speciali modificazioni e nuovi adattamenti così nello scafo come nell'apparato motore che in seguito a nuove invenzioni o applicazioni scientifiche ed industriali divenissero di uso normale nei servizi concorrenti delle rispettive linee, o che altrimenti sieno riconosciuti indispensabili sempre che siano conciliabili col tipo di nave in esercizio, come pure tutte quelle particolari installazioni assolutamente richieste dal genere di traffico della linea a cui i piroscafi sono adibiti, quali camere frigorifere, o altre disposizioni nonchè apparecchi di radiotelegrafia e radiotelefonìa il cui sistema e la cui potenzialità saranno stabiliti, e, occorrendo, modificati dal Ministero della marina.

In caso di contestazioni giudicherà un Consiglio di arbitri composto di un ufficiale superiore del Genio navale designato dal Ministero della marina, di un delegato dei concessionari e di un terzo eletto dal primo presidente della Corte di cassazione di Roma.

Per i piroscafi adibiti ai servizi transoceanici gli apparecchi radiotelegrafici sono obbligatori.

#### Art. 26.

Il concessionario non potrà intraprendere l'esercizio delle linee di navigazione da esso assunte se non sarà fornito del numero dei piroscafi occorrenti alla esecuzione di tutti i servizi contemplati nel presente capitolato, i quali dovranno avere tutte le caratteristiche richieste dal presente capitolato, salvo il disposto dell'art. 19.

Nel caso che un piroscavo si perdesse, il concessionario dovrà provvedere provvisoriamente al servizio con altro piroscavo non rispondente pienamente alle condizioni stabilite, ed avrà l'obbligo di sostituirlo con altro corrispondente alle condizioni stesse, nel termine che sarà determinato dal ministro della marina.

In questo caso sarà applicata una ritenuta sulla sovvenzione non superiore al 20 per cento. La misura di tale ritenuta sarà determinata caso per caso dal Comitato pei servizi marittimi.

Qualora però la perdita di un piroscavo avvenga nel secondo quinquennio il piroscavo

stesso potrà essere sostituito con altro corrispondente sostanzialmente alle caratteristiche di quello perduto.

I piroscafi, nei casi contemplati dai precedenti due comma, dovranno sempre essere accettati dalla Commissione di visita di cui all'art. 27.

#### Art. 27.

Per l'accettazione del materiale navale di primo impianto, sia nuovo, sia già in navigazione, ma rispondente alle condizioni del presente quaderno d'oneri, nonchè di quello che sarà in seguito costruito, il Ministero della marina nominerà apposita Commissione, la quale, nelle visite del materiale, si atterrà al regolamento speciale per l'esecuzione dei servizi marittimi da emanarsi dal Ministero stesso.

La Commissione deve accertarsi, nel più largo senso della parola e secondo le migliori norme tecniche, delle buone condizioni di navigabilità dei piroscafi, sia per quanto ha tratto alle loro caratteristiche tecniche, architettoniche e strutturali, sia per quanto ha tratto allo stato di conservazione degli scafi, delle macchine, delle caldaie, dei meccanismi di manovra, di governo e di sicurezza ecc., e determinare se i piroscafi sono adatti ai viaggi ai quali sono destinati.

La Commissione esamina pertanto lo scafo internamente ed esternamente, esigendo, dove occorra, che esso sia messo a secco in un bacino o sopra uno scalo, da designarsi d'accordo fra il Governo ed il concessionario. Ispeziona egualmente le macchine e le caldaie e verifica gli attrezzi e i corredi di dotazione fissa e di ricambio.

Procede inoltre alle prove di stabilità e velocità di cui agli articoli precedenti.

#### Art. 28.

L'ispezione della Commissione di visita è obbligatoria anche per quei piroscafi, che, quantunque ammessi al servizio, siano stati assoggettati a riparazioni di qualche importanza.

In questo caso il concessionario, nella domanda che presenterà per la visita, indicherà la natura e lo scopo dei lavori eseguiti.

#### Art. 29.

Ogni quadriennio dalla data dell'incominamento del servizio, il ministro della marina

dovrà far procedere alla visita del materiale, con facoltà di farvi eseguire tutti i lavori necessari perchè esso si trovi nelle condizioni stabilite, nonchè di eliminare quei piroscafi che fossero riconosciuti non rispondenti al capitolato, i quali dovranno essere surrogati nel termine che verrà notificato dal ministro suddetto, senza pregiudizio della regolare esecuzione del servizio.

#### Art. 30.

Oltre il disposto dell'articolo precedente, il ministro della marina potrà fare eseguire visite straordinarie, allo scopo di accertare se i piroscafi riuniscano tutte le condizioni necessarie alla regolarità del servizio ed al comodo dei passeggeri.

Risultando dalle visite che taluno dei piroscafi non soddisfi alle condizioni sopra accennate, il concessionario dovrà, nel limite di tempo che verrà assegnato, surrogarlo ed uniformarsi a quelle altre prescrizioni che saranno emanate, ferma la responsabilità che il concessionario possa avere incontrato per ritardi od inconvenienti seguiti.

#### Art. 31.

Se la Commissione di visita muovesse eccezioni sull'ammissione o riammissione dei piroscafi, il ministro della marina inviterà il concessionario a fare quelle osservazioni che stimasse opportuno intorno alle deliberazioni della Commissione stessa, dopo di che il ministro predetto delibererà inappellabilmente in merito.

#### Art. 32.

Le spese per indennità di missione alle Commissioni per l'esecuzione delle visite dei piroscafi saranno a carico del bilancio del Ministero della marina, eccetto per le visite previste all'art. 27, le cui spese saranno rimborsate dal concessionario.

#### Art. 33.

I concessionari indicheranno al ministro della marina le linee sulle quali intendono destinare i singoli piroscafi, questi non potranno essere distolti dalle linee così indicate e sostituiti con altri, senza l'autorizzazione del predetto ministro.

A tale effetto i verbali di visita indicheranno tutte le linee alle quali il piroscifo potrà essere assegnato.

## EQUIPAGGI.

## Art. 34.

La composizione degli equipaggi dei piroscifi sovvenzionati è determinata da apposite tabelle, stabilite dal Ministero della marina.

Il personale di bassa forza destinato a comporre gli equipaggi dei piroscifi addetti alle linee sovvenzionate sarà designato dagli uffici di collocamento istituiti presso le capitanerie e gli uffici di porto con eguale rappresentanza tanto dei concessionari, quanto della gente di mare. Ad entrambe le parti è riconosciuto il diritto a rifiuto.

I concessionari avranno facoltà di assumere personale di bassa forza indipendentemente dagli uffici di collocamento quando questi non abbiano personale disponibile alle condizioni del contratto-tipo di arruolamento di cui all'articolo seguente.

## Art. 35.

I concessionari si obbligano di adottare il contratto-tipo di arruolamento degli equipaggi stabilito dal Ministero della marina, contratto che dovrà essere riveduto dallo stesso Ministero della marina, sentite le parti interessate, dopo il primo triennio di esercizio a richiesta di qualsiasi di dette parti, restando immutati i rapporti tra i concessionari e lo Stato.

A bordo di ciascun piroscifo sarà tenuta affissa una tabella indicante il vitto che al personale navigante di bassa forza dev' essere somministrato.

Sui piroscifi destinati ai viaggi fuori del Mediterraneo i concessionari dovranno imbarcare, oltre all'equipaggio fissato nelle tabelle, almeno un allievo capitano.

I concessionari avranno obbligo inoltre di imbarcare sui piroscifi di stazza lorda superiore a 3000 tonnellate, un allievo capitano ed un allievo macchinista.

L'imbarco sarà fatto su richiesta del Ministero della marina. Gli allievi capitani e gli allievi macchinisti avranno gratuitamente al-

loggio e trattamento di sottufficiali, ma potranno usufruire del vitto ufficiali pagando una retta di lire due al giorno.

## REQUISIZIONE E NOLEGGIO DEI PIROSCIFI.

## Art. 36.

I piroscifi addetti ai servizi sovvenzionati possono, per grave necessità pubblica, essere requisiti dal ministro della marina con l'osservanza delle disposizioni legislative in materia.

## Art. 37.

Il ministro della marina avrà diritto di noleggiare pei servizi straordinari dello Stato i piroscifi dei concessionari completamente armati.

In questo caso sarà corrisposto ai concessionari un compenso risultante dai seguenti elementi per tutta la durata effettiva del noleggio:

1° Il 5 per cento annuo per interesse sul valore attuale del piroscifo;

2° Il rimborso delle spese vive e cioè:

a) il 12 per cento annuo sul valore iniziale del piroscifo per le quote di ammortamento, manutenzione e riparazioni ordinarie, spese di amministrazione e fondo grandi riparazioni;

b) consumo del carbone e delle materie grasse, paghe e panatiche dell'equipaggio, e spese portuali ed assicurazione.

Il materiale dovrà essere restituito nelle condizioni in cui fu consegnato salvo il deprezzamento normale.

## TARIFFE E CONDIZIONI DI TRASPORTO DEI PASSEGGERI, DELLE MERCI, DEL BESTIAME E DEI VALORI.

## Art. 38.

I concessionari saranno obbligati al trasporto dei passeggeri, delle merci, del bestiame e dei valori per tutti gli scali toccati dai loro piroscifi, sotto l'osservanza delle tariffe e condizioni approvate dal Comitato pei servizi marittimi, sentiti i concessionari.

Allo scopo di facilitare tali trasporti, i concessionari dovranno stabilire apposite agenzie in tutti i luoghi di approdo.

LEGISLATURA XXIII — 1ª SESSIONE 1909-912 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 21 GIUGNO 1912

Il Ministero della marina provvederà perchè in ciascuno scalo di approdo nel Regno sia assegnato ai piroscafi postali un posto determinato per modo che, soddisfacendosi alle esigenze nautiche, si faciliti l'imbarco e lo sbarco degli effetti postali, dei viaggiatori e delle merci.

## Art. 39.

All'inizio dei servizi le tariffe da applicarsi al trasporto dei passeggeri, delle merci, del

bestiame e dei valori fra tutti i porti del Regno — dall'Italia ai porti esteri dell'Adriatico, della Tunisia e di Malta ed ai porti della Libia, dell'Eritrea e Somalia Italiana e viceversa — come pure ai trasporti fra i porti del Mar Rosso fra Aden e Suez, fra quelli della Libia e fra quelli della Somalia italiana fra loro non potranno superare i limiti stabiliti nelle tabelle che seguono:

TABELLA A.

## Passeggeri.

Velocità prescritta e zone di percorrenza	Centesimi per passeggero-chilometro		
	1ª classe	2ª classe	3ª classe
<i>Per le linee con velocità inferiore a 12 miglia:</i>			
Da 1 a 150 chilometri . . . . .	11.4	7.6	3.8
» 151 a 300 » . . . . .	8.52	5.68	2.84
» 301 a 600 » . . . . .	5.97	3.98	1.99
» 601 a 1000 » . . . . .	4.92	3.28	1.64
» 1000 a 1500 » . . . . .	3.9	2.6	1.3
Oltre 1500 chilometri . . . . .	2.7	1.8	0.9
<i>Per le linee con velocità da 12 a 15 miglia: (1)</i>			
Da 1 a 150 chilometri . . . . .	18 »	12 »	6 »
» 151 a 300 » . . . . .	9.3	6.2	3.1
» 301 a 600 » . . . . .	6.9	4.6	2.3
» 601 a 1000 » . . . . .	4.2	2.8	1.4
» 1000 a 1500 » . . . . .	3.9	2.6	1.3
Oltre 1500 chilometri . . . . .	2.7	1.8	0.9
<i>Per le linee con velocità oltre 15 miglia:</i>			
Per qualsiasi percorso . . . . .	18 »	12 »	6 »
<i>Da e per l'Eritrea e la Somalia italiana:</i>			
Da 1 a 4000 chilometri . . . . .	8.7	5.8	2.9
Oltre 4000 chilometri . . . . .	4.8	3.2	1.6

(1) Pei percorsi fra scali italiani si applicheranno i prezzi previsti per le linee con velocità inferiore a 12 miglia

Sui piroscafi potranno aggiungersi cabine di lusso e cabine ad un posto a prezzi superiori a quelli normali, da determinarsi dal Comitato pei servizi marittimi.

Il numero delle cabine di lusso non potrà eccedere il 15 per cento del numero totale dei posti di 1ª classe; tuttavia, a richiesta dei concessionari, il Comitato pei servizi marittimi potrà autorizzare l'impianto d'un numero maggiore di tali cabine.

I ragazzi di età inferiore ai cinque anni saranno esenti da qualsiasi pagamento (vitto escluso); quelli dai cinque ai dieci anni non compiuti pagheranno metà tariffa.

Il costo del vitto e delle consumazioni a bordo sarà determinato dal Comitato pei servizi marittimi, tenendo presente quanto si pratica dalle altre Compagnie di navigazione di prim'ordine. Il vitto non è obbligatorio pei passeggeri nei viaggi di durata inferiore a 12 ore.

Ogni passeggero di 1ª classe avrà diritto di portare con sé gratuitamente 100 chilogrammi di bagaglio, ed ogni passeggero di 2ª e 3ª classe 70 chilogrammi, anche se il bagaglio è costituito da derrate o prodotti agricoli pel mercato; quest'ultima facoltà è strettamente personale pel passeggero, essendo vietato il trasporto come bagaglio delle derrate e dei prodotti agricoli quando assuma carattere di abuso.

Il concessionario non potrà esigere alcun diritto d'imbarco e sbarco nei porti dove il piroscafo, per giudizio datone dal Ministero della marina, può attraccare alla banchina; negli altri porti dovrà curare l'imbarco e lo sbarco dei passeggeri e dei loro bagagli e non potrà percepire compenso superiore a quello che sarà determinato dal Ministero della marina.

## TABELLA B.

## Merci.

Zone di percorrenza	Prezzo per quintale			
	1ª classe	2ª classe	3ª classe	4ª classe
Sino a 200 chilometri (minimo per quintale) . . . . . L.	2.10	1.68	1.28	0.8
Da oltre 200 e sino a 300 chilometri . . . . .	0.084	0.056	0.032	0.016
» 300 » 400 » . . . . .	0.056	0.028	0.020	0.014
» 400 » 1000 » . . . . .	0.014	0.014	0.014	0.014
Oltre 1000 chilometri (per ogni 20 chilometri indivisibili) . . . . . »	0.01	0.01	0.01	0.01
Dall'Italia ai porti dell'Eritrea e viceversa . . . . . »	3.90	3.55	3.05	2.75
Dall'Italia ai porti della Somalia italiana e viceversa . . . . . »	5.45	4.95	3.30	3 —

L'importo minimo di ogni spedizione è di lire una. Le frazioni di quintale inferiori ai 50 chilogrammi e quelle di 50 o più chilogrammi sono rispettivamente calcolate per mezzo quintale e per quintale intero. Per le merci voluminose sarà applicato un aumento del 50 o del 100 per cento a seconda che la merce sia rispettivamente di peso inferiore a 250 o 150 chilogrammi per metro cubo.

Per ogni spedizione superiore a 100 tonnellate potranno, sotto determinate condizioni, essere consentiti degli abbuoni in misura da stabilirsi d'accordo fra il Comitato pei servizi marittimi ed i concessionari.

La classificazione delle merci sarà posta dal

Comitato pei servizi marittimi in analogia con la classificazione in uso pei trasporti sulle ferrovie dello Stato; ove si tratti di riunire due o più classi, le merci di regola non potranno essere assegnate alla classe superiore.

La tariffa non comprende i diritti d'imbarco e sbarco. Gli speditori dovranno consegnare le merci sotto paranco.

Lo sbarco delle merci sarà fatto a cura dei concessionari, i quali per lo sbarco non potranno applicare tariffe superiori a quelle che saranno determinate dal Ministero della marina; tuttavia per partite di importanza speciale i concessionari potranno consentire al ricevitore di ritirare la merce sotto paranco.

## TABELLA C.

**Bestiame.**

Zone di percorrenza	Lire per capo			
	1ª classe	2ª classe	3ª classe	4ª classe
Da 1 a 300 chilometri (prezzo minimo) . . . . .	7 »	4 »	1.90	1 »
Per ogni 50 chilometri indivisibili oltre 300 e fino a 500 chilometri. . . . .	1 »	0.75	0.40	0.25
» 100 » » » 500 chilometri . . . . .	0.75	0.50	0.25	0.10

Appartengono alla 1ª classe: cavalli, buoi, muli, tori, vacche e vitelli;

alla 2ª classe: asini, mulletti, puledri piccoli e vitellini;

alla 3ª classe: montoni, capre, pecore e porci;

alla 4ª classe: capretti, agnelli e porcellini da latte.

Il nolo per l'uso del box non è compreso nei prezzi suddetti.

Le modificazioni alla classificazione suindicata saranno determinate d'accordo fra il Comitato pei servizi marittimi ed i concessionari.

TABELLA D.

## Valori.

Zone di percorrenza	Lire per ogni 1000 lire indivisibili
Da 1 a 200 chilometri (prezzo minimo) . . . . .	1 »
Per ogni 100 chilometri indivisibili oltre 200 e fino a 500 chilometri . . . . .	0.18
» 100 » » » 500 » 1000 » . . . . .	0.06
» 100 » » » 1000 chilometri . . . . .	0.03
Prezzo massimo . . . . .	3 »

Alle tariffe iniziali di cui alle precedenti tabelle A, B e C, saranno successivamente apportate, d'accordo fra il Comitato pei servizi marittimi ed i concessionari, graduali riduzioni fino a raggiungere il limite segnato dalle seguenti tabelle A-bis, B-bis e C-bis e ciò man-

mano che l'incremento del traffico permetta di compensare i minori introiti derivanti dalle riduzioni stesse o quando gli utili netti della azienda eccedano il 5.50 per cento del capitale azionario. In quest'ultimo caso la riduzione dovrà essere contenuta nel limite dell'eccedenza.

LEGISLATURA XXIII — 1ª SESSIONE 1909-912 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 21 GIUGNO 1912

**Passeggeri.**

TABELLA A-bis.

Velocità prescritta e zone di percorrenza	Centesimi per passeggero-chilometro		
	1ª classe	2ª classe	3ª classe
<i>Per le linee con velocità inferiore a 12 miglia:</i>			
Da 1 a 150 chilometri . . . . .	6.84	4.56	2.28
» 151 a 300 » . . . . .	5.112	3.408	1.704
» 301 a 600 » . . . . .	3.582	2.388	1.194
» 601 a 1000 » . . . . .	2.952	1.968	0.984
» 1000 a 1500 » . . . . .	2.34	1.56	0.78
Oltre 1500 chilometri . . . . .	1.62	1.08	0.54
<i>Per le linee con velocità da 12 a 15 miglia:</i>			
Da 1 a 150 chilometri . . . . .	10.8	7.2	3.6
» 151 a 300 » . . . . .	5.58	3.72	1.86
» 301 a 600 » . . . . .	4.14	2.76	1.38
» 601 a 1000 » . . . . .	2.52	1.68	0.84
» 1000 a 1500 chilometri . . . . .	2.34	1.56	0.78
Oltre 1500 chilometri . . . . .	1.62	1.08	0.54
<i>Per le linee con velocità oltre 15 miglia:</i>			
Per qualsiasi percorso . . . . .	10.8	7.2	3.6
<i>Da e per l'Eritrea e la Somalia italiana:</i>			
Da 1 a 4000 chilometri . . . . .	5.22	3.48	1.74
Oltre 4,000 chilometri . . . . .	2.88	1.92	0.96

TABELLA B-bis.

**Merci.**

Zone di percorrenza	Prezzo per quintale			
	1ª classe	2ª classe	3ª classe	4ª classe
Sino a 200 chilometri (minimo per quintale) . . . . . L.	1.26	1.008	0.768	0.48
Da oltre 200 e sino a 300 chilometri )	0.0504	0.0336	0.0192	0.0096
» 300 » 400 » ) per ogni 20 chilometri indivisibili . . . . .	0.0336	0.0168	0.012	0.0084
» 400 » 1000 » )	0.0084	0.0084	0.0084	0.0084
Oltre 1000 chilometri (per ogni 20 chilometri indivisibili). . . . .	0.006	0.006	0.006	0.006
Dall'Italia ai porti dell'Eritrea e viceversa . . . . .	2.34	2.13	1.83	1.65
Dall'Italia ai porti della Somalia Italiana e viceversa . . . . .	3.27	2.97	1.98	1.80

TABELLA C-bis.

**Bestiame.**

Zone di percorrenza	Lire per capo			
	1 <sup>a</sup> classe	2 <sup>a</sup> classe	3 <sup>a</sup> classe	4 <sup>a</sup> classe
Da 1 a 300 chilometri (prezzo minimo) . . . . .	6 »	4 »	1.50	1 »
Per ogni 50 chilometri invisibili oltre 300 e sino a 500 chilometri . . . . .	1 »	0.75	0.50	0.25
» 100 » » » 500 chilometri. . . . .	0.50	0.40	0.25	0.10

Le tariffe approvate con legge 29 giugno 1905, n. 298, pei trasporti dalla Sardegna continueranno ad essere applicate ove risultassero inferiori alle tariffe stabilite nel presente articolo.

Nessun diritto di cappa potrà essere gravato dai concessionari sulle spedizioni di merci, bestiame e valori.

**Art. 40.**

Pei percorsi internazionali non indicati nell'articolo precedente il Comitato pei servizi marittimi determinerà le tariffe massime che i concessionari potranno percepire tanto pel trasporto dei passeggeri quanto per quello delle merci, del bestiame e dei valori. Tali tariffe non potranno in verun caso essere superiori a quelle praticate dai servizi concorrenti.

Le merci di esportazione provenienti da porti esteri, trasportate come complemento di carico sui piroscafi in partenza dall'Italia, non potranno in alcun caso essere tassate ad un prezzo inferiore al nolo applicato dai concessionari alle merci della stessa natura prese in Italia per essere spedite alla stessa destinazione col medesimo piroscafo.

Le merci d'importazione imbarcate in un porto estero sopra un piroscafo a destinazione di un porto italiano non saranno mai tassate ad un prezzo superiore al nolo applicato dai concessionari alle merci della stessa natura imbarcate nello stesso porto estero sopra il medesimo piroscafo per essere spedite, con o senza trasbordo, ad un porto estero.

Le merci da e per gli scali d'oltre Suez a destinazione o provenienti da porti italiani non toccati dalle linee per oltre Suez, ma toccati però da altre linee sovvenzionate dallo Stato, saranno trasportate da questi porti a bordo dei piroscafi per oltre Suez e viceversa a spese dei concessionari, senza cioè gravare la merce di spesa alcuna per soprano, trasbordo e sosta.

**Art. 41.**

I concessionari hanno l'obbligo del trasporto dei piccoli colli contenenti le merci determinate dal Comitato pei servizi marittimi e con le modalità da determinarsi dal Comitato stesso, sentiti i concessionari, i quali non potranno applicare al trasporto stesso tariffe superiori alle seguenti:

1° per i piccoli colli scambiati fra qualsiasi località del Regno toccata da piroscafi adibiti alle linee aggiudicate:

fino a 60 kg. . . . L. 1  
 fino a 120 kg. . . . » 2

2° per i piccoli colli scambiati fra qualsiasi località del Regno e qualsiasi località del Mediterraneo, toccate da piroscafi adibiti alle linee aggiudicate:

fino a 60 kg. . . . L. 2  
 fino a 120 kg. . . . » 4

3° per i piccoli colli scambiati fra qualsiasi località del Regno e qualsiasi località di oltre Suez toccate da piroscafi adibiti alle linee aggiudicate:

fino a 60 kg. . . . L. 4  
 fino a 120 kg. . . . » 6

Il volume dei piccoli colli non dovrà superare un quarto di metro cubo.

Il trasporto dei piccoli colli sarà effettuato dall' Agenzia di partenza a quella di destinazione con l'aumento sul prezzo di trasporto, per indennizzo di operazioni doganali ed altre relative al transito, di cent. 10 per i piccoli colli di cui al n. 1 e di cent. 20 per quelli di cui ai nn. 2 e 3.

Art. 42.

I concessionari dovranno provvedere perchè ad ogni approdo possano essere caricate le merci pronte per l'imbarco; a tale scopo dovranno lasciare un proporzionale spazio a bordo pei diversi scali in relazione con la media del movimento commerciale di essi, secondo che sarà stabilito dal Comitato pei servizi marittimi, sentiti i concessionari.

Gli speditori che almeno tre giorni prima della partenza del piroscafo dal porto capolinea abbiano impegnato lo spazio a bordo per il caricamento delle merci in un porto di scalo, in caso di inadempimento da parte del vettore, potranno ricorrere all'azione giudiziaria derivante dal diritto comune.

Non adempiendo all'obbligo di cui nel primo comma del presente articolo, i concessionari saranno tenuti verso gli speditori, la cui merce non venisse imbarcata, a eseguirne il trasporto nel viaggio successivo, senza compenso, sempre però che gli speditori stessi abbiano dato alle locali agenzie un preavviso di cinque giorni.

Quando non fosse presentata all'imbarco la merce impegnata, il concessionario avrà diritto al 50 per cento del nolo.

Art. 43.

In caso di carestia oppure di altra calamità pubblica la quale abbia per effetto di variare notevolmente le condizioni economiche normali del Regno o di alcune provincie, il ministro della marina potrà ordinare pei generi alimentari di prima necessità una temporanea riduzione di tariffe entro il limite del 50 per cento delle tariffe effettive, senza che i concessionari abbiano diritto a verun compenso.

Art. 44.

E riservata facoltà al Governo, sentito il Comitato pei servizi marittimi ed il Consiglio dei

ministri, di chiedere una riduzione di tariffe per agevolare l'esportazione dei prodotti nazionali o per sviluppare il commercio di determinate provincie. Siffatta riduzione avrà la durata di un anno e potrà essere prorogata di anno in anno.

Il minor introito che derivasse ai concessionari da questo provvedimento sarà compensato dallo Stato nel limite, che sarà stabilito dal Comitato predetto uditi i concessionari, non superiore al 50 per cento.

Art. 45.

La sorveglianza sull'applicazione delle tariffe è esercitata dall'Ispettorato dei servizi marittimi; esso vigilerà che i concessionari non accordino sulla stessa linea ribassi a vantaggio od a danno di singoli porti e di singoli speditori.

Le tariffe stabilite potranno essere rivedute e modificate dal Comitato pei servizi marittimi sentiti i concessionari; in nessun caso pei traffici di cui al 1° comma dell'art. 39 potranno elevarsi le tariffe oltre i limiti delle tabelle A, B, C e D inserite nell'articolo stesso.

Le variazioni alle tariffe dovranno essere rese pubbliche quindici giorni prima che vadano in vigore.

Al Comitato pei servizi marittimi spetterà la definizione delle eventuali contestazioni fra i concessionari e gli speditori, caricatori ed altri terzi interessati.

Le decisioni del Comitato medesimo non sono appellabili dinanzi al Collegio degli arbitri di cui all'art. 90 e non pregiudicano l'azione giudiziaria delle parti.

Art. 46.

Le condizioni della polizza generale e della polizza speciale pel trasporto dei valori approvate con decreto del ministro della marina in data 10 novembre 1911 per le linee sovvenzionate esercitate dalla Società Puglia saranno estese, salvo i necessari adattamenti da concordarsi fra il Comitato pei servizi marittimi ed i concessionari, anche ai trasporti di merci, bestiame e valori sulle linee contemplate dal presente capitolato.

Il Comitato pei servizi marittimi potrà, tuttavia, procedere alla revisione di dette polizze

di carico quando ritenesse necessario di modificarne talune condizioni in armonia con le leggi e le consuetudini.

FACILITAZIONI DI VIAGGIO E TRASPORTI  
PER CONTO DELLO STATO.

Art. 47.

I concessionari dovranno accordare:

a) tanto sulle linee interne quanto su quelle internazionali:

1° il viaggio gratuito, escluso il vitto, ai membri del Parlamento in carica ed agli ex deputati che abbiano almeno sette legislature o quattordici anni di esercizio e tre viaggi gratuiti all'anno per le loro famiglie, sempre escluso il vitto;

2° il viaggio gratuito di 1ª classe, escluso il vitto che sarà per essi facoltativo, ai funzionari dell'Ispettorato dei servizi marittimi ed agli ispettori delle poste e dei telegrafi con le norme che saranno stabilite dall'Ispettorato dei servizi marittimi;

b) sulle linee internazionali il viaggio gratuito, escluso il vitto:

1° a due missionarii o due missionarie in seconda classe (uno potrà essere concesso in prima classe);

2° ai nazionali indigenti dimoranti all'estero od a quelli che rimpatriano per prestare servizio militare o che ritornino alla loro residenza all'estero dopo di aver prestato servizio militare, in numero di dieci (posti interi in terza classe) pei piroscafi che abbiano meno di 1000 tonnellate di stazza netta, con l'aumento di uno ogni 200 tonnellate o frazione di 200 tonnellate al di sopra delle 1000 fino al numero di 30.

Art. 48.

I concessionari dovranno accordare sulle linee interne la riduzione del 30 per cento sulle tariffe effettive, escluso il vitto:

1° alle famiglie dei membri del Parlamento;

2° agli impiegati civili e militari e loro famiglie;

3° agli ufficiali e militari di truppa del Regio esercito e della Regia marina ed alle rispettive famiglie;

4° agli allievi di Istituti nautici;

5° agli invitati ai congressi, alle fiere, alle esposizioni;

6° alle comitive di operai agricoltori e loro famiglie;

7° alle persone di servizio dei membri del Parlamento e degli impiegati civili.

Sulle linee interne ed internazionali:

1° ai componenti le spedizioni scientifiche;

2° ai Regi agenti diplomatici e consolari e rispettive famiglie;

3° ai delegati commerciali viaggianti;

4° agli impiegati governativi in genere che viaggiano per ragioni di servizio;

5° agli insegnanti nelle Regie scuole all'estero e rispettive famiglie;

6° ai missionarii ed alle missionarie italiani.

Ed in mancanza di speciali convenzioni coi ministri della guerra e della marina:

a) ai militari di ogni grado che viaggino a spese dello Stato;

b) ai cittadini emigrati all'estero che si rechino in Italia per presentarsi sotto le armi o che ritornino al paese estero di abituale residenza, dopo aver adempiuto agli obblighi di leva.

I concessionari dovranno inoltre trasportare in 3ª classe, con la riduzione del 50 per cento sulle tariffe effettive, escluso il vitto, i condannati civili e militari anche pel viaggio di ritorno espiata la pena, non che gli imputati ed accusati che si traducono per conto dello Stato.

Il Governo si obbliga, dal canto suo, a parità di condizioni, di affidare ai concessionari i trasporti che possono compiersi sulle linee a loro aggiudicate.

In caso di mobilitazione i concessionari sono obbligati a dare la preferenza nell'imbarco a chi è chiamato a prestare servizio militare.

Per qualsiasi percorso delle linee i concessionari rilasceranno biglietti di andata e ritorno con la riduzione almeno del 15 per cento.

Art. 49.

I concessionari dovranno accordare sulle linee interne la riduzione del 75 per cento sulle tariffe effettive, escluso il vitto, ai cittadini che viaggiano per prender parte alle elezioni politiche.

## Art. 50.

I concessionari dovranno trasportare sulle linee internazionali marinai naufraghi o cittadini indigenti o sudditi indigenti delle colonie italiane in numero non superiore a 10 (in terza classe) per ogni viaggio, dietro il compenso di lire 3 (vitto compreso) per ogni giorno di navigazione e di lire 1 se trattasi di fanciulli da 3 a 12 anni e gratuitamente i bambini di età inferiore ai 3 anni.

Il Ministero degli affari esteri rimborserà le somme dovute per questo titolo ai concessionari. Andranno però a carico del bilancio della marina le spese di rimpatrio degli individui già appartenenti agli equipaggi di navi mercantili naufragate.

Le richieste per tali viaggi saranno fatte dal Ministero degli affari esteri e all'estero dai Regi consoli.

## Art. 51.

Pel trasporto dei generi di privativa non che di derrate e oggetti comunque destinati al servizio governativo, sarà, a parità di condizioni, data la preferenza alla bandiera italiana, con speciale riguardo ai concessionari, ai prezzi da determinarsi con apposite convenzioni.

In mancanza di convenzioni speciali, sarà fatta una riduzione del 30 per cento sulla tariffa effettiva.

## Art. 52.

In casi di eccezionale gravità ed urgenza riconosciuta dai Ministeri della marina e della guerra, i concessionari saranno obbligati a loro rischio e pericolo, di trasportare, su richiesta dell'uno o dell'altro dei Ministeri stessi, materie infiammabili ed esplosive conciliabilmente con le condizioni dei piroscafi.

## SERVIZIO CUMULATIVO.

## Art. 53.

Pei trasporti di passeggeri, bagagli e merci a destinazione degli scali esteri regolarmente toccati dalle linee di cui al presente capitolato, e, ove sia possibile, anche pei trasporti in senso inverso, è fatto obbligo ai concessionari di at-

tuare, previ accordi con le ferrovie, il servizio cumulativo ferroviario-marittimo, possibilmente mediante unico contratto di trasporto, e, ove ne sia riconosciuta la convenienza dalle amministrazioni vettrici, adottando tariffe con prezzi globali determinati sulle basi delle tariffe proprie e ciascuna amministrazione. Uguale obbligo è fatto ai concessionari in riguardo ai trasporti di passeggeri, bagagli e merci fra il continente e le isole.

Il trasporto delle merci e dei bagagli dalle stazioni ferroviarie dei porti di transito a bordo e viceversa sarà fatto a cura degli esercenti le linee marittime, verso quel compenso medio, unico per tutti i transiti, che per ogni tonnellata di merce, qualunque sia la natura della merce stessa, verrà determinato dal Ministero della marina, udito il Comitato per i servizi marittimi e tenuto conto delle spese locali.

È fatto obbligo inoltre ai concessionari di accettare le nuove tariffe e condizioni relative al servizio cumulativo ferroviario-marittimo con la Sardegna approvate con Regio decreto 27 marzo 1910, n. 211, e mandate in vigore il 28 luglio 1910 con decreto ministeriale 19 luglio dello stesso anno, n. 4639, rinunciando al rimborso da parte del Governo della differenza fra gli antichi prezzi pel trasporto dei viaggiatori e le quote risultanti a favore del percorso marittimo dall'applicazione della nuova tariffa.

I concessionari saranno ancora tenuti ad attuare il servizio cumulativo per i passeggeri, bagagli e merci con gli altri concessionari dei servizi marittimi sovvenzionati, e possibilmente, con altre imprese italiane di navigazione marittima e fluviale e imprese di navigazione estere che esercitino linee per località non toccate dai piroscafi italiani sovvenzionati.

Le norme e condizioni pei trasporti in servizio cumulativo fra i concessionari delle linee di cui al presente capitolato e qualsiasi altra impresa di navigazione dovranno essere sottoposte all'approvazione del Comitato pei servizi marittimi.

I concessionari avranno l'obbligo di costruire, quando sia possibile, nei porti di transito appositi capannoni per le operazioni di servizio cumulativo.

## STATISTICHE, RELAZIONI ANNUALI E BILANCI.

## Art. 54.

I concessionari hanno l'obbligo di compilare la statistica del movimento dei viaggiatori e delle merci per ciascuna delle linee esercitate con l'indicazione dei diversi introiti e di trasmetterne copia ogni due mesi all'Ispettorato dei servizi marittimi che ha diritto di controllarne la compilazione, al quale scopo i concessionari dovranno mettere a disposizione del funzionario incaricato tutti i documenti necessari per siffatto controllo.

I concessionari alla fine di ogni anno e non oltre i sei mesi dalla chiusura dell'esercizio finanziario annuale, trasmetteranno al ministro della marina, insieme coi propri bilanci, una relazione tecnica ed economica dell'azienda delle linee, contenente la ripartizione così dei prodotti, come delle spese per ciascuna linea di cui hanno l'esercizio.

La liquidazione definitiva della sovvenzione non sarà fatta finchè non siano trasmessi al ministro della marina i documenti di cui al presente articolo e da esso trovati regolari, ferme però restando le anticipazioni di cui all'articolo 76.

## Art. 55.

Se i concessionari non adempissero agli obblighi di cui all'art. 54 o se ostacolassero le indagini che si praticassero ai termini dell'articolo 5 e dell'art. 54 del presente capitolato, uditi il Consiglio di Stato ed il Comitato pei servizi marittimi, sarà sospeso il pagamento della sovvenzione.

## PENALITÀ.

## Art. 56.

Per le linee postali e coloniali nel caso di ritardato arrivo nei porti capolinea non derivante da forza maggiore dimostrata, o da autorizzazione ministeriale, i concessionari incorreranno in una multa di lire 50 per ciascuna ora di ritardo, in ragione di ogni 1000 cavalli di forza indicata dall'apparato motore.

Nell'applicazione di detta penalità non sarà tenuto conto della prima ora.

Per le linee commerciali il ritardo nel viag-

gio non giustificato da circostanze di forza maggiore sarà passibile di una multa di lire 300 per ciascun giorno di ritardo.

Nel caso di omissione di viaggio senza prova che ciò avvenne per causa di forza maggiore, indipendentemente dalla perdita della relativa quota proporzionale di sovvenzione, sarà applicata una multa di lire 2000 per le linee postali e coloniali con velocità da 15 miglia o più, e di lire 1000 per quelle inferiori alle 15 miglia e per le linee commerciali.

Nel caso di omissione della corsa di andata o di quella di ritorno, o di una parte dell'una o dell'altra, sempre senza prova che ciò avvenga per causa di forza maggiore, indipendentemente dalla perdita della relativa quota proporzionale di sovvenzione, sarà applicata una multa in misura proporzionale a quella stabilita per la omissione di viaggio.

La mancanza di piroscafi non costituisce caso di forza maggiore.

Qualora un piroscavo, senza provata causa di forza maggiore o senza averne ottenuta l'autorizzazione dal ministro della marina, approdasse ad una località non contemplata nell'itinerario, i concessionari incorreranno in una multa di lire 500.

Il ritardo frapposto dai concessionari a rimpiazzare un piroscavo perduto o disadatto alla navigazione, oltre il termine stabilito dagli articoli 26, 29 e 30 sarà punito con una multa di lire 50 per ogni giorno di ritardo se si tratta di linea con velocità inferiore a 12 miglia e di lire 100 se si tratta di linea con velocità di 12 miglia o più.

Qualora un piroscavo, senza prove che ciò avvenne per causa di forza maggiore, non approdasse ad uno degli scali prescritti, i concessionari incorreranno nella multa di lire 500.

Nel caso d'inosservanza dell'obbligo della divisa da indossarsi in servizio dai comandanti dagli ufficiali e dal resto dell'equipaggio, compreso il personale di servizio, sarà applicata ogni volta la penalità di lire 10 per il comandante, di lire 5 per ogni ufficiale e di lire 2 per ogni individuo dell'equipaggio escluso il personale di macchina quando è in servizio.

Nel caso di irregolare applicazione delle tariffe, non dipendente da errore materiale, i concessionari oltre alla restituzione all'interessato di quanto è stato percepito in più, incor-

reranno in una multa pari al quintuplo della differenza fra il nolo riscosso e quello che avrebbero dovuto applicare.

Nel caso d'inosservanza delle disposizioni contenute nell'art. 40, i concessionari incorreranno in una multa pari al doppio della differenza fra il nolo applicato e quello che dovevano applicare.

L'ammontare delle penalità sarà ritenuto sulla sovvenzione e sussidiariamente sarà prelevato dalla cauzione.

#### Art. 57.

*(Speciale pel solo capitolato del gruppo I Tirreno superiore).*

Il ministro della marina, sentito il concessionario, detterà le norme atte a disciplinare il servizio della linea 11 del gruppo I per i porti secondari nei quali l'approdo è subordinato alla condizione del carico o discarico di un minimo di dieci tonnellate, e ad assicurarne e garantirne la esecuzione. Tali norme faranno parte integrante di questo capitolato.

Qualora un piroscafo, senza prova che ciò avvenne per causa di forza maggiore, non approdasse ad uno di tali porti secondari, il concessionario incorrerà nella multa di lire 500 nei rapporti con lo Stato senza pregiudizio delle responsabilità di legge nei rapporti coi terzi.

#### Art. 58.

Le penalità sono applicate dal ministro della marina su proposta dell'Ispettorato dei servizi marittimi.

#### Art. 59.

Nel caso di interruzione del servizio il Governo potrà, con semplice lettera o nota stragiudiziale, diffidare i concessionari ad eseguirlo secondo le norme prescritte dal presente quaderno d'oneri; tale invito avrà efficacia di formale e legale costituzione in mora.

Quando, nonostante tale invito, si verificasse nuova interruzione, sarà in facoltà del Governo di chiedere la risoluzione del contratto, che potrà senz'altro essere pronunciata dal tribunale competente.

Quando si constati la sospensione o l'abbandono della navigazione per qualunque causa che non sia relativa a casi di guerra e di contumacia, il Governo del Re avrà la facoltà di prendere possesso dei piroscafi e dell'intera Azienda per continuare i servizi direttamente ovvero per mezzo di altra Società, a rischio, pericolo e responsabilità dell'attuale concessionario.

#### CASI DI GUERRA.

#### Art. 60.

In caso di guerra o di ostilità fra l'Italia ed un'altra potenza o fra potenze estere in un punto qualunque dei mari percorsi dalle linee sovvenzionate, il Governo del Re avrà facoltà:

- 1° di sospendere il servizio;
- 2° di obbligare i concessionari a continuarlo;
- 3° di prendere possesso dei piroscafi non iscritti nel ruolo del naviglio ausiliario o di acquistarli.

#### Art. 61.

Quando il Governo del Re diffidi i concessionari di sospendere il servizio sopra una o più linee, i concessionari stessi potranno continuarlo a proprio rischio e pericolo e non avranno in alcun caso altro diritto che quello della sovvenzione normale, corrispondente alla linea o alle linee così esercitate.

Se il servizio venga sospeso sopra una o più linee, cesserà per tutto il tempo della interruzione la sovvenzione relativa, corrispondendosi ai concessionari, tanto a titolo d'interesse del capitale, quanto a titolo di deprezzamento dei piroscafi di quelle linee, del materiale, delle provviste e per coprire i concessionari delle spese restanti a loro carico, un'indennità da fissarsi di comune accordo.

#### Art. 62.

Nel caso di sospensione di una o più linee, il Governo del Re avrà facoltà di esigere che uno o più o anche tutti i piroscafi assegnati alle linee stesse siano adibiti ad altre, allo scopo di rendere disponibili quei piroscafi dei quali intendesse prendere possesso.

## Art. 63.

In luogo di sospendere interamente il servizio sopra una o più linee, il Governo del Re avrà facoltà di modificarne il periodo, gli approdi e gli itinerari. Se per queste modificazioni si venga ad aumentare il percorso normale delle linee stesse, il Ministero della marina pagherà ai concessionari la sovvenzione normale per questa linea o per queste linee, fatta eccezione se l'aumento di percorrenza superi il 10 per cento di quella complessiva della linea o delle linee modificate, nel qual caso corrisponderà per l'eccedenza superiore al 10 per cento un aumento proporzionale al maggior percorso stabilito.

Se il percorso invece resti invariato o diminuisca, i concessionari avranno diritto al pagamento della sovvenzione normale, qualora la diminuzione sia inferiore al 10 per cento; se superiore, si farà una ritenuta proporzionale alla diminuzione oltre il 10 per cento.

Nessun'altra indennità competerà in entrambi i casi ai concessionari.

Le modificazioni di cui sopra saranno deliberate dal Governo su proposta del ministro della marina, sentito il Comitato pei servizi marittimi.

Le deliberazioni del Governo non possono costituire materia di controversie giudiziarie, nè per le deliberazioni di esso o per la loro esecuzione può dal Governo incorrersi in alcuna civile responsabilità.

## Art. 64.

Il Governo del Re, nel caso che obbligasse i concessionari a continuare il servizio, oltre il pagamento della sovvenzione normale assumerà la garanzia dei piroscafi e di ogni altra cosa relativa al servizio medesimo per qualunque danno derivante da causa di guerra, esclusi quelli avvenuti per fatto del capitano o dei concessionari per inosservanza delle regole di guerra od altro.

Allo scopo di determinare il valore che il Governo deve rimborsare ai concessionari, nei casi in cui le perdite debbano andare a carico di esso, secondo le disposizioni del presente quaderno d'onori, all'epoca della ammissione in servizio di ciascun piroscafo, ne sarà deter-

minato il prezzo secondo le norme stabilite per calcolare il valore dei piroscafi requisiti dalla Regia marina.

## Art. 65.

Se il Governo del Re prenderà possesso di uno o più piroscafi dei concessionari, si applicheranno le disposizioni riguardanti la requisizione dei piroscafi, di cui all'art. 36.

## Art. 66.

I concessionari dovranno riprendere l'esercizio delle linee nel modo con cui sarà possibile attuarlo, quando a ciò vengano invitati dal Governo.

## CONTUMACIE.

## Art. 67.

Nei casi di provvedimenti sanitari presi dal Governo nazionale o dai Governi esteri o di ostacoli frapposti per tema di contagio dalle popolazioni dei porti di approdo delle linee sovvenzionate interne ed internazionali il ministro della marina potrà:

1° Sospendere l'esercizio di una o più linee;

2° Modificare il percorso delle linee, sostituire o sopprimere approdi, mutare gli orari;

3° Far continuare il servizio in tutto od in parte.

In questi casi saranno applicate le disposizioni seguenti:

## Art. 68.

In caso di sospensione di una o più linee sovvenzionate, ordinata dal Ministero della marina, sarà corrisposta ai concessionari, tanto a titolo di interesse del capitale, quanto a titolo di deprezzamento dei piroscafi assegnati alle linee stesse, del materiale, delle provviste e per coprire i concessionari delle spese restanti a loro carico, un'indennità (non superiore al 50 per cento della sovvenzione normale) che sarà determinata con deliberazione del Comitato pei servizi marittimi.

Ove i concessionari però intendessero di continuare i servizi delle linee per le quali venne disposta la sospensione e il Ministero della marina non vi si opponesse, avranno diritto alla sola sovvenzione normale.

## Art. 69.

In caso di riduzione di corse, di modificazioni al percorso, sostituzione o soppressione di approdi, mutazione di orari, ecc., la sovvenzione sarà aumentata o diminuita in rapporto al percorso, e sarà determinata da deliberazioni del Comitato pei servizi marittimi.

## Art. 70.

In caso di obbligo imposto dal Ministero della marina di eseguire tutti i servizi o una parte di essi, e ciò previo il pare del Comitato pei servizi marittimi, i viaggi in eccedenza della metà del numero imposto dalle convenzioni saranno retribuiti con un supplemento di sovvenzione corrispondente al 50 per cento della sovvenzione normale.

## Art. 71.

Il giudizio sulla necessità di sospensione, modificazione, continuazione dei viaggi, e distacco dei piroscafi da una linea ad un'altra, mutazione di orari, ecc., spetta al Ministero della marina, che lo esercita, sentito il Comitato pei servizi marittimi.

## Art. 72.

Se per contravvenzione alle regole sanitarie un piroscafo fosse sottoposto a misure contumaciali, che ritardassero il compimento del suo viaggio, la sovvenzione per il viaggio stesso potrà, secondo i casi, essere diminuita del 25 per cento.

## Art. 73.

Le prescrizioni sanitarie che a bordo dei piroscafi possano essere stabilite dal Governo nazionale o da Governi esteri, non danno luogo ad indennità veruna.

## Art. 74.

Le merci ed i viaggiatori devono essere sbarcati in appositi lazzaretti al luogo di destinazione. Ove non si potessero sbarcare per deficienza di lazzaretti e i concessionari fossero obbligati a convertire in lazzaretti i propri piroscafi, lasciando i viaggiatori a bordo a scontare la contumacia, i concessionari dovranno

ricevere per ogni piroscafo un compenso che sarà determinato dal Comitato per servizi marittimi.

## DURATA DELLA CONCESSIONE DEL SERVIZIO.

## Art. 75.

Il servizio avrà principio il 1° luglio 1913 ed avrà la durata di 10 anni.

S'intenderanno compresi nei viaggi di obbligo quelli incominciati prima della scadenza del contratto, quantunque il ritorno avvenga posteriormente.

## PAGAMENTO DELLA SOVVENZIONE.

## Art. 76.

La sovvenzione dovuta ai concessionari verrà corrisposta a rate mensili posticipate.

Potrà essere accordata, a richiesta della Società concessionaria, una anticipazione di diciannove ventesimi sulla sovvenzione mensile.

## DISPOSIZIONI DIVERSE.

## Art. 77.

I concessionari dovranno essere cittadini italiani, come pure dovranno essere cittadini italiani i direttori ed i componenti il Consiglio di amministrazione, compreso il presidente. Gli agenti all'estero dovranno essere italiani ed approvati dal ministro della marina, il quale avrà però facoltà di autorizzare la concessione di qualche agenzia a persona straniera, nei casi in cui lo ritenesse necessario od opportuno.

Nel caso in cui la Ditta o Società concessionaria risulti essere solo apparentemente italiana ed effettivamente connessa ad una Ditta estera o filiazione della medesima, il Governo, sentito il Consiglio di Stato, potrà dichiarare risoluto il contratto.

Le azioni della Società concessionaria devono essere nominative e non saranno cedibili per tutta la durata del presente contratto che a cittadini italiani o a Società italiane costituite in Italia.

## Art. 78.

Gli assuntori hanno facoltà di emettere titoli di obbligazioni al portatore o nominativi per

un ammontare non eccedente il doppio del capitale versato, ed ammortizzabili entro il periodo di durata della concessione.

#### Art. 79.

Della sovvenzione dovuta dallo Stato potrà dagli assuntori essere vincolata presso la Cassa depositi e prestiti, la parte necessaria a garantire il servizio di obbligazioni che gli assuntori stessi vogliono emettere anche agli effetti ed ai sensi dell'articolo 171, secondo comma, del codice di commercio.

Le modalità di questo vincolo saranno stabilite con decreto Reale promosso dal ministro del tesoro di concerto col ministro della marina.

#### Art. 80.

La Società concessionaria avrà la sua sede od una rappresentanza in Roma dove avrà pure il suo domicilio legale per tutti gli effetti del presente contratto (1) (2).

#### Art. 81.

I concessionari non potranno cedere ad altri i servizi contemplati nel presente capitolato se non in virtù di una legge.

I concessionari non potranno, inoltre, vendere i piroscafi assegnati ai servizi sovvenzionati ed obbligatori senza l'autorizzazione del ministro della marina.

Questi avrà facoltà di opporsi al noleggio dei piroscafi stessi e d'imporre determinate condizioni.

Essi non potranno del pari, senza l'autorizzazione del ministro predetto, assumere per conto di altro Governo l'esercizio di un servizio postale.

(1) Se la stessa Società assumesse più di un gruppo, allora l'articolo verrà sostituito dal seguente:

« La Società concessionaria avrà la sua sede in Roma, dove pure avrà la Direzione generale ed il domicilio legale per tutti gli effetti del presente contratto ».

(2) Ove non vi abbia la Direzione generale, avrà la sede compartimentale in Genova la Società concessionaria delle linee del gruppo Tirreno superiore; in Palermo la Società concessionaria delle linee del gruppo Tirreno inferiore; in Venezia la Società concessionaria delle linee del gruppo Adriatico; in Napoli la Società concessionaria delle linee celeri dell'Egitto.

È vietata qualunque partecipazione diretta o indiretta dei concessionari di linee aggiudicate a *trusts*, coalizioni o cartelli o ad accordi di qualsiasi genere, tendenti a modificare artificialmente i prezzi o a deviare artificialmente correnti di esportazione o di traffico.

Contravvenendosi a questi patti, il Governo, sentito il Consiglio di Stato, è in facoltà di dichiarare risoluto il contratto a danno dei concessionari, senza obbligo di giudiziale diffidamento.

#### Art. 82.

I concessionari, nell'esecuzione dei servizi che loro sono affidati, dovranno uniformarsi in tutto al regolamento che sarà approvato con decreto Reale, su proposta del ministro della marina, sentiti i concessionari ed il Comitato pei servizi marittimi.

#### Art. 83.

Nella prima assunzione del personale occorrente all'esercizio dei servizi contemplati nel presente capitolato i concessionari avranno l'obbligo di assumere il personale amministrativo e di mare proveniente dalla cessante Società purchè valido ed idoneo alle rispettive attribuzioni, ferme restando le disposizioni del Codice per la marina mercantile.

Eguale obbligo sarà imposto ai futuri assuntori dei servizi sovvenzionati nei rapporti con la Società contraente, alla scadenza del presente contratto.

#### Art. 84.

Fermi restando pei concessionari gli obblighi dei versamenti stabiliti dal testo unico della legge per gli infortuni degli operai sul lavoro, approvato col Regio decreto 31 gennaio 1904, n. 51, a favore del personale retribuito con somme inferiori a lire 2,100 all'anno, pel resto del personale i concessionari sono obbligati ad assicurare un trattamento di invalidità e vecchiaia. A tal fine sarà istituita una sezione presso la Cassa nazionale di previdenza od altro Istituto ben accetto al Governo.

I contributi necessari pel servizio delle pensioni andranno per metà a carico dei concessionari e per metà a carico degli assicurati.

I concessionari sono obbligati a presentare all'approvazione del Ministero della marina,

entro sei mesi dall'attuazione del contratto, speciali regolamenti sulla composizione organica e sul trattamento di pensione del personale di stato maggiore, di coperta e di macchina e del personale addetto ai servizi amministrativi.

Nel caso di inadempimento di tali disposizioni, provvederà d'ufficio alla compilazione di tali regolamenti il Ministero della marina.

Sorgendo controversie giudicherà un Consiglio di arbitri, composto di un rappresentante dei concessionari, di un rappresentante del personale e di un terzo nominato dal primo presidente della Corte di cassazione.

In caso di inadempimento degli obblighi da parte dei concessionari la loro quota di concorso sarà ritenuta sulla sovvenzione o potrà essere prelevata dalla cauzione e sarà anche in facoltà del ministro della marina di dichiarare il concessionario decaduto dalla concessione per sua colpa.

#### Art. 85.

Nelle sedi di armamento avrà luogo l'arruolamento degli equipaggi ed a parità di tariffe, ove in essa sede esistano i necessari impianti, sarà eseguita la manutenzione e riparazione dei piroscafi.

Alle forniture destinate ai magazzini di approvvigionamento o di provveditoria, la Società concessionaria potrà invitare a concorrere anche i fornitori non residenti nella città sede di armamento.

#### Art. 86.

Nei lavori di carico e scarico nei porti, e di manutenzione e riparazione dei piroscafi, i concessionari dovranno preferire a parità di condizioni risultanti da licitazioni a schede segrete, le Società di lavoratori legalmente costituite.

#### Art. 87.

Oltre la risoluzione del contratto, nei casi contemplati dal presente capitolato, la Società concessionaria sarà tenuta all'emenda di tutti

i danni che per questo fatto possono derivare allo Stato.

#### Art. 88.

Tutte le clausole, riserve e facoltà stipulate a favore dello Stato e contro la Società concessionaria avranno valore verso la Società concessionaria e gli esercenti delle linee aggiudicate e verso tutti gli aventi causa a qualsiasi titolo da loro.

#### Art. 89.

L'appello contro la deliberazione e decisione, che è sempre provvisoriamente eseguibile, del Comitato pei servizi marittimi, è prodotto al Collegio arbitrale di cui all'articolo seguente.

#### Art. 90.

Tutte le controversie, che potessero sorgere per l'interpretazione e la esecuzione del presente capitolato e delle convenzioni stipulate in base ad esso, e per le quali non fosse specialmente provveduto, saranno decise inappellabilmente da un Collegio arbitrale, composto di un presidente da nominarsi con decreto Reale fra i consiglieri delle Corti di cassazione o fra i consiglieri di Stato, di un rappresentante del Ministero della marina da nominarsi con decreto ministeriale caso per caso, e di un rappresentante della Società concessionaria interessata nella vertenza.

La vertenza non potrà essere sottoposta al Collegio se prima sovra essa avrà deciso o deliberato il Comitato pei servizi marittimi e non sarà stata tentata la conciliazione innanzi al medesimo.

#### Art. 91.

Il presente capitolo e le convenzioni stipulate in base ad esso, nonchè gli atti relativi alla costituzione della Società ed i contratti di compra-vendita dei piroscafi inerenti ai servizi contemplati dal presente capitolato, saranno soggetti al diritto fisso di una lira e centesimi venti, decimi compresi per tassa di registro.

Passeremo ora alla discussione degli articoli del disegno di legge n. 852, che rileggo:

Art. 1.

Il Governo del Re è autorizzato ad affidare all'industria privata con effetto dal 1° luglio 1913 l'esercizio delle linee di navigazione inscritte nell'unita tabella (Allegato A).

(Approvato).

Art. 2.

Le condizioni per l'esercizio delle linee di cui all'articolo precedente sono quelle contenute nell'annesso capitolato (Allegato B).

(Approvato)

Art. 3.

L'aggiudicazione delle linee sarà fatta a cittadini italiani o a Società italiane costituite in Italia, ed avrà luogo col mezzo di asta pubblica ad offerte segrete. L'aggiudicazione sarà provvisoria al primo incanto e diventerà definitiva dopo un nuovo incanto sulla base del ribasso del ventesimo a sensi dell'art. 95 e seguenti del regolamento sulla contabilità generale dello Stato.

L'asta avrà principio entro due mesi dalla promulgazione della presente legge e sarà regolata dalle seguenti norme:

a) per adire all'asta deve essere depositata, a titolo di cauzione, una somma in titoli di Stato, o garantiti dallo Stato, non inferiore al decimo della sovvenzione annua complessiva attribuita alle linee. Il concorrente rimasto aggiudicatario incorrerà, senza obbligo di costituzione in mora, nella perdita del deposito, che sarà devoluto allo Stato, se entro due mesi dall'aggiudicazione definitiva non sottoscriva il relativo contratto;

b) l'asta sarà tenuta avanti il ministro della marina, o chi per esso;

c) l'aggiudicazione delle linee sarà fatta a chi offrirà il maggior ribasso sulla sovvenzione e nel caso che tanto nel primo esperimento d'asta, quanto in quello definitivo, due o più concorrenti presenti all'asta abbiano fatta la medesima offerta, si procederà, salvo quanto è detto alla successiva lettera d), nella adunanza stessa ad una licitazione fra essi soli a

partiti segreti. Se nessuno di coloro che abbiano fatto offerte eguali sia presente o i presenti non vogliano migliorare l'offerta, la sorte deciderà chi fra di loro debba essere l'aggiudicatario;

d) se fra coloro che tanto nel primo esperimento d'asta, quanto in quello definitivo, abbiano fatto la stessa offerta, vi sia la Società anonima nazionale di servizi marittimi, l'aggiudicazione sarà fatta provvisoriamente o definitivamente, secondo il caso, alla Società stessa in forza della disposizione contenuta nell'art. 16 della convenzione in data 27 aprile 1910, approvata con la legge del 13 giugno, 1910, n. 306.

(Approvato).

Art. 4.

Nel caso che i servizi di cui all'art. 1° non rimangano aggiudicati, il ministro della marina potrà per i medesimi provvedere a trattativa privata, ai sensi dell'art. 4, n. 7, della legge sulla contabilità generale dello Stato, e, qualora anche questo esperimento rimanga senza effetto, il Governo del Re presenterà al Parlamento nel più breve termine possibile, e non oltre tre mesi dal giorno in cui andò deserta l'asta, nuovi provvedimenti.

(Approvato).

Art. 5.

All'assuntore delle linee spetta per tutta la durata del contratto la sovvenzione stabilita dall'allegato A, diminuita degli eventuali ribassi risultanti dall'asta.

(Approvato).

Art. 6.

L'assuntore ha facoltà di emettere titoli di obbligazioni al portatore o nominativi per un ammontare non eccedente il doppio del capitale versato, ed ammortizzabili entro il periodo di durata della concessione.

(Approvato).

Art. 7.

Della sovvenzione dovuta dallo Stato potrà dall'assuntore essere vincolata presso la Cassa depositi e prestiti, la parte necessaria a garantire il servizio di obbligazioni che l'assuntore

stesso voglia emettere anche agli effetti ed ai sensi dell'art. 171, 2° comma, del Codice di commercio.

Le modalità di questo vincolo saranno stabilite con decreto Reale promosso dal ministro del tesoro di concerto col ministro della marina.

(Approvato).

Art. 8.

Per l'applicazione delle disposizioni contenute nell'articolo 69 del Capitolato annesso alla presente legge, ove non intervenga fra l'assuntore di queste linee e gli assuntori dei nuovi servizi marittimi assegnati ai gruppi Tirreno superiore, Tirreno inferiore ed Adriatico completo accordo per la ripartizione e l'assunzione

del personale amministrativo e di mare proveniente dalla cessante Società il ministro della marina deciderà inappellabilmente sentiti i concessionari predetti.

(Approvato).

Art. 9.

Per la esecuzione della presente legge, verrà iscritta nella parte ordinaria dello stato di previsione della spesa del Ministero della marina per gli esercizi finanziari dal 1913-914 al 1922-1923 la somma di lire 2,500,000, salvo le eventuali riduzioni dipendenti dall'aggiudicazione all'asta.

(Approvato).

ALLEGATO A.

## Linee postali celeri dell'Egitto.

Numero o sigla della linea	Itinerari delle linee	Periodicità o numero dei viaggi	Percorrenza		Velocità	Numero dei piroscafi	Tonnellaggio lordo		Sovvenzione
			per viaggio	annua			unitario	complessivo	
1	Venezia-Brindisi-Alessandria e ritorno . . . . .	22 viaggi all'anno (1).	2,432	53,504	20	2	7,000	14,000	2,500,000
2	Napoli-Siracusa-Alessandria e ritorno . . . . .	22 viaggi all'anno (1).	2,118	46,596					
				100,100		2		14,000	2,500,000

(1) Ogni anno le date di partenza saranno determinate con preavviso di almeno due mesi dai concessionari d'accordo coll'Ispettorato dei servizi marittimi.

Sarà pure nello stesso modo e con lo stesso accordo stabilito e pubblicato il periodo di quattro mesi consecutivi durante i quali il servizio resterà sospeso.

I piroscafi di questa linea avranno sede di armamento in Napoli.

## ALLEGATO B.

## CAPITOLATO

## ESECUZIONE DEI SERVIZI, ORARI E ITINERARI.

## Art. 1.

I servizi da eseguirsi sono indicati nell'annessa tabella.

## Art. 2.

I giorni e le ore di partenza e di arrivo verranno determinati dal ministro della marina, sentito il concessionario, e potranno essere in egual modo variati mediante il preavviso opportuno.

Le partenze medesime potranno però, per ragioni d'ordine pubblico o d'interesse postale, commerciale e politico, essere ritardate od anticipate sull'ordine scritto dal ministro della marina o in sua vece dall'Ispettorato dei servizi marittimi e dei suoi rappresentanti, o per causa di forza maggiore, di cui sarà giudice il commissario del Governo nei singoli porti, senza che si possa chiedere alcun compenso dal concessionario o da terzi.

I ritardi però non dovranno essere tali da reclamare un aumento del materiale prescritto.

I piroscafi non potranno approdare ad altri punti che a quelli designati nel loro itinerario, salvo il caso di forza maggiore, che dovrà essere giustificato con processo verbale a tenore di legge e salvo autorizzazione in casi eccezionali, del Ministero della marina, il quale potrà autorizzare anche l'esecuzione di altri approdi dopo toccati i porti capolinea.

Se l'approdo per forza maggiore avrà luogo in un porto estero, il processo verbale dovrà essere vidimato dal Consolato italiano ed in sua mancanza dalle autorità locali.

In caso di ritardo nella traversata, i capitani abbrevieranno il tempo di sosta nei diversi punti di approdo, riducendolo allo stretto necessario, allo scopo di arrivare a destinazione possibilmente in orario.

## Art. 3.

I viaggi designati dovranno essere eseguiti con la velocità normale prescritta.

Per velocità normale s'intende quella che dovranno avere i piroscafi in circostanze di

ordinaria navigazione, e sulla medesima saranno stabiliti i relativi orari.

## Art. 4.

Il ministro della marina potrà, udito il Comitato pei servizi marittimi, sopprimere e attuare provvisoriamente o definitivamente approdi o far eseguire viaggi straordinari. In casi di eccezionali gravità ed urgenza il ministro potrà disporre senz'altro in via provvisoria.

Nel caso di attuazione di approdi la sovvenzione sarà variata in proporzione all'aumento della percorrenza e degli oneri del nuovo approdo.

In caso di soppressione definitiva di approdi, se questa avviene d'accordo col concessionario, la sovvenzione sarà ridotta in rapporto alla minore percorrenza ed alla diminuzione degli oneri derivanti dall'approdo stesso. In caso diverso la sovvenzione rimarrà invariata.

L'attuazione di approdi non dovrà però costituire un aumento di percorrenza tale da richiedere aumento di materiale.

Nel caso di viaggi straordinari che possano essere eseguiti col materiale assegnato alle linee, saranno rimborsate al concessionario le spese vive di esercizio.

Le distanze nautiche saranno determinate dal ministro della marina.

## SORVEGLIANZA DEI SERVIZI

## Art. 5.

La sorveglianza del servizio spetta al ministro della marina che la esercita per mezzo dell'Ispettorato dei servizi marittimi e dei commissari del Governo. I funzionari dell'Ispettorato hanno diritto di eseguire a bordo dei piroscafi sovvenzionati e presso l'amministrazione del concessionario tutte le indagini che occorressero di fare per accertare l'applicazione del presente capitolo.

## Art. 6.

Perchè si possa controllare la regolarità dei viaggi, i comandanti dei piroscafi sono obbligati di consegnare al commissario del Governo negli scali e con le modalità stabilite dal regolamento, un estratto del giornale di bordo, indicante le circostanze occorse nel viaggio.

## CAUZIONE.

## Art. 7.

All'atto della stipulazione del contratto il concessionario delle linee dovrà prestare una cauzione corrispondente al 10 per cento dell'ammontare annuo della sovvenzione.

La cauzione dovrà essere prestata in titoli di rendita o in valori garantiti dallo Stato oppure costituendo il pegno sopra uno o più piroscafi del concessionario, e che dovranno essere a tale uopo assicurati presso una società italiana di assicurazioni accettata dal Ministero della marina per una somma che garantisca l'ammontare della cauzione.

## Art. 8.

La cauzione è vincolata a garanzia degli obblighi assunti e delle responsabilità incorse così dal concessionario come dalle persone per cui essi devono rispondere civilmente. La cauzione serve eziandio per garantire il pagamento delle multe definitive inflitte, che non fossero pagate dal concessionario o non si potessero prelevare dalle sovvenzioni. In questo caso si provvederà, mediante decreto del ministro della marina, a prelevare le somme dalla cauzione, la quale deve essere immediatamente reintegrata. Non avvenendo ciò, il contratto si intenderà risolto per colpa del concessionario.

I crediti del Governo verso il concessionario godranno di privilegio sulla cauzione in confronto di ogni altro credito contro il concessionario per parte dei terzi qualunque sia la precedenza degli atti giudiziari.

RICEVIMENTO, CUSTODIA, TRASPORTO E CONSEGNA  
DEGLI EFFETTI POSTALI.

## Art. 9.

Il concessionario ha l'obbligo del trasporto gratuito regolare e compiuto di tutti gli effetti postali descritti sui fogli di via, senza limitazione di peso, siano essi originari od a destinazione del Regno, siano originari o a destinazione di Stati esteri.

Sotto la denominazione di effetto s'intende tutto ciò che per legge la posta ha diritto di trasportare, compresi i pacchi postali del peso

ciascuno non superiore a 5 chilogrammi. Per quelli di peso superiore che potessero in avvenire essere istituiti sarà corrisposto al concessionario un compenso da stabilirsi dal Comitato dei servizi marittimi in misura non superiore al 50 per cento delle tasse riscosse dall'Amministrazione delle poste.

L'obbligo del trasporto gratuito degli effetti vale anche per le linee che il concessionario esercitasse per suo conto, senza sovvenzione dello Stato, verso qualsiasi direzione.

Il concessionario avrà pure l'obbligo di trasportare gratuitamente gli oggetti e le provviste riferentisi al servizio postale telegrafico e telefonico dipendenti dal Ministero delle poste e dei telegrafi nel limite del 2 per cento della portata lorda di ciascun piroscavo in ciascun viaggio.

## Art. 10.

Il concessionario dovrà destinare su ogni piroscavo un locale spazioso, lontano dalla macchina e ben riparato per collocarvi gli effetti; questo locale dovrà chiudersi a chiave, rimanendo la custodia degli effetti affidata al capitano del piroscavo sotto la sua responsabilità.

Qualora l'Amministrazione delle poste chiedesse di destinare a bordo pel servizio degli effetti uno o due impiegati ed un servente, il concessionario sarà in obbligo di assegnare ai primi, senza corrispettivo, un camerino con letti, indipendentemente da apposito e sufficiente locale sopra coperta ed in luogo centrale per le operazioni postali durante il tragitto, ed al servente una cuccetta di seconda classe. Questo locale dovrà essere mantenuto pulito ed illuminato a spese del concessionario.

Il vitto per gli impiegati sarà calcolato a metà di quello dei viaggiatori.

## Art. 11.

Qualora un piroscavo fosse costretto ad ancorarsi in rada per causa di cattivo tempo, l'impiegato delle poste potrà richiedere che sia messa a disposizione, pel servizio degli effetti, una idonea imbarcazione, di cui avrà a prendere il comando uno degli ufficiali di bordo, sempre quando il capitano del piroscavo stimi che lo sbarco degli effetti possa farsi senza pericolo col mezzo su accennato.

Qualora non fosse imbarcato l'impiegato, o questi cadesse ammalato nel tragitto, alle operazioni suddette provvederà il comandante del piroscafo.

Ove poi, per avaria, un piroscafo dovesse approdare in qualche porto o rada non indicati nell'itinerario della linea, per cui si trovasse nell'impossibilità di proseguire la corsa, il capitano sarà in obbligo di fare la consegna degli effetti all'ufficio di posta locale o vicinore, per essere inoltrati a destinazione coi mezzi ordinari e col primo piroscafo nazionale od estero, rimanendo le spese a carico del concessionario.

#### Art. 12.

Il concessionario dovrà far ritirare gli effetti dagli uffici postali al porto o dagli uffici sanitari o consolari, dalle capitanerie, dagli uffici di porto, dalle degane, ovvero, in difetto di essi uffici, dagli agenti incaricati di trasportare gli effetti medesimi allo scalo d'imbarco, ove non sia possibile diversamente.

Il concessionario dovrà egualmente operare la consegna degli effetti in arrivo negli uffici od agli agenti suindicati.

La consegna ed il ricevimento degli effetti potranno, a richiesta del Ministero della marina, d'accordo con quello delle poste e dei telegrafi, effettuarsi anche presso le agenzie del concessionario.

Il trasporto degli effetti da terra a bordo e viceversa sarà a carico del concessionario, il quale dovrà adottare le misure necessarie onde le relative operazioni siano compiute con sicurezza, senza pericolo d'avaria e senza perdita di tempo.

Per facilitare poi la distribuzione delle corrispondenze nei porti d'approdo e la rispeditura degli effetti dai porti stessi, il concessionario dovrà, a richiesta del Governo, attuare a proprie spese speciali comunicazioni cogli edifizii semaforici, che verranno all'uopo designati.

#### Art. 13.

Per la consegna ed il ricevimento degli effetti, il concessionario si uniformerà alle disposizioni che saranno emanate dal Ministero della marina d'accordo con quello delle poste e dei telegrafi, nello scopo di accertare il numero e

la natura dei dispacci per la conseguente responsabilità.

Le operazioni di sbarco degli effetti dovranno precedere qualsiasi altra operazione e dovranno effettuarsi non appena i piroscafi siano ormeggiati.

#### Art. 14.

Il prodotto delle tasse delle corrispondenze e dei pacchi e del loro trasporto è devoluto interamente all'Amministrazione delle poste.

Non saranno ricevute a bordo altre corrispondenze che quelle regolarmente consegnate dagli uffici di posta, tanto interni che esteri, indicati dal Ministero delle poste e dei telegrafi, o che saranno immesse nella cassetta mobile d'impostazione delle lettere, di cui ciascun piroscafo sarà provveduto a cura del concessionario, al quale faranno carico anche le riparazioni, e che dovrà essere consegnata, unitamente agli effetti, agli uffici postali nei luoghi di approdo. Qualunque contravvenzione alle leggi postali per parte del concessionario o dei suoi agenti, sarà punita a norma di dette leggi.

I comandanti dei piroscafi su qualunque linea esercitata dal concessionario saranno obbligati ad aprire le suaccennate cassette mobili d'impostazione, per estrarne le corrispondenze e formare i dispacci postali, attenendosi a tutte le disposizioni che saranno emanate dal Ministero della marina di accordo con quello delle poste e dei telegrafi.

I detti comandanti saranno tenuti inoltre allo smercio dei francobolli, biglietti e cartoline postali.

Potrà richiedersi al concessionario che sieno tenute esposte, nelle agenzie cassette mobili di impostazione, con obbligo alle agenzie stesse di estrarne le corrispondenze e di farle consegnare ai comandanti dei piroscafi.

Saranno affissi sul ponte e nelle sale dei viaggiatori degli avvisi, stampati a cura del Ministero delle poste e dei telegrafi, relativi all'interdizione del trasporto delle corrispondenze.

Il concessionario però potrà trasportare gratuitamente sulle linee da esso esercitate e con esenzione delle tasse postali, le lettere ed i pieghi concernenti esclusivamente l'amministrazione delle linee stesse nonchè quelli relativi al servizio cumulativo.

Tuttavia il Ministero delle poste, in caso di sospetto di frode, avrà la facoltà di richiedere l'apertura della corrispondenza, per verificare se il contenuto della medesima si trovi effettivamente nei limiti delle concessioni suindicate.

Il concessionario senza il consenso del Governo non potrà sulle linee sovvenzionate trasportate effetti tra i porti esteri per conto di un altro Stato.

#### Art. 15.

Il concessionario sarà responsabile, salvo il caso di forza maggiore, di tutti i danni risultanti all'Amministrazione postale per perdite, manomissioni o avarie degli effetti, e dovrà tener questa rilevata dall'indennità che dovesse rifondere ai terzi.

#### PIROSCAFI.

#### Art. 16.

Alle linee contemplate dal presente capitolato devono, entro il primo biennio di esercizio, essere adibiti piroscafi di nuova costruzione.

La costruzione dovrà essere eseguita nei cantieri italiani.

Il concessionario potrà però ricorrere ai cantieri esteri nei due casi seguenti:

1° Quando i cantieri nazionali di prim'ordine domandino un prezzo del 7 per cento superiore al valore risultante dalla media dei prezzi di sei cantieri esteri di prim'ordine, esclusi il prezzo massimo ed il minimo.

2° Quando non possano ottenere da alcun cantiere italiano di prim'ordine la consegna del materiale entro un congruo limite di tempo.

Nel caso in cui nell'applicazione delle disposizioni contenute nel presente articolo, sorgessero divergenze, queste saranno risolte inappellabilmente dal ministro della marina.

#### Art. 17.

Il ministro della marina ha facoltà di autorizzare il concessionario ad assegnare ai servizi, entro il biennio di cui all'art. 16, piroscafi anche noleggiati, le cui caratteristiche non si discostino molto da quelle prescritte ed aventi i migliori requisiti possibili, da accertarsi dalla Commissione di visita.

Nel caso previsto dal comma precedente, la sovvenzione attribuita a ciascuna linea sarà ridotta proporzionalmente secondo la formola seguente:

$$S' = S - (a + b)$$

in cui:

$S'$  rappresenta la sovvenzione ridotta;

$S$  > la sovvenzione normale;

$a$  > la ritenuta per deficienza di velocità;

$b$  rappresenta la ritenuta per deficienza di tonnellaggio;

$$a = S - \left( \frac{S}{2} + \frac{S}{2} \left( \frac{V'}{V} \right)^3 \right)$$

$$b = S - \left( 0.65 S + 0.35 S \frac{T'}{T} \right)$$

dei quali:

$V'$  rappresenta la velocità effettiva;

$V$  rappresenta la velocità prescritta;

$T'$  rappresenta il tonnellaggio effettivo;

$T$  rappresenta il tonnellaggio prescritto.

La riduzione dalla sovvenzione si calcola per viaggio e sarà effettuata previa una tolleranza del 10 per cento nei riguardi delle deficienze di tonnellaggio.

#### Art. 18.

Alla scadenza del presente contratto lo Stato si obbliga di far rilevare al nuovo concessionario dei servizi marittimi contemplati dal presente capitolato, ed il concessionario cessante ha l'obbligo di cedere, tutti i piroscafi applicati ai servizi sovvenzionati che non superino il 15° anno di età dalla data del varo.

Il prezzo per il rilievo del materiale nuovo già in esercizio si formerà per ciascun piroscavo in base al costo risultante dal relativo contratto di costruzione approvato dal Ministero della marina, più gli interessi, 5 per cento all'anno, sulle anticipazioni per acconti dati dal concessionario al costruttore e sotto deduzione pro-rata dal giorno dell'entrata in servizio, del 6 per cento annuo sul costo di cui sopra, dedotto il 12 per cento quale valore di ricupero del materiale al 20° anno.

Il prezzo per il rilievo del materiale nuovo in corso di consegna, in costruzione od anche soltanto ordinato, si formerà in base al costo contrattuale, più gli interessi del 5 per cento annui

sugli acconti che già fossero stati pagati dal concessionario al costruttore.

Il prezzo del rilievo del materiale usato, come delle scorte di bordo, sarà determinato da un collegio peritale, con le funzioni di arbitro inappellabile, composto di 5 membri, dei quali due nominati dal compratore, due dal venditore ed il quinto, ove non fosse scelto d'accordo fra le parti, sarà nominato dal presidente della Corte di cassazione di Roma sull'analoga richiesta di una delle parti.

#### Art. 19.

I piroscafi da assegnarsi ai servizi sovvenzionati, salvo il disposto dell'art. 17, devono essere di tonnellaggio e di velocità non inferiori a quelli indicati nella tabella annessa e il loro numero dovrà essere per ciascuna linea tale che si possa provvedere alla regolare ed esatta esecuzione del servizio.

L'assuntore non è esonerato dall'obbligo di disimpegnare il servizio, nei modi stabiliti, in alcun caso, e nemmeno se egli non possa disporre di parte del materiale da esso assegnato ad una linea, per causa di forza maggiore o di riparazione, eccetto però nei casi previsti dall'art. 23 e dall'art. 33.

I detti piroscafi dovranno essere coperti da bandiera nazionale e di assoluta proprietà del concessionario, salvo il disposto dell'art. 17, e godranno delle prerogative che sono o che potrebbero essere accordate ai piroscafi postali.

Il concessionario è obbligato di assicurare i piroscafi assegnati ai servizi sovvenzionati.

#### Art. 20.

Tutti i piroscafi da assegnarsi ai servizi sovvenzionati dovranno soddisfare alle seguenti condizioni:

In ogni piroscavo dovrà essere segnata la linea di minima immersione in modo che siano garantite nel corrispondente assetto la stabilità e le condizioni di buona navigazione e dovrà essere segnata la linea dell'immersione massima (*Free Board*) secondo le norme del « Board of trade ».

I piroscafi dovranno avere carbonili capaci di contenere tutto il carbone occorrente per la traversata più lunga, aumentata di un quinto.

La stessa proporzione dovrà essere mantenuta per i combustibili liquidi.

Gli scafi, le macchine, le caldaie e tutti gli oggetti di dotazione dovranno essere tenuti in istato di perfetta conservazione; le caldaie dovranno essere surrogate con caldaie nuove o riparate a nuovo, appena ciò sia riconosciuto necessario dalla Commissione di visita.

In ogni piroscavo dovranno essere installati molinelli a vapore e tutti gli apparecchi necessari per sollecitare le manovre delle ancore, lo sbarco e l'imbarco delle merci.

In ogni piroscavo vi debbono essere battelli ed apparecchi di salvataggio in numero corrispondente a quello prescritto dal Regolamento che stabilisce gli attrezzi di cui debbono essere provveduti i bastimenti addetti al trasporto dei passeggeri, scale di accesso ai ponti in relazione al numero delle persone che debbono transitarvi, e cinture di sicurezza in numero almeno eguale a quello massimo dell'equipaggio e dei passeggeri.

Vi dovranno essere inoltre adatte sistemazioni ed apparecchi per spegnere incendi.

L'equipaggio dovrà addestrarsi almeno una volta ogni quindici giorni al maneggio delle barche e degli apparecchi di salvataggio ed alle manovre di spegnimento d'incendi.

In occasione delle visite le Commissioni dovranno verificare se la classificazione concessa sia tuttora meritata.

Tutti i piroscafi da adibirsi al servizio dovranno sottostare ad una prova di stabilità secondo le norme in uso nella Regia marina, per determinare le condizioni di sicurezza assoluta della nave, navigando sia in carico massimo, sia senza carico e con carbonili e doppi fondi vuoti.

Le caldaie potranno agire sia a tirare naturale, sia a tirare forzato, purchè l'ampiezza loro ed il sistema di tirare forzato siano tali da garantire in modo normale la velocità prescritta nella più lunga traversata che il piroscavo debba compiere.

Le macchine e le caldaie dovranno aver subito con esito soddisfacente le prove a freddo e a caldo secondo le prescrizioni vigenti nella marina militare.

I piroscafi dovranno avere almeno le paratie stagne prescritte dai registri di classificazione.

Tutte le paratie sia trasversali che longitudinali nei compartimenti di macchine e caldaie saranno stagne.

Le paratie stagne dovranno estendersi almeno fino ad un ponte situato sopra il galleggiamento normale e in pieno carico ad altezza tale, che, verificandosi l'allagamento di uno qualunque dei compartimenti di stiva, il ponte delle paratie rimanga ancora al disopra del nuovo galleggiamento.

Le dette paratie stagne dovranno essere sufficientemente robuste da resistere eventualmente alla pressione dell'acqua che ha invaso il locale.

Per i piroscafi usati, qualora non si verificano le suddette condizioni per il caso di allagamento di qualche locale di stiva, dovrà essere costruita una garitta stagna con battente sufficientemente alto attorno al boccaporto di accesso al detto locale, in modo da garantire che l'acqua non possa riversarsi sul ponte o nei locali adiacenti.

In tutti i piroscafi i vari compartimenti di stiva dovranno potersi esaurire in modo efficace e rapido mediante tubulatura in connessione con le pompe di macchina o con una pompa speciale di esaurimento.

Le pompe di circolazione delle motrici, qualora non siano azionate dalle motrici stesse, avranno adattamenti per poter pompare acqua dal compartimento di macchine stesso.

Le navi munite di motori a scoppio o a combustione interna dovranno avere sistemazioni speciali per i detti servizi di esaurimento.

#### Art. 21.

I piroscafi nuovi da adibirsi al servizio dovranno altresì soddisfare alle condizioni seguenti:

I piroscafi ad una immersione media, corrispondente alla media delle due immersioni indicate nel primo capoverso dell'art. 20, dovranno sottostare ad una prova di velocità, con mare calmo o leggermente mosso, della durata di 12 ore consecutive, durante le quali dovranno mantenere una velocità media superiore del cinque per cento a quella prescritta. La prova dovrà essere eseguita agendo le caldaie a pressione non superiore a quella di regime, senza tenere in funzione calderine ausiliarie.

Gli scafi, le macchine e le caldaie dei piroscafi dovranno essere solidamente e diligentemente costruiti, a seconda dei sistemi più moderni e perfezionati, con materiali di prima

qualità e classificati alla più alta classe, marca Stella, del Registro nazionale italiano o di altro registro di classificazione nazionale, le cui visite e perizie siano dal ministro della marina riconosciute equivalenti alle visite e perizie ufficiali.

I piroscafi saranno costruiti con doppio fondo esteso almeno per due terzi della lunghezza dello scafo.

I piroscafi dovranno avere non meno di due eliche.

Nelle due paratie stagne estreme regolamentari non dovranno esistere porte o aperture di nessun genere. Parimenti nelle paratie delle grandi stive non dovranno esistere porte o aperture.

Quanto alle altre paratie sarà consentita l'applicazione di porte di passaggio fra i locali di macchina e fra quelli delle caldaie, purché esse siano di limitate dimensioni e sistemate il più possibilmente in alto, di sistema tale da potersi chiudere rapidamente ed in modo efficace con maneggio anche dalla coperta.

Le porte dei carbonili saranno a chiusura stagna e da manovrarsi anche dall'alto.

I piroscafi oltre alle paratie prescritte dai registri di classificazione, dovranno essere suddivisi con paratie stagne in modo tale che il piroscavo possa galleggiare con sicurezza anche quando due compartimenti contigui di stiva venissero allagati.

Negli alloggi passeggeri ed in quelle parti dei ponti inferiori dove possono essere imbarcati quadrupedi, l'altezza misurata in qualunque punto del ponte dalla faccia superiore del tavolato del ponte stesso alla faccia inferiore dei bagli del ponte sovrastante, non dovrà essere minore di metri 2.20.

I piroscafi dovranno avere l'apparato motore a turbine di tipo favorevolmente sperimentato.

Tutti i piroscafi dovranno avere installazioni interne sistemate in modo da rendere agevole, mediante facili adattamenti, il trasporto delle truppe, di quadrupedi e di materiali da guerra.

I piani dei piroscafi di nuova costruzione o da acquistarsi e quelli dei loro apparati motori, ed i relativi contratti di costruzione o di acquisto dovranno essere presentati al Ministero della marina per l'approvazione.

I piroscafi debbono essere costruiti in modo da poter essere iscritti nel naviglio ausiliario.

## Art. 22.

I piroscafi saranno forniti di locali bene arredati per i passeggeri di 1<sup>a</sup> e 2<sup>a</sup> classe e per gli ufficiali di bordo e di locali bene aerati per i passeggeri di 3<sup>a</sup> classe e per l'equipaggio, in modo da poter sostenere favorevolmente il confronto con i migliori piroscafi destinati al trasporto dei passeggeri.

Gli alloggi del personale di bassa forza dovranno soddisfare ai requisiti dell'igiene. In ogni caso saranno concessi metri cubi tre di spazio per ogni persona quando gli alloggi siano posti in batteria o sul ponte, e metri cubi 3.500 quando sono posti in corridoio.

Gli alloggi dell'equipaggio dovranno avere tavoli fissi o mobili per i pasti, cabina bagno con doccia e cessi particolari.

Ogni cuccetta di 3<sup>a</sup> classe sarà corredata di un materasso, di un guanciale e di una coperta di lana.

Tutti i locali destinati ai passeggeri e all'equipaggio saranno forniti di un numero sufficiente di sportellini e di boccaporti, e, nel caso se ne riconoscesse la necessità, anche di ventilatori ed estrattori.

Le donne, in qualunque classe prendano posto, avranno diritto ad essere alloggiate in locali riservati ad esse soltanto.

I piroscafi dovranno avere due locali per ospedali, uno per gli uomini e l'altro per le donne.

Dovrà essere provveduto un adatto locale d'isolamento in caso di malattie infettive.

Questi locali dovranno essere ben ventilati e potersi facilmente isolare.

Dovranno inoltre avere l'apparecchio distillatorio, l'apparecchio per la produzione del ghiaccio ed una ghiacciaia per conservarlo.

Sui piroscafi sarà riservato apposito ed idoneo locale per gli ammalati e specialmente per i mentecatti affinché non riescano di molestia o di pericolo agli altri passeggeri, ed altro locale aerato per i prigionieri militari e i detenuti civili, ove occorra.

I piroscafi dovranno avere il medico a bordo.

L'assuntore ha l'obbligo di adottare speciali modificazioni e nuovi adattamenti così nello scafo come nell'apparato motore che in seguito a nuove invenzioni o applicazioni scientifiche ed industriali divenissero di uso normale nei

servizi concorrenti delle rispettive linee, o che altrimenti siano riconosciuti indispensabili sempre che siano conciliabili col tipo di nave in esercizio, come pure tutte quelle particolari installazioni assolutamente richieste dal genere di traffico della linea a cui i piroscafi sono adibiti, quali camere frigorifere, o altre disposizioni, nonché apparecchi di radiotelegrafia e radiotelegrafia il cui sistema e la cui potenzialità saranno stabiliti, e, occorrendo, modificati dal Ministero della marina.

In caso di contestazioni giudicherà un Consiglio di arbitri composto di un ufficiale superiore del Genio navale designato dal Ministero della marina, di un delegato del concessionario e di un terzo eletto dal primo presidente della Corte di cassazione.

## Art. 23.

Il concessionario non potrà intraprendere l'esercizio delle linee di navigazione da esso assunte se non saranno fornite del numero dei piroscafi occorrenti alla esecuzione del servizio contemplato nel presente capitolato, i quali dovranno avere tutte le caratteristiche richieste dal presente capitolato, salvo il disposto dell'articolo 17.

Nel caso che un piroscafo si perdesse, il concessionario dovrà provvedere provvisoriamente al servizio con altro piroscafo non rispondente pienamente alle condizioni stabilite, ed avranno l'obbligo di sostituirlo con altro corrispondente alle condizioni stesse, nel termine che sarà determinato dal ministro della marina.

In questo caso sarà applicata una ritenuta sulla sovvenzione non superiore al 20 per cento. La misura di tale ritenuta sarà determinata caso per caso dal Comitato per i servizi marittimi.

Qualora però la perdita di un piroscafo avvenga nel secondo quinquennio il piroscafo stesso potrà essere sostituito con altro corrispondente sostanzialmente alle caratteristiche di quello perduto.

I piroscafi, nei casi contemplati dai precedenti due comma, dovranno sempre essere accettati dalla Commissione di visita di cui all'art. 24.

## Art. 24.

Per l'accettazione del materiale navale di primo impianto, sia nuovo, sia già in naviga-

zione, ma rispondente alle condizioni del presente quaderno d'oneri, nonchè di quello che sarà in seguito costruito, il Ministero della marina nominerà apposita Commissione, la quale, nelle visite del materiale, si atterrà al regolamento speciale per l'esecuzione dei servizi marittimi da emanarsi dal Ministero stesso.

La Commissione deve accertarsi, nel più largo senso della parola e secondo le migliori norme tecniche, delle buone condizioni di navigabilità dei piroscafi, sia per quanto ha tratto alle loro caratteristiche tecniche, architettoniche e strutturali, sia per quanto ha tratto allo stato di conservazione degli scafi, delle macchine, delle caldaie, dei meccanismi di manovra, di governo e di sicurezza ecc., e determinare se i piroscafi sono adatti ai viaggi ai quali sono destinati.

La Commissione esamina pertanto lo scafo internamente ed esternamente esigendo, dove occorra, che esso sia messo a secco in un bacino o sopra uno scalo, da designarsi d'accordo fra il Governo ed il concessionario. Ispeziona egualmente le macchine e le caldaie e verifica gli attrezzi e i corredi di dotazione fissa e di ricambio.

Procede inoltre alle prove di stabilità e velocità di cui agli articoli precedenti.

#### Art. 25.

L'ispezione della Commissione di visita è obbligatoria anche per quei piroscafi, che, quantunque ammessi al servizio, siano stati assoggettati a riparazioni di qualche importanza.

In questo caso i concessionari, nella domanda che presenteranno per la visita, indicheranno la natura e lo scopo dei lavori eseguiti.

#### Art. 26.

Ogni quadriennio dalla data dell'incominciamento del servizio il ministro della marina dovrà far procedere alla visita del materiale, con facoltà di farvi eseguire tutti i lavori necessari perchè esso si trovi nelle condizioni stabilite, nonchè di eliminare quei piroscafi che fossero riconosciuti non rispondenti al capitolato, i quali dovranno essere surrogati nel termine che verrà notificato dal ministro suddetto, senza pregiudizio della regolare esecuzione del servizio.

#### Art. 27.

Oltre il disposto dell'articolo precedente il ministro della marina potrà fare eseguire visite straordinarie, allo scopo di accertare se i piroscafi riuniscano tutte le condizioni necessarie alla regolarità del servizio ed al comodo dei passeggeri.

Risultando dalle visite che taluno dei piroscafi non soddisfi alle condizioni sopra accennate, il concessionario dovrà, nel limite di tempo che verrà assegnato, surrogarlo ed uniformarsi a quelle altre prescrizioni che saranno emanate, ferma la responsabilità che il concessionario possa avere incontrato per ritardi od inconvenienti eseguiti.

#### Art. 28.

Se la Commissione di visita muovesse eccezioni sull'ammissione o riammissione dei piroscafi, il ministro della marina inviterà il concessionario a fare quelle osservazioni che stimasse opportune intorno alle deliberazioni della Commissione stessa, dopo di che il ministro predetto delibererà inappellabilmente in merito.

#### Art. 29.

Le spese per indennità di missione alle Commissioni per l'esecuzione delle visite dei piroscafi saranno a carico del bilancio del Ministero della marina eccetto per le visite previste all'articolo 24 le cui spese saranno rimborsate dal concessionario.

#### EQUIPAGGI.

#### Art. 30.

La composizione degli equipaggi dei piroscafi sovvenzionati è determinata da apposite tabelle, stabilite dal Ministero della marina.

Il personale di bassa forza destinato a comporre gli equipaggi dei piroscafi addetti alle linee sovvenzionate sarà designato dagli uffici di collocamento istituiti presso le capitanerie e gli uffici di porto con eguale rappresentanza tanto dei concessionari, quanto della gente di mare. Ad entrambe le parti è riconosciuto il diritto a rifiuto.

Il concessionario avrà facoltà di assumere personale di bassa forza indipendentemente

dagli uffici di collocamento quando questi non abbiano personale disponibile alle condizioni del contratto tipo di arruolamento di cui all'articolo seguente.

#### Art. 31.

Il concessionario si obbliga di adottare il contratto tipo di arruolamento degli equipaggi stabilito dal Ministero della marina, contratto che dovrà essere riveduto dallo stesso Ministero della marina, sentite le parti interessate, dopo il primo triennio di esercizio a richiesta di qualsiasi di dette parti, restando immutati i rapporti tra il concessionario e lo Stato.

A bordo di ciascun piroscafo sarà tenuta affissa una tabella indicante il vitto che al personale navigante di bassa forza deve essere somministrato.

Il concessionario avrà obbligo di imbarcare su ciascun piroscafo un allievo capitano ed un allievo macchinista.

L'imbarco sarà fatto su richiesta del Ministero della marina. Gli allievi capitani e gli allievi macchinisti avranno gratuitamente alloggio e trattamento di sottufficiali, ma potranno usufruire del vitto ufficiali pagando una retta di lire due al giorno.

#### REQUISIZIONE E NOLEGGIO DEI PIROSCAFI.

#### Art. 32.

I piroscafi addetti ai servizi sovvenzionati possono, per grave necessità pubblica, essere requisiti dal ministro della marina con l'osservanza delle disposizioni legislative in materia.

#### Art. 33.

Il ministro della marina avrà diritto di noleggiare per i servizi straordinari dello Stato i piroscafi del concessionario completamente armati.

In questo caso sarà corrisposto al concessionario un compenso risultante dai seguenti elementi per tutta la durata effettiva del noleggio:

1° Il 5 per cento annuo per interesse sul valore attuale del piroscafo.

2° Il rimborso delle spese vive e cioè:

a) il 12 per cento annuo sul valore iniziale del piroscafo per le quote di ammortamento,

manutenzione e riparazioni ordinarie, spese di amministrazione e fondo grandi riparazioni;

b) consumo del carbone e delle materie grasse, paghe e panatiche dell'equipaggio, e spese portuali ed assicurazione.

Il materiale dovrà essere restituito nelle condizioni in cui fu consegnato salvo il deprezzamento normale.

#### TARIFFE E CONDIZIONI DI TRASPORTO DEI PASSEGGERI, DELLE MERCI E DEI VALORI.

#### Art. 34.

Il concessionario è obbligato al trasporto dei passeggeri, delle merci e dei valori sotto l'osservanza delle tariffe e condizioni che saranno stabilite dal Comitato per i servizi marittimi, sentito il concessionario ed avuto riguardo alle tariffe e condizioni dei servizi marittimi concorrenti.

Allo scopo di facilitare tali trasporti, il concessionario dovrà stabilire apposite agenzie in tutti i luoghi di approdo.

Il Ministero della marina provvederà perché in ciascuno scalo di approdo nel Regno sia assegnato ai piroscafi addetti alle linee contemplate dal presente capitolo un posto determinato, per modo che, soddisfacendosi alle esigenze nautiche, si faciliti l'imbarco e lo sbarco degli effetti postali, dei viaggiatori e delle merci.

#### Art. 35.

Oltre alle condizioni che saranno stabilite dal Comitato dei servizi marittimi ai sensi dell'articolo precedente, devono osservarsi le seguenti:

per il trasporto dei passeggeri:

a) i ragazzi di età inferiore ai cinque anni sono esenti dal pagamento della tariffa di trasporto (vitto escluso); quelli dai cinque ai dieci anni non compiuti pagano metà tariffa;

b) ogni passeggero di 1<sup>a</sup> classe ha diritto di portare con sé gratuitamente 100 chilogrammi di bagaglio, ed ogni passeggero di 2<sup>a</sup> e 3<sup>a</sup> classe 70;

c) il costo del vitto e delle consumazioni a bordo è determinato dal Comitato pei servizi marittimi, tenuto presente quanto si pratica dalle altre Compagnie di navigazione di prim'ordine;

d) il concessionario non potrà esigere alcun diritto d'imbarco e sbarco nei porti dove il piroscafo, per giudizio datone dal Ministero della marina, può attraccare alla banchina; negli altri porti dovrà curare l'imbarco e lo sbarco dei passeggeri e dei loro bagagli e non potrà percepire compenso superiore a quello che sarà determinato dal Ministero della marina;

per il trasporto delle merci:

la classificazione delle merci sarà posta dal Comitato pei servizi marittimi in analogia con la classificazione in uso pei trasporti sulle ferrovie dello Stato; ove si tratti di riunire due o più classi, le merci di regola non potranno essere assegnate alla classe superiore.

#### Art. 36.

È riservata facoltà al Governo, sentito il Comitato pei servizi marittimi ed il Consiglio dei ministri, di chiedere una riduzione di tariffe per agevolare l'esportazione dei prodotti nazionali. Siffatta riduzione avrà la durata di un anno e potrà essere prorogata di anno in anno.

Il minor introito che derivasse al concessionario da questo provvedimento sarà compensato dallo Stato nel limite, che sarà stabilito dal Comitato predetto uditi il concessionario, non superiore al 50 per cento.

#### Art. 37.

La sorveglianza sull'applicazione delle tariffe è esercitata dall'Ispettorato dei servizi marittimi.

Al Comitato pei servizi marittimi spetterà la definizione delle eventuali contestazioni fra il concessionario e gli speditori, caricatori ed altri terzi interessati.

Le decisioni del Comitato medesimo non sono appellabili dinanzi al Collegio degli arbitri di cui all'art. 76 e non pregiudicano l'azione giudiziaria delle parti.

#### Art. 38.

Le condizioni della polizza generale e della polizza speciale pel trasporto dei valori appro-

vate con decreto del ministro della marina in data 10 novembre 1911 per le linee sovvenzionate esercitate dalla Società *Puglia* saranno estese, salvo i necessari adattamenti da concordarsi fra il Comitato pei servizi marittimi ed il concessionario, anche ai trasporti di merci e valori sulle linee contemplate dal presente capitolato.

Il Comitato pei servizi marittimi potrà, tuttavia, procedere alla revisione di dette polizze di carico quando ritenesse necessario di modificarne talune condizioni in armonia con le leggi e le consuetudini.

#### FACILITAZIONI DI VIAGGIO E TRASPORTI PER CONTO DELLO STATO.

##### Art. 39.

Il concessionario dovrà accordare:

1° il viaggio gratuito, escluso il vitto, ai membri del Parlamento in carica ed agli ex-deputati che abbiano almeno sette legislature o quattordici anni di esercizio nel numero massimo di tre per viaggio;

2° il viaggio gratuito di 1ª classe, escluso il vitto che sarà per essi facoltativo, ai funzionari dell'Ispettorato dei servizi marittimi ed agli ispettori delle poste e dei telegrafi con le norme che saranno stabilite dall'Ispettorato dei servizi marittimi; e la riduzione del 30 per cento sulle tariffe effettive, escluso il vitto:

a) alle famiglie dei membri del Parlamento;

b) agli invitati ai congressi, alle fiere, alle esposizioni;

c) ai componenti le spedizioni scientifiche;

d) ai Regi agenti diplomatici e consolari e rispettive famiglie;

e) agli impiegati governativi in genere che viaggiano per ragioni di servizio;

f) ai missionari ed alle missionarie italiani; ed in mancanza di speciali convenzioni coi ministri della guerra e della marina ai militari di ogni grado che viaggino a spese dello Stato.

#### SERVIZIO CUMULATIVO.

##### Art. 40.

Pei trasporti di passeggeri, bagagli e merci a destinazione degli scali esteri regolarmente toccati dalle linee pi cui al presente Capitolato,

e, ove sia possibile, anche pei trasporti in senso inverso, è fatto obbligo al concessionario di attuare, previ accordi con le ferrovie, il servizio cumulativo ferroviario-marittimo, possibilmente mediante unico contratto di trasporto, e, ove ne sia riconosciuta la convenienza dalle amministrazioni vettrici, adottando tariffe con prezzi globali determinati sulle basi delle tariffe proprie a ciascuna amministrazione. Uguale obbligo è fatto al concessionario in riguardo ai trasporti di passeggeri, bagagli e merci fra il continente e le isole.

Il trasporto delle merci e dei bagagli dalle stazioni ferroviarie dei porti di transito a bordo e viceversa sarà fatto a cura dell'esercente le linee marittime, verso quel compenso medio, unico per tutti i transiti, che per ogni tonnellata di merce, qualunque sia la natura della merce stessa, verrà determinato dal Ministero della marina, udito il Comitato per i servizi marittimi e tenuto conto delle spese locali.

Il concessionario sarà ancora tenuto ad attuare il servizio cumulativo per passeggeri, bagagli e merci con gli altri concessionari dei servizi marittimi sovvenzionati, e, possibilmente, con altre imprese italiane di navigazione marittima e fluviale e imprese di navigazione estere che esercitino linee per località non toccate dai piroscafi italiani sovvenzionati.

Le norme e condizioni pei trasporti in servizio cumulativo fra il concessionario delle linee di cui al presente capitolato e qualsiasi altra impresa di navigazione dovranno essere sottoposte all'approvazione del Comitato pei servizi marittimi.

Il concessionario avrà l'obbligo di costruire, quando sia possibile, nei porti di transito appositi capannoni per le operazioni di servizio cumulativo.

#### STATISTICHE RELAZIONI ANNUALI E BILANCI.

##### Art. 41.

Il concessionario ha l'obbligo di compilare la statistica del movimento dei viaggiatori e delle merci per ciascuna delle linee esercitate con l'indicazione dei diversi introiti e di trasmettere copia ogni due mesi all'Ispettorato dei servizi marittimi che ha diritto di controllarne la compilazione, al quale scopo il concessio-

nario dovrà mettere a disposizione del funzionario incaricato tutti i documenti necessari per siffatto controllo.

Il concessionario alla fine di ogni anno, e non oltre i sei mesi dalla chiusura dell'esercizio finanziario annuale, trasmetterà al ministro della marina, insieme coi propri bilanci, una relazione tecnica ed economica dell'azienda delle linee, contenente la ripartizione così dei prodotti, come delle spese per ciascuna linea di cui hanno l'esercizio.

La liquidazione definitiva della sovvenzione non sarà fatta finchè non siano trasmessi al ministro della marina i documenti di cui al presente articolo e da esso trovati regolari, ferme però restando le anticipazioni di cui all'art. 62.

##### Art. 42.

Se il concessionario non adempisse agli obblighi di cui all'art. 41 o se ostacolasse le indagini che si praticassero ai termini dell'art. 5 e dell'art. 41 del presente Capitolato, uditi il Consiglio di Stato ed il Comitato pei servizi marittimi sarà sospeso il pagamento della sovvenzione.

#### PENALITÀ.

##### Art. 43.

Nel caso di ritardato arrivo nei porti capo-linea non derivante da forza maggiore dimostrata, o da autorizzazione ministeriale, il concessionario incorrerà in una multa di lire 50 per ciascuna ora di ritardo, in ragione di ogni 1000 cavalli di forza indicata dall'apparato motore.

Nell'applicazione di detta penalità non sarà tenuto conto della prima ora.

Nel caso di omissione di viaggio senza prova che ciò avvenne per causa di forza maggiore, indipendentemente dalla perdita della relativa quota proporzionale di sovvenzione, sarà applicata una multa di lire 5000.

Nel caso di omissione della corsa di andata o di quella di ritorno, o di una parte dell'una o dell'altra, sempre senza prova che ciò avvenga per causa di forza maggiore, indipendentemente dalla perdita della relativa quota proporzionale di sovvenzione, sarà applicata

una multa in misura proporzionale a quella stabilita per la omissione di viaggio.

La mancanza di piroscafi non costituisce caso di forza maggiore.

Qualora un piroscavo, senza provata causa di forza maggiore o senza averne ottenuta l'autorizzazione dal ministro della marina, approdasse ad una località non contemplata nell'itinerario, il concessionario incorrerà in una multa di lire 1000.

Il ritardo frapposto al concessionario a rimpiazzare un piroscavo perduto o disadatto alla navigazione, oltre il termine stabilito dagli articoli 23, 26 e 27 sarà punito con una multa di lire 500 per ogni giorno di ritardo.

Qualora un piroscavo, senza prove che ciò avvenne per causa di forza maggiore, non approdasse ad uno degli scali prescritti, il concessionario incorrerà nella multa di lire 1000.

Nel caso d' inosservanza dell'obbligo della divisa da indossarsi in servizio, dai comandanti, dagli ufficiali e dal resto dell'equipaggio, compreso il personale di servizio, sarà applicata ogni volta la penalità di lire 10 per il comandante, di lire 5 per ogni ufficiale e di lire 2 per ogni individuo dell'equipaggio escluso il personale di macchina quando è in servizio.

Nel caso di irregolare applicazione delle tariffe, non dipende da errore materiale, il concessionario oltre alla restituzione all'interessato di quanto è stato percepito in più, incorrerà in una multa pari al quintuplo della differenza fra il nolo riscosso e quello che avrebbero dovuto applicare.

L'ammontare delle penalità sarà ritenuto sulla sovvenzione e sussidiariamente sarà prelevato dalla cauzione.

#### Art. 44.

Le penalità sono applicate dal ministro della marina su proposta dell'Ispettorato dei servizi marittimi.

#### Art. 45.

Nel caso di interruzione del servizio il Governo potrà, con semplice lettera o nota stragiudiziale, diffidare il concessionario ad eseguirlo secondo le norme prescritte dal presente quaderno d'onori; tale invito avrà efficacia di formale e legale costituzione in mora.

Quando, nonostante tale invito, si verificasse

nuova interruzione, sarà in facoltà del Governo di chiedere la risoluzione del contratto, che potrà senz'altro essere pronunciata dal tribunale competente.

Quando si constati la sospensione o l'abbandono della navigazione per qualunque causa che non sia relativa a casi di guerra e di contumacia, il Governo del Re avrà la facoltà di prendere possesso dei piroscafi e dell'intera azienda per continuare i servizi direttamente ovvero per mezzo di altra Società a rischio, pericolo e responsabilità dell'attuale concessionario.

### CASI DI GUERRA.

#### Art. 46.

In caso di guerra o di ostilità fra l'Italia ed un'altra potenza o fra potenze estere in un punto qualunque dei mari percorsi dalle linee sovvenzionate, il Governo del Re avrà facoltà:

- 1° di sospendere il servizio;
- 2° di obbligare il concessionario a continuarlo;
- 3° di prendere possesso dei piroscafi non iscritti nel ruolo del naviglio ausiliario o di acquistarli.

#### Art. 47.

Quando il Governo del Re diffidi il concessionario di sospendere il servizio sopra una o più linee, il concessionario stesso potrà continuarlo a proprio rischio e pericolo e non avrà in alcun caso altro diritto che quello della sovvenzione normale, corrispondente alla linea o alle linee così esercitate.

Se il servizio venga sospeso sopra una o più linee, cesserà per tutto il tempo della interruzione la sovvenzione relativa, corrispondendosi al concessionario, tanto a titolo d'interesse del capitale, quanto a titolo di deprezzamento dei piroscafi di quelle linee, del materiale, delle provviste e per coprire il concessionario delle spese restanti a di lui carico, un'indennità da fissarsi di comune accordo.

#### Art. 48.

Nel caso di sospensione di una o più linee, il Governo del Re avrà facoltà di esigere che

uno o più o anche tutti i piroscafi assegnati alle linee stesse siano adibiti ad altre, allo scopo di rendere disponibili quei piroscafi dei quali intendesse prendere possesso.

## Art. 49.

In luogo di sospendere interamente il servizio sopra una o più linee, il Governo del Re avrà facoltà di modificarne il periodo, gli approdi e gli itinerari. Se per queste modificazioni si venga ad aumentare il percorso normale delle linee stesse, il Ministero della marina pagherà al concessionario la sovvenzione normale per questa linea o per queste linee, fatta eccezione se l'aumento di percorrenza superi il 10 per cento di quella complessiva della linea o delle linee modificate, nel qual caso corrisponderà per l'eccedenza superiore al 10 per cento un aumento proporzionale al maggior percorso stabilito.

Se il percorso invece resti invariato o diminuisca, il concessionario avrà diritto al pagamento della sovvenzione normale, qualora la diminuzione sia inferiore al 10 per cento; se superiore, si farà una ritenuta proporzionale alla diminuzione oltre il 10 per cento.

Nessun'altra indennità competerà in entrambi i casi al concessionario.

Le modificazioni di cui sopra saranno deliberate dal Governo su proposta del ministro della marina, sentito il Comitato pei servizi marittimi.

Le deliberazioni del Governo non possono costituire materia di controversie giudiziarie, nè per le deliberazioni di esso o per la loro esecuzione può dal Governo incorrersi in alcuna civile responsabilità.

## Art. 50.

Il Governo del Re, nel caso che obbligasse il concessionario a continuare il servizio, oltre il pagamento della sovvenzione normale assumerà la garanzia dei piroscafi e di ogni altra cosa relativa al servizio medesimo per qualunque danno derivante da causa di guerra, esclusi quelli avvenuti per fatto del capitano o del concessionario per inosservanza delle regole di guerra od altro.

Allo scopo di determinare il valore che il Governo deve rimborsare al concessionario,

nei casi in cui le perdite debbano andare a carico di esso, secondo le disposizioni del presente quaderno d'oneri, all'epoca della ammissione in servizio di ciascun piroscafo, ne sarà determinato il prezzo secondo le norme stabilite per calcolare il valore dei piroscafi requisiti dalla Regia marina.

## Art. 51.

Se il Governo del Re prenderà possesso di uno o più piroscafi del concessionario, si applicheranno le disposizioni riguardanti la requisizione dei piroscafi, di cui all'art. 32.

## Art. 52.

Il concessionario dovrà riprendere l'esercizio delle linee nel modo con cui sarà possibile attuarlo, quando a ciò venga invitato dal Governo.

## CONTUMACIE.

## Art. 53.

Nei casi di provvedimenti sanitari presi dal Governo nazionale o dai Governi esteri o di ostacoli frapposti per tema di contagio dalle popolazioni dei porti di approdo delle linee sovvenzionate interne ed internazionali il ministro della marina potrà:

- 1° Sospendere l'esercizio di una o più linee;
- 2° Modificare il percorso delle linee, sostituire o sopprimere approdi, mutare gli orari;
- 3° Far continuare il servizio in tutto od in parte.

In questi casi saranno applicate le disposizioni seguenti.

## Art. 54.

In caso di sospensione di una o più linee sovvenzionate, ordinata dal Ministero della marina, sarà corrisposta al concessionario, tanto a titolo di interesse del capitale, quanto a titolo di deprezzamento dei piroscafi assegnati alle linee stesse, del materiale, delle provviste e per coprire il concessionario delle spese restanti a suo carico, un'indennità (non superiore al 50 per cento della sovvenzione normale) che

sarà determinata con deliberazione del Comitato pei servizi marittimi.

Ove il concessionario però intendesse di continuare i servizi delle linee per le quali venne disposta la sospensione e il Ministero della marina non vi si opponesse, avrà diritto alla sola sovvenzione normale.

#### Art. 55.

In caso di riduzione di corse, di modificazioni al percorso, sostituzione o soppressione di approdi, mutazione di orari, ecc., la sovvenzione sarà aumentata o diminuita in rapporto al percorso, e sarà determinata da deliberazioni del Comitato pei servizi marittimi.

#### Art. 56.

In caso di obbligo imposto dal Ministero della marina di eseguire tutti i servizi o una parte di essi, e ciò previo il parere del Comitato pei servizi marittimi, i viaggi in eccedenza della metà del numero imposto dalle convenzioni saranno retribuiti con un supplemento di sovvenzione corrispondente al 50 per cento della sovvenzione normale.

#### Art. 57.

Il giudizio sulla necessità di sospensione, modificazione, continuazione dei viaggi, e distacco dei piroscafi da una linea ad un'altra, mutazione di orari, ecc., spetta al Ministero della marina, che lo esercita, sentito il Comitato pei servizi marittimi.

#### Art. 58.

Se per contravvenzione alle regole sanitarie un piroscafo fosse sottoposto a misure contumaciali, che ritardassero il compimento del suo viaggio, la sovvenzione per il viaggio stesso potrà, secondo i casi, essere diminuita del 25 per cento.

#### Art. 59.

Le prescrizioni sanitarie che a bordo dei piroscafi possano essere stabilite dal Governo nazionale o da Governi esteri, non danno luogo ad indennità veruna.

#### Art. 60.

Le merci ed i viaggiatori devono essere sbarcati in appositi lazzaretti al luogo di destinazione. Ove non si potessero sbarcare per deficienza di lazzaretti e il concessionario fosse obbligato a convertire in lazzaretti i propri piroscafi, lasciando i viaggiatori a bordo a scontare la contumacia, il concessionario dovrà ricevere per ogni piroscafo un compenso che sarà determinato dal Comitato pei servizi marittimi.

#### DURATA DELLA CONCESSIONE DEL SERVIZIO.

#### Art. 61.

Il servizio avrà principio il 1° luglio 1913 ed avrà la durata di 10 anni.

S'intenderanno compresi nei viaggi di obbligo quelli incominciati prima della scadenza del contratto, quantunque il ritorno avvenga posteriormente.

#### PAGAMENTO DELLA SOVVENZIONE.

#### Art. 62.

La sovvenzione dovuta al concessionario verrà corrisposta a rate mensili posticipate.

Potrà essere accordata, a richiesta del concessionario, una anticipazione di diciannove ventesimi sulla sovvenzione mensile.

#### DISPOSIZIONI DIVERSE.

#### Art. 63.

Il concessionario dovrà essere cittadino italiano, come pure dovranno essere cittadini italiani i direttori ed i componenti il Consiglio di amministrazione, compreso il presidente. Gli agenti all'estero dovranno essere italiani ed approvati dal ministro della marina, il quale avrà però facoltà di autorizzare la concessione di qualche agenzia a persona straniera, nei casi in cui lo ritenesse necessario od opportuno.

Nel caso in cui la Ditta o Società concessionaria risulti essere solo apparentemente italiana ed effettivamente connessa ad una Ditta

estera o filiazione della medesima, il Governo, sentito il Consiglio di Stato, potrà dichiarare risoluto il contratto.

Le azioni della Società concessionaria devono essere nominative e non saranno cedibili per tutta la durata del presente contratto che a cittadini italiani o a Società italiane costituite in Italia.

#### Art. 64.

L'assuntore ha facoltà di emettere titoli di obbligazioni al portatore o nominativi per un ammontare non eccedente il doppio del capitale versato, ed ammortizzabili entro il periodo di durata della concessione.

#### Art. 65.

Della sovvenzione dovuta dallo Stato potrà dall'assuntore essere vincolata presso la Cassa depositi e prestiti, la parte necessaria a garantire il servizio di obbligazioni che l'assuntore stesso voglia emettere anche agli effetti ed ai sensi dell'articolo 171, secondo comma, del codice di commercio.

Le modalità di questo vincolo saranno stabilite con decreto Reale promosso dal ministro del tesoro di concerto col ministro della marina.

#### Art. 66.

Ove la Società concessionaria fosse assuntrice soltanto del gruppo delle linee celeri dell'Egitto, potrà porre la sua sede in Roma o in Napoli, restando obbligata in questo secondo caso ad avere in Roma una rappresentanza ed il domicilio legale per tutti gli effetti del presente contratto. Ove essa fosse assuntrice anche di uno o più degli altri gruppi dei nuovi servizi marittimi (Tirreno superiore, inferiore ed Adriatico), avrà la sua sede in Roma, dove pure avrà la Direzione generale ed il domicilio legale per gli effetti che sopra, e avrà sede compartimentale in Napoli. In ogni caso avrà sede di armamento in Napoli.

#### Art. 67.

Il concessionario non potrà cedere ad altri i servizi contemplati nel presente capitolato se non in virtù di una legge.

Il concessionario non potrà, inoltre, vendere i piroscafi assegnati ai servizi sovvenzionati

ed obbligatori senza l'autorizzazione del ministro della marina.

Questi avrà facoltà di opporsi al noleggio dei piroscafi stessi e d'imporre determinate condizioni.

Il concessionario non potrà del pari, senza l'autorizzazione del ministro predetto, assumere per conto di altro Governo l'esercizio di un servizio postale.

È vietata qualunque partecipazione diretta o indiretta del concessionario di linee aggiudicate a *trusts*, coalizioni, cartelli od accordi di qualsiasi genere, tendenti a modificare artificialmente i prezzi o a deviare artificialmente correnti di esportazione o di traffico.

Contravvenendosi a questi patti, il Governo, sentito il Consiglio di Stato, è in facoltà di dichiarare risoluto il contratto a danno del concessionario, senza obbligo di giudiziale diffidamento.

#### Art. 68.

Il concessionario, nell'esecuzione dei servizi che le sono affidati, dovrà uniformarsi in tutto al regolamento che sarà approvato con decreto Reale, su proposta del ministro della marina, sentiti i concessionari ed il Comitato per i servizi marittimi.

#### Art. 69.

Nella prima assunzione del personale occorrente all'esercizio dei servizi contemplati nel presente capitolato il concessionario avrà l'obbligo di assumere il personale amministrativo e di mare proveniente dalla cessante Società, purchè valido ed idoneo alle rispettive attribuzioni, ferme restando le disposizioni del Codice per la marina mercantile.

Eguale obbligo sarà imposto al futuro assuntore dei servizi sovvenzionati nei rapporti con la Società contraente, alla scadenza del presente contratto.

#### Art. 70.

Fermi restando pel concessionario gli obblighi dei versamenti stabiliti dal testo unico della legge per gli infortuni degli operai sul lavoro, approvato col Regio decreto 31 gennaio 1904, n. 51, a favore del personale retribuito con somme inferiori a lire 2100 all'anno, pel resto

del personale il concessionario è obbligato ad assicurare un trattamento di invalidità e vecchiaia. A tal fine sarà istituita una sezione presso la Cassa nazionale di previdenza od altro Istituto ben accetto al Governo.

I contributi necessari pel servizio delle pensioni andranno per metà a carico del concessionario e per metà a carico degli assicurati.

Il concessionario è obbligato a presentare all'approvazione del Ministero della marina, entro sei mesi dall'attuazione del contratto, speciali regolamenti sulla composizione organica e sul trattamento di pensione del personale di stato maggiore, di coperta e di macchina e del personale addetto ai servizi amministrativi.

Nel caso di inadempimento di tali disposizioni, provvederà d'ufficio alla compilazione di tali regolamenti il ministro della marina.

Sorgendo controversie giudicherà un Consiglio di arbitri, composto di un rappresentante del personale e di un terzo nominato dal primo presidente della Corte di Cassazione.

In caso di inadempimento degli obblighi da parte del concessionario la sua quota di concorso sarà ritenuta sulla sovvenzione o potrà essere prelevata dalla cauzione e sarà anche in facoltà del ministro della marina di dichiarare il concessionario decaduto dalla concessione per sua colpa.

#### Art. 71.

Nella sede di armamento avrà luogo l'arruolamento degli equipaggi ed a parità di tariffe, ove in essa sede esistano i necessari impianti, sarà eseguita la manutenzione e riparazione dei piroscafi.

Alle forniture destinate ai magazzini di approvvigionamento e di provveditoria, la società concessionaria potrà invitare a concorrere anche i fornitori non residenti nella città sede di armamento.

#### Art. 72.

Nei lavori di carico e scarico nei porti, e di manutenzione e riparazione dei piroscafi, il concessionario dovrà preferire a parità di condizioni risultanti da licitazioni a schede segrete, le Società di lavoratori legalmente costituite.

#### Art. 73.

Oltre la risoluzione del contratto, nei casi contemplati dal presente capitolato, la Società concessionaria sarà tenuta all'emenda di tutti i danni che per questo fatto possono derivare allo Stato.

#### Art. 74.

Tutte le clausole, riserve e facoltà stipulate a favore dello Stato e contro la Società concessionaria avranno valore verso la Società concessionaria e gli esercenti delle linee aggiudicate e verso tutti gli aventi causa a qualsiasi titolo da loro.

#### Art. 75.

L'appello contro la deliberazione e decisione, che è sempre provvisoriamente eseguibile, del Comitato pei servizi marittimi, è prodotto al Collegio arbitrale di cui all'articolo seguente.

#### Art. 76.

Tutte le controversie, che potessero sorgere per l'interpretazione e la esecuzione del presente capitolato e delle convenzioni stipulate in base ad esso, e per le quali non fosse specialmente provveduto, saranno decise inappellabilmente da un Collegio arbitrale, composto di un presidente da nominarsi con decreto fra i consiglieri delle Corti di cassazione o fra i consiglieri di Stato, di un rappresentante del Ministero della marina da nominarsi con decreto ministeriale caso per caso, e di un rappresentante della società concessionaria interessata nella vertenza.

La vertenza non potrà essere sottoposta al Collegio se prima sovra essa non avrà deciso o deliberato il Comitato pei servizi marittimi e non sarà stata tentata la conciliazione innanzi al medesimo.

#### Art. 77.

Il presente capitolato e le convenzioni stipulate in base ad esso, nonchè gli atti relativi alla costituzione della Società ed i contratti di compra-vendita dei piroscafi inerenti ai servizi contemplati dal presente capitolato, saranno soggetti al diritto fisso di una lira e centesimi venti, decimi compresi per tassa di registro.

PRESIDENTE. Questi due disegni di legge saranno votati a scrutinio segreto nella seduta di domani.

#### Chiusura di votazione.

PRESIDENTE. La votazione è chiusa.

Prego i signori senatori segretari di procedere alla numerazione dei voti.

(I senatori segretari procedono allo spoglio delle urne).

Hanno preso parte alla votazione i senatori:

Astengo, Avarna Nicolò.

Bacelli, Barinetti, Barracco Giovanni, Barracco Roberto, Barzellotti, Bettoni, Biscaretti, Blaserna, Bodio, Bonasi, Borgatta, Bruno, Buscemi.

Cadolini, Calabria, Camerano, Carle Giuseppe, Casana, Cavalli, Cavasola, Cefaly, Cencelli, Colonna Fabrizio, Colonna Prospero, Cruciani-Alibrandi.

D'Alife, Dalla Vedova, Dallolio, De Cupis, Del Carretto, Del Giudice, De Riseis, De Sonnaz, Di Carpegna, Di Collobiano, Dini, Di Prampero, Di Terranova.

Fabrizi, Falconi, Faravelli, Figoli, Fili-Astolfone, Filomusi-Guelfi, Finali, Florena, Frascara.

Garavetti, Garofalo, Gatti-Casazza, Gherardini, Giordano-Apostoli, Giorgi, Goiran, Guala, Gualterio, Gui.

Inghilleri.

Leonardi-Cattolica, Lojodice, Lucca, Luciani.

Malvano, Manassei, Maragliano, Mariotti, Martinez, Maurigi, Mazzella, Mazziotti, Mazzolani, Mazzoni, Melodia, Minesso, Monteverde, Morra, Mortara.

Papadopoli, Parpaglia, Pedotti, Petrella, Polacco, Ponzio-Vaglia.

Riolo, Rolandi-Ricci, Rossi Giovanni, Roux. San Martino Enrico, Santini, Scaramella-Mannetti, Schupfer, Scillamà, Sonnino, Spingardi.

Tarditi, Todaro, Tommasini.

Vischi.

#### Presentazione di disegni di legge.

CREDARO, *ministro dell'istruzione pubblica*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CREDARO, *ministro dell'istruzione pubblica*. Ho l'onore di presentare al Senato i seguenti

disegni di legge, già approvati dall'altro ramo del Parlamento:

Autorizzazione di una spesa straordinaria per provvedere ai locali occorrenti alla Regia scuola normale complementare di San Pietro al Natisone;

Istituzione di una cattedra di filosofia della storia presso l'Università di Roma;

Organico degli istituti di belle arti e di musica.

PRESIDENTE. Do atto all'onor. ministro della pubblica istruzione della presentazione di questi disegni di legge, che seguiranno la via loro tracciata dal regolamento.

#### Discussione del disegno di legge: « Trasformazione di Istituti di istruzione e di educazione » (N. 809-A).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Trasformazione di Istituti di istruzione e di educazione ».

Domando all'onor. ministro se accetta che la discussione si apra sul disegno di legge così come fu modificato dall'Ufficio centrale, o se ritiene più opportuno che la discussione stessa si apra sul disegno di legge come fu da lui presentato.

CREDARO, *ministro dell'istruzione pubblica*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CREDARO, *ministro dell'istruzione pubblica*. Accetto che la discussione si apra sul disegno di legge modificato dall'Ufficio centrale.

PRESIDENTE. Prego allora di dar lettura del disegno di legge modificato dall'Ufficio centrale.

BORGATTA, *segretario*, legge:

(V. Stampato N. 809-A).

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

TOMMASINI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

TOMMASINI. Questo disegno di legge, sotto forma blanda, è una proposta di grande portata e di vera redenzione, per un passato che si è determinato quasi incoscientemente.

Noi abbiamo disseminato per tutta l'Italia una grande quantità di classi di ginnasio, di corsi

di liceo, di scuole tecniche, seminando alla rinfusa, senza causa oggettiva che le facesse sorgere, classi, che finirono non di rado per non avere alunni; e tutti questi istituti lasciarono forse sperare il superfluo, e non diedero mai il necessario.

Questo disegno di legge mira pertanto a correggere uno stato di cose che si è svolto per lascivi assentimenti, senza intenzione di raggiungere alcun fine, senza economia di mezzi, senza indirizzo; ma si è esplicato solo perchè pareva che moltiplicando le scuole, si sarebbe fatto vantaggio alla istruzione, mentre invece si compiaceva spesso a private utilità. Ma chi di noi ha vissuto per poco a contatto delle istituzioni scolastiche sa purtroppo come le cose sono andate.

Abbiamo visto per lungo corso di anni decadere e tramontare, istituzioni mirabilmente delineate, solo perchè chi le aveva nelle mani non seppe mantenere fedelmente il loro carattere, travisandole dal principio che le aveva informate.

Io, che per molti anni ho fatto parte del Consiglio scolastico provinciale di Roma, non posso ricordare senza grande rimpianto la istituzione dell'opera pia De Magistris, la quale sul principio del secolo scorso fu pensata con straordinario acume e provvidenza donnesca, animata dal desiderio di fornire il paesello di Sezze di quel che più poteva necessitargli e recargli immediata utilità, di un asilo, di una scuola elementare, di una scuola professionale e di una scuola agricola.

Tutto questo bene, per il tempo in cui la istituzione fu fatta (poco dopo il 1800), eccedeva il grado di coltura e i desiderii di quella semplice e mal tutelata popolazione. Fu la signora De Magistris che prescrisse l'ordinamento di queste scuole, assegnando loro distinti ed appropriati mezzi; ed ora così bella istituzione fu travolta e andò in rovina. Rivolta bentosto a fornire un ginnasio e qualche classe di liceo, poco meno che un seminario per i figli dei proprietari ricchi che avrebbero potuto seguir la carriera ecclesiastica, isterili. Ma ben si cercò di farla fruttare a vantaggio di chi l'amministrava. L'ultima catastrofe si determinò quando, per una lite iniziata contro il patrimonio, questo fu lasciato andare in mano di privati, ed il comune perdette ogni cosa. Questa è la storia

dell'opera pia De Magistris; ma questa piccola storia è nulla in confronto di altre al pari compassionevoli, e pur troppo frequenti, verificatesi per ogni angolo d'Italia.

Il più grave si è che il Ministero della pubblica istruzione per il passato consentì spesso il monco inizio di classi di ginnasio, senza neppure porre per condizione la costituzione di un ginnasio intiero: e così si andò anche alla costituzione di un principio di liceo, durato quanto durava la necessità o la voglia di studiare dei pochi facoltosi, che si valevano di uffici elettivi per far votare il contributo comunale a queste istituzioni monche, che ben presto ricaddero interamente sulle braccia dello Stato.

Questa buona legge mira dunque alla rendenzione di questi mali, corregge il passato, domanda a ciascun paese quali siano le necessità sue vive; si propone d'esplore quello che ha di superfluo e quello che deve raggiungere per i fini educativi, che la natura della regione e la vera necessità della pubblica educazione domandano. Ad una opera di questa natura io sono lieto che il ministro rivolga le sue cure energiche, la sua attenzione, e vorrei che i suoi poteri fossero amplissimi, perchè, movendosi egli col consiglio di persone opportunamente e provvidamente scelte, facesse tutto quel bene di cui il Paese ha bisogno, sfrondasse di tutti i pampini vani il campo della istruzione, e togliesse via tutti i parassiti che di questo stato di cose ingrassano.

Ma, esaminando il testo della legge e le modificazioni introdotte dall'Ufficio centrale, io ho bisogno di chiedere al ministro una dichiarazione. Nell'articolo ottavo vi è un comma aggiunto che dice: La trasformazione dovrà essere richiesta dai comuni nei quali i ginnasi si trovavano con doppia deliberazione, e dagli enti che ne hanno il mantenimento.

E all'articolo nono si aggiunge ancora:

Su domanda degli enti interessati i ginnasi possono essere trasformati in scuole tecniche, alle quali può aggiungersi un corso tecnico complementare biennale, specializzato in rapporto alle esigenze dei commerci e delle industrie locali. Scuole tecniche con o senza questi corsi tecnici complementari potranno, altresì, essere istituite, in vece di ginnasi, nei comuni siciliani, la cui popolazione raggiunga il limite prescritto dall'art. 19 del decreto prodittoriale

17 ottobre 1860, n. 263, quando i comuni stessi lo richiedano con doppia deliberazione.

Ora, è desiderabile, è sperabile che i comuni, per giusto sentimento delle cose, per giusto sentimento patriottico, prontamente richiedano quelle trasformazioni che sono oggetto della presente legge. Ma nella dannata ipotesi che non la richiedessero, dovrebbe l'onor. ministro arrestarsi impedito, e non compiere l'opera sua?

Nell'articolo 20 si dice bensì:

Il riordinamento di cui al titolo II oltre che su richiesta dei comuni interessati, i quali dovranno deliberare di assumere gli obblighi derivanti dal riordinamento stesso, può essere promosso dal ministro della pubblica istruzione, il quale, in questo caso, invita i comuni a deliberare sulla proposta di riordinamento e sull'assunzione degli oneri che ne dipendono.

Ora, se i comuni, deliberando, non rispondessero agli intendimenti del Governo, dovrà l'opera del Governo venir meno? Sarà tolta al ministro la facoltà di provvedere a questa trasformazione? Io credo di no, spero di no, e desidero che l'onor. ministro affermi l'autorità dello Stato, perchè, se noi dobbiamo molto ossequio alle prerogative comunali, non lo dobbiamo minore al sentimento nazionale, che ci obbliga a preoccuparci degli strati più ampi della cittadinanza che hanno bisogno di ricevere l'educazione conveniente ad uno Stato libero, a preoccuparci di non far sperpero di danaro e di forze. Ora che siamo per procedere a questo riordinamento, vorrei che l'on. ministro si sentisse addosso tutta l'autorità necessaria, perchè quando questo riordinamento non fosse consentito dai comuni, inteso il parere del Consiglio provinciale scolastico e quello della Giunta permanente del Consiglio superiore della pubblica istruzione, procedesse a compiere sicuramente e senza ostacolo un'opera indispensabile.

CREDARO, *ministro dell'istruzione pubblica*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CREDARO, *ministro dell'istruzione pubblica*. Sono grato al senatore Tommasini di avere avuto parole di elogio per questo disegno di legge, il quale in realtà ha una importanza molto maggiore di quello che appare a prima vista; poichè mette il Governo in condizione di rivedere la carta geografica della scuola media italiana. Il punto di partenza è dato dalla

legge 4 giugno 1911, sull'istruzione elementare e popolare, la quale fa obbligo al ministro di procedere alla trasformazione di conservatorii, di collegi e di istituti d'istruzione che più non soddisfino alle esigenze dei tempi moderni, in scuole complementari e normali. Ma in questa sede parve opportuno procedere ad altre trasformazioni. Le sole scuole medie che un tempo si fondavano in Italia erano le classiche: noi abbiamo invece 150 ginnasi isolati, ossia ginnasi senza licei, in piccole città e borgate ed i figli della piccola borghesia debbono essere avviati pel latino e pel greco che poi spesse volte abbandonano, con danno di se stessi e, diciamo pure, anche con danno della società.

Parecchi di questi comuni oggidì chiedono di poter sostituire al ginnasio la scuola tecnica. Ed è anche da tenere presente che i comuni della Sicilia, quando raggiungono i ventimila abitanti, a norma dell'art. 19 del decreto pro-dittatoriale, hanno diritto ad avere un ginnasio a spese dello Stato; e che alcuni di questi comuni oggi domandano di avere una scuola tecnica. Io credo che risponda ad un interesse pubblico il mettersi in grado d'accogliere queste sagge richieste.

Inoltre la nostra scuola tecnica è breve: quattro anni di scuola elementare e tre anni di scuola tecnica non sono sufficienti per dare una cultura discreta a coloro che vogliono darsi alle industrie e ai commerci, od entrare in alcuni uffici modesti delle amministrazioni pubbliche o private.

Si propone di dar facoltà al Governo di aggiungere due anni complementari alle scuole tecniche, dove se ne manifesti il bisogno, per costituire un Istituto di cinque anni, tre di scuola tecnica e due complementari, questi ultimi con un indirizzo pratico, per preparare dei buoni commercianti, dei buoni industriali, in altra parola per trasportare in Italia quella scuola che ha dato nella Svizzera ottimi risultati sotto il nome di *Technicum*.

Il concetto di tutto il disegno di legge è questo: seguire i desiderii delle popolazioni. Perciò io non accetterei la proposta dell'onorevole senatore Tommasini, che vorrebbe dar facoltà al Governo d'imporre ad un comune una scuola tecnica invece del ginnasio.

Io ho un grande rispetto per la vita comunale e ritengo che un istituto che sia imposto

da una volontà che muove dal centro e che non sia sufficientemente apprezzato nei luoghi ove deve aver vita, non possa dare buoni frutti.

Perciò manterrei intatto anche l'art. 8, riservandomi di pregare l'onorevole relatore di sopprimere l'obbligo di una doppia votazione; lo stabilire che il comune debba presentare domanda di trasformazione, credo che sia conveniente che resti nella legge.

L'onorevole senatore Tommasini vorrebbe che i poteri ministeriali fossero più estesi; questa legge dà poteri sufficientemente larghi al Ministero, poteri che sono esercitati con speciali garanzie bene specificate nella legge, d'accordo ed in armonia con le autorità locali.

È vero, onor. Tommasini, quante ricchezze che potrebbero essere destinate a scopi d'istruzione tecnica e pratica, come richiede l'evoluzione economica del nostro paese in questo momento, vanno disperse!

Il senatore Tommasini ha ricordato l'esempio del patrimonio De Magistris di Sezze. Ma gli esempi si potrebbero moltiplicare. In altri luoghi questi patrimoni furono convertiti in pensioni per gl' impiegati, che si vollero collocare a riposo ancor vegeti per far posto ad altri, altrove s'istituirono borse di studio che vengono conferite Dio sa come!

È assolutamente necessaria una revisione di tutto questo nostro patrimonio, perchè in questo momento è confortante il vedere quanto sia vivo il desiderio di ogni parte d'Italia, di avere istruzione tecnica.

Il Senato, esaminando questo disegno di legge, vedrà che non porta alcun aumento di spesa nel bilancio della pubblica istruzione. Noi non facciamo altro che utilizzar meglio gli stanziamenti che già sono in bilancio, e rivolgere più proficuamente a fine d'istruzione i patrimoni degli enti privati.

Con queste considerazioni, io prego l'onorevole senatore Tommasini di prendere atto delle mie dichiarazioni.

Non occorre dire che una legge come questa deve essere applicata con molto criterio e grande spirito di equità, ma soprattutto deve essere applicata in armonia coi desiderii delle popolazioni, perchè io ritengo che non si possa imporre la volontà governativa in questa materia. (*Approvazioni*).

TOMMASINI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

TOMMASINI. Non desideravo se non di avere degli schiarimenti dall'on. ministro, e mi pare che su per giù, dopo quello che ha detto, noi non ci troviamo troppo distanti d'opinione nè per quel che concerne la natura dei fatti, nè per quella che riguarda l'opportunità dei rimedi. Nessuno più di me è ossequente al sentimento di rispetto delle libertà comunali, ma nessuno più di noi, credo, deve preoccuparsi del fatto che un interesse locale s'accampi e tenti di prevalere sopra l'interesse generale.

Ora l'on. ministro ha fatto tali dichiarazioni che devo credere che egli ha in mano quanto gli occorre per tutelare l'autorità dello Stato, la quale qualche volta ha bisogno di farsi sentire. Del resto nell'articolo 20 di questo disegno di legge c'è già una sufficiente riserva, perchè è detto che, con tutto il rispetto dovuto alle franchigie comunali, il ministro può promuovere la trasformazione degli Istituti anche di sua iniziativa.

Dopo le dichiarazioni dell'on. ministro, io non esito a credere che, se in qualche caso straordinario la necessità di spiegare questa iniziativa si determinasse, egli saprebbe spiegarla. (*Approvazioni*).

DINI, *relatore*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DINI, *relatore*. Non ho nulla da aggiungere a quello che ha detto l'onorevole ministro cui io mi associo completamente. Difatti nella legge ci sono tutte le facoltà che sono desiderate dal collega Tommasini. Se i comuni non faranno la domanda, il ministro vedrà se sia il caso di promuoverla; se poi i comuni non la faranno, sottoporrà i comuni stessi alla prescrizione dell'articolo 20 e porterà la cosa fino alla Giunta del Consiglio superiore che darà il suo parere, dopo che il ministro deciderà.

Quanto alla domanda di sopprimere negli articoli 8 e 9 le parole « Con doppia deliberazione », dirò che esse sono state messe pensando specialmente al caso che ci siano degli aumenti di spesa da parte dei comuni, perchè trattandosi di spese facoltative occorrerebbe la doppia deliberazione. Ma siccome la legge comunale e provinciale già provvede a questo, io non ho difficoltà di accettare che quelle parole sieno tolte.

TOMMASINI. Prendo atto delle dichiarazioni dell'on. ministro e dell'on. relatore.

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

Passeremo alla discussione degli articoli, che rileggo:

### TITOLO I.

DELLA TRASFORMAZIONE DEGLI ISTITUTI INDICATI NELL'ARTICOLO 65 DELLA LEGGE 4 GIUGNO 1911, N. 487.

#### Art. 1.

Per provvedere all'istruzione magistrale nei luoghi nei quali, per le speciali condizioni indicate nell'art. 65, comma 1°, della legge 4 giugno 1911, n. 487, più ne sia sentito il bisogno, il Governo del Re può procedere, con le norme degli articoli seguenti, alla trasformazione totale o parziale in scuole complementari e normali con convitto o no, dei collegi, conservatori, educatori e di altri istituti d'istruzione e di educazione forniti di personalità giuridica, o che siano obbligatoriamente mantenuti da Enti aventi personalità giuridica.

(Approvato).

#### Art. 2.

Le proposte di trasformazione degli Istituti indicati nell'articolo precedente, che di regola spettano al ministro previo parere della Giunta del Consiglio superiore della istruzione, saranno pubblicate all'albo del Consiglio scolastico della provincia nella quale ha sede l'istituto da trasformare o delle provincie che siano eventualmente interessate.

Nei trenta giorni dalla pubblicazione, le provincie, i comuni e chiunque vi abbia interesse, possono fare opposizione alla progettata trasformazione.

Sulle proposte medesime e sulle opposizioni eventualmente presentate debbono essere sentiti per le loro osservazioni:

a) l'Amministrazione dell'istituto da trasformare;

b) il Consiglio del comune o dei comuni interessati, ovvero, se l'istituto da trasformare concerne l'intera provincia o più del terzo dei comuni di questa, il Consiglio provinciale;

c) il Consiglio scolastico;

d) la Sezione della Giunta del Consiglio superiore per l'istruzione primaria e popolare istituita dall'art. 77 della legge 4 giugno 1911, n. 487.

La trasformazione può essere chiesta anche da ciascuno degli Enti ora indicati, ma anche in questi casi dovranno osservarsi le prescrizioni precedenti.

(Approvato).

#### Art. 3.

La trasformazione degli istituti è ordinata con decreto Reale, sentito il parere della Giunta del Consiglio superiore d'istruzione alla quale dovranno essere comunicati anche tutti gli atti di cui nell'articolo precedente.

La Giunta stessa, oltre che sulla opportunità della trasformazione, darà il suo parere anche sui limiti e sulle modalità di questa, come sugli statuti e regolamenti pei nuovi istituti o enti, che dovranno emanarsi tenendo conto anche delle disposizioni della legge 20 giugno 1909, n. 364, sulle antichità e belle arti.

(Approvato).

#### Art. 4.

Contro il decreto che provvede alla trasformazione è ammesso il ricorso alla Vª Sezione del Consiglio di Stato, a norma dell'articolo 23 del testo unico approvato con Regio decreto 17 agosto 1907, n. 638.

(Approvato).

#### Art. 5.

In ciascuna sede, tenuto conto delle scuole esistenti, può sempre essere istituita anche la sola scuola complementare o la sola scuola normale maschile, femminile o mista, anche se la scuola è trasformata o istituita in applicazione di leggi anteriori alla presente.

(Approvato).

#### Art. 6.

Gli istituti considerati nell'art. 1° della presente legge, pei quali non fosse possibile o conveniente la trasformazione ai fini dell'articolo stesso potranno, con le norme degli articoli precedenti e tenuto conto delle condizioni speciali dei luoghi nei quali si trovano, e per

quanto sia possibile anche delle tavole di fondazione, essere trasformati in scuole popolari o in istituti per l'infanzia, o in scuole elementari o in assegni a favore delle scuole comunali locali, o in posti di studio da godersi in scuole complementari e normali, e nel caso di istituti femminili anche in altri istituti speciali di istruzione e di educazione o professionali femminili con o senza convitto.

I corsi elementari che così venissero istituiti saranno a sgravio dell'obbligo imposto ai comuni dalla legge 15 luglio 1877, n. 3961, in quanto sia stato mantenuto dalla legge 4 giugno 1911, n. 487.

(Approvato).

## TITOLO II.

### DELLA TRASFORMAZIONE DI ISTITUTI GOVERNATIVI.

#### Art. 7.

Per decreto Reale, su proposta del ministro della pubblica istruzione, può essere riordinata l'istruzione media e normale nei comuni, nei quali l'assetto attuale degli istituti più non corrisponda ai bisogni della popolazione scolastica e della cultura locale, secondo le norme stabilite negli articoli seguenti.

(Approvato).

#### Art. 8.

Nei comuni, dove esistono ginnasi isolati, questi, anche se istituti a totale carico dello Stato, in applicazione del decreto prodittoriale 17 ottobre 1860, 263, possono essere trasformati in scuole normali o complementari, anche miste, comprendendo nella trasformazione i corsi magistrali, eventualmente istituiti nella stessa sede a norma della legge 21 luglio 1911, n. 861.

La trasformazione dovrà essere richiesta dai comuni nei quali i ginnasi si trovano con doppia deliberazione, o degli enti che ne hanno il mantenimento.

DINI, *relatore*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DINI, *relatore*. Tre piccole modifiche a questo articolo.

Nel secondo alinea, per errore di stampa, in luogo di *istituiti* è scritto *istituti*.

Siccome poi dei decreti prodittoriali ve ne sono stati nel 1860-61 in Napoli e in Sicilia, qui si deve specificare e dire al terzo alinea, « decreto prodittoriale per la Sicilia 17 ottobre 1860 », ecc.

Infine nell'ultimo comma si deve togliere l'inciso « con doppia deliberazione ».

PRESIDENTE. Se nessun altro chiede di parlare, pongo ai voti l'art. 8, così modificato:

Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(Approvato).

#### Art. 9.

Su domanda degli enti interessati i ginnasi possono essere trasformati in scuole tecniche, alle quali può aggiungersi un corso tecnico complementare biennale, specializzato in rapporto alle esigenze dei commerci e delle industrie locali. Scuole tecniche con o senza questi corsi tecnici complementari potranno, altresì, essere istituite, in vece di ginnasi, nei comuni siciliani, la cui popolazione raggiunga il limite prescritto dall'art. 19 del decreto prodittoriale 17 ottobre 1860, n. 263, quando i comuni stessi lo richiedano con doppia deliberazione.

I programmi e gli organici dei corsi tecnici complementari debbono essere sottoposti all'esame della Giunta provinciale delle scuole medie istituita dall'art. 97 della legge 4 giugno 1911, n. 487, e col parere e osservazioni di questa dovranno essere trasmessi alla Giunta del Consiglio superiore pel suo parere e proposte. Le relative spese sono a carico dei comuni che li domandano, con un concorso dello Stato, pari all'ammontare dell'economia che si realizzerà all'atto della trasformazione del ginnasio in scuola tecnica o che risulterà dalla istituzione di queste invece di ginnasi nei detti comuni siciliani.

Colle stesse norme per i programmi e per gli organici, corsi tecnici complementari quando vengano richiesti potranno istituirsi anche presso le altre scuole tecniche Regie o pareggiate; ma in tal caso le spese saranno totalmente a carico dei comuni, o degli enti che mantengono le stesse scuole.

CREDARO, *ministro dell'istruzione pubblica*. Domando di parlare.

LEGISLATURA XXIII — 1<sup>a</sup> SESSIONE 1909-912 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 21 GIUGNO 1912

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CRADARO, *ministro dell'istruzione pubblica*.

Al quarto alinea, dove è detto « un corso tecnico complementare biennale », bisogna togliere la parola « biennale ».

PRESIDENTE. Consente l'Ufficio centrale a questa soppressione?

DINI, *relatore*. L'Ufficio centrale acconsente, anzi bisogna sopprimere nell'ultima parte del comma 1° le parole « con doppia deliberazione ».

PRESIDENTE. Allora pongo ai voti l'art. 9 con queste modificazioni; chi lo approva è pregato di alzarsi.

(Approvato).

#### Art. 10.

Le tasse per i corsi tecnici complementari, all'infuori di quelle di diploma che saranno fissate dal Ministero nel regolamento e spetteranno allo Stato, vanno a beneficio degli enti che li hanno istituiti ed ai quali spetta fissare la misura di esse, come per tutte le ordinarie scuole e normali pareggiate.

Per queste, tuttavia, le tasse non possono mai essere inferiori a quelle delle corrispondenti scuole governative. Qualora l'ente che mantiene una scuola pareggiata riconosca la necessità di elevarle a somme maggiori, le sue proposte debbono essere approvate con decreto del ministro della pubblica istruzione, sentito il parere della Giunta provinciale delle scuole medie e della Giunta del Consiglio superiore.

Per i detti corsi tecnici complementari e, in genere, per tutte le scuole medie e normali che non siano a totale carico dello Stato, la frequenza di alunni non comunisti può essere subordinata ad un contributo da parte dei comuni, ai quali gli alunni appartengono, a favore del comune che sostiene il carico totale o parziale della scuola, oppure al pagamento di una sopratassa, sempre a favore del comune sede della scuola, da parte degli alunni le cui famiglie abitino fuori del comune medesimo.

La sopratassa non può essere mai superiore alla tassa scolastica normale.

DINI, *relatore*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DINI, *relatore*. Nel primo comma di questo art. 10 è sfuggito un errore di stampa; manca

cioè una parola. Là dove si dice: « Per tutte le ordinarie scuole normali pareggiate » bisogna dire: « Per tutte le ordinarie scuole medie e normali pareggiate ».

Nel secondo comma poi, per chiarir meglio, sarebbe utile aggiungere anche le parole « medie o normali » dopo la parola, pareggiata, cioè là dove si dice: « Qualora l'ente che mantiene una scuola pareggiata riconosca ecc. », dire invece: « Qualora l'ente che mantiene una scuola pareggiata media o normale, riconosca ecc. ».

PRESIDENTE. Domando all'onor. ministro se accetta queste modificazioni.

CRADARO, *ministro dell'istruzione pubblica*. Accetto.

PRESIDENTE. Allora pongo ai voti l'art. 10 con queste modificazioni, proposte dall'Ufficio centrale ed accettate dall'onor. ministro.

Chi lo approva è pregato di alzarsi.

(Approvato).

#### Art. 11.

Su domanda degli enti interessati, e col parere favorevole del capo dell'istituto e della Giunta provinciale delle scuole medie, possono essere istituite nelle scuole tecniche regie o pareggiate, a beneficio degli alunni di scuole professionali industriali, o simili, classi aggiunte serali, nelle quali i medesimi insegnamenti del corso ordinario siano svolti con effetti legali e fino al conseguimento della licenza tecnica in un numero di anni uguale o anche superiore al normale.

I programmi delle varie classi del corso serale saranno stabiliti, volta per volta, dal Ministero della pubblica istruzione, il quale fisserà altresì la tassa annua di iscrizione in somma tale da raggugliare, in totale, quelle che si pagano dagli alunni del corso ordinario.

Per la competenza passiva delle spese attinenti ai corsi serali valgono le stesse norme vigenti per le classi aggiunte delle scuole tecniche, delle quali essi fanno parte.

COLONNA PROSPERO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

COLONNA PROSPERO. Mi incombe il dovere di ringraziare l'Ufficio centrale e l'onorevole ministro di aver voluto, come l'on. re-

LEGISLATURA XXIII — 1ª SESSIONE 1909-912 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 21 GIUGNO 1912

latore rammenta nella sua relazione, accogliere la preghiera che io aveva rivolta in pro dell'Istituto di San Michele, che ho l'onore di presiedere.

Questa aggiunta dell'art. 11, che istituisce o che consente la istituzione di classi aggiunte serali, è più che utile, necessario complemento a questa provvida legge; poichè gli istituti, come quello di S. Michele, in cui i giovani che sono avviati nell'industria e nelle arti e nelle professioni debbono passare gran numero di ore della giornata o nelle officine o nei laboratori, sarebbero stati nella impossibilità di approfittare dei vantaggi di questa legge. Ciò non avverrà con la istituzione di queste scuole serali, ed io, in nome di tanti giovani che si avvanteranno di questa benefica disposizione, ringrazio di cuore il ministro, l'Ufficio centrale ed il Senato per il voto che vorrà accordare indubbiamente a quest'articolo. (*Approvazioni*).

CREDARO, *ministro dell'istruzione pubblica*.  
Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CREDARO, *ministro dell'istruzione pubblica*.  
Questo articolo proposto dall'onorevole senatore Colonna troverà applicazione non solo a Roma, ma anche in altre città. Esso rappresenta un vero perfezionamento della legge, e l'Ufficio centrale (interpreto anche il suo sentimento) ed il Governo ringraziano il senatore Colonna di questo praticissimo ed ottimo suggerimento.

DALLOLIO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DALLOLIO. Prendo occasione dalle parole dette dal senatore Colonna su questo articolo per fare una raccomandazione che intendo fare in fine della discussione della legge.

La mia raccomandazione si rivolge più al Governo che al ministro della pubblica istruzione; ma dovendo il Governo essere considerato come una unità, io credo che la raccomandazione rivolta ad esso per mezzo del ministro della pubblica istruzione potrà ugualmente ottenere il suo effetto.

L'intento della legge è quanto mai provvido; ma la legge non si potrà applicare a quegli istituti che sono retti dalla legge sulle istituzioni pubbliche di beneficenza; il ministro della pubblica istruzione è rimasto nel campo suo, ed ha fatto bene, e non poteva fare diversamente; ma io vorrei che da questa legge così

benefica si traesse occasione ed incitamento per volgere l'occhio anche a molte altre istituzioni che hanno identico fine.

Vi sono, ad esempio, orfanotrofi e conservatorii che, pur essendo opere pie, si trovano precisamente nelle condizioni alle quali alludeva il senatore Colonna. Se si potesse estendere il beneficio di questa legge anche a questi istituti, che non hanno altra differenza da quelli dei quali ora ci occupiamo, che di essere retti da una legge piuttosto che da un'altra, di dipendere da un Ministero piuttosto che da un altro, io credo che si otterrebbero ottimi risultati. Non entrerei in particolari perchè l'onorevole ministro capisce perfettamente quello che io intendo dire; ma se, nel modo che il Governo crederà migliore, potesse volgere la sua attenzione su questo argomento importantissimo e trasformare così, almeno in parte, tanti educandati femminili di beneficenza, pressochè inutili per il modo nel quale attualmente svolgono la loro azione in scuole professionali, credo che farebbe opera provvida.

CREDARO, *ministro dell'istruzione pubblica*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CREDARO, *ministro dell'istruzione pubblica*.  
Questo disegno di legge era pronto da tre o quattro mesi, e naturalmente dovette avere l'approvazione del ministro dell'interno, perchè è presentato d'accordo con lui; ma il ministro dell'interno tenne fermo su questo concetto: ciò che è Opera pia non appartiene al Ministero dell'istruzione pubblica.

Non ha detto *vade retro, Satana*, ma ha voluto che la legge si estendesse soltanto agli enti dipendenti tassativamente dal mio dicastero per effetto di un decreto Reale del 1882, mi pare, con cui furono classificate le Opere pie secondo che avevano scopo d'istruzione, o scopo di beneficenza, o scopi misti.

Noi avremmo voluto che gli enti che hanno scopi misti fossero contemplati in questa legge, ma non siamo riusciti ad ottenere questo scopo. Tuttavia credo che, come nel mondo fisico, così nel mondo morale, bisogna sempre procedere per gradi: *natura non facit saltus*; è una legge che ha una grande portata: accettiamola, verrà anche il resto.

Nullameno troveranno all'ultimo articolo un comma aggiunto dall'Ufficio centrale, che è

stato più fortunato di me presso il Ministero dell'interno, col quale vengono posti sotto la disciplina di questa legge alcuni Istituti che ancora non sono stati classificati come Opere pie. Questa è un'opera buona del senatore Dini, il quale per questa legge aveva una preparazione speciale, essendo stato relatore in altri anni di una legge consimile, che fu approvata dal Senato ma non ebbe l'approvazione della Camera, essendosi chiusa la legislatura.

Ad ogni modo, on. Dallolio, lei sa che io sono ostinato e questa idea la terrò sempre presente.

DALLOLIO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DALLOLIO. Ringrazio l'on. ministro delle dichiarazioni fatte e faccio assegnamento sulla sua ostinazione, perchè il vangelo dice: *pulsate et aperietur vobis*.

PRESIDENTE. Pongo ai voti l'articolo 11.

(Approvato).

MELE. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MELE. Vorrei proporre, anche a nome del senatore Malachia De Cristoforis il seguente articolo aggiuntivo:

« I corsi tecnici complementari di cui all'articolo 10, sono di regola biennali. In casi eccezionali tali corsi potranno avere un maggior numero di classi sia che si tratti di nuove istituzioni, sia in casi di trasformazione di altre scuole già esistenti a qualunque amministrazione essi appartengano. Ove si tratti di trasformare in corso complementare, annesso a scuole tecniche governative, un'altra scuola Regia, anche dipendente da altro dicastero, il relativo personale insegnante passerà alla dipendenza del Ministero della pubblica istruzione e sarà assunto nei ruoli organici delle scuole medie dello Stato, in quanto lo consenta la tabella *a*) annessa alla legge 8 aprile 1906, n. 142, col grado e lo stipendio corrispondente ai titoli ed ai diritti dei singoli insegnanti. Gl'insegnanti che non potranno passare nei ruoli organici delle scuole tecniche formeranno un ruolo speciale, conservando tutti i diritti acquisiti ».

CREVARO, *ministro dell'istruzione pubblica*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CREVARO, *ministro dell'istruzione pubblica*. Debbo informare il Senato che quest'articolo

aggiuntivo dei senatori Mele e Malachia De Cristoforis non è improvvisato; esso è già stato studiato e dal relatore e dal ministro e considerato in ogni sua parte; noi possiamo tranquillamente accettare l'articolo e introdurlo nella legge; è una nuova facoltà che potrà essere utile.

Si tratta di questo: a Milano vi sono due scuole sotto la medesima direzione, una scuola tecnica a tipo comune ed una scuola commerciale dipendente dal Ministero di agricoltura; di qui una confusione: nello stesso edificio e nello stesso Istituto comandano due dicasteri.

A Milano hanno fatto uno studio lungo, e vi è anche una pubblicazione sull'opportunità di concentrare queste due scuole in una sola, aggiungendo un paio d'anni ai corsi, secondo il concetto già approvato in questa legge. Studiata la proposta dei senatori Mele e Malachia De Cristoforis, fu trovata opportunissima. Io la raccomando al Senato.

DINI, *relatore*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DINI, *relatore*. L'Ufficio centrale accetta pienamente l'articolo aggiuntivo che è stato proposto dal collega Mele, a nome anche del collega Malachia De Cristoforis. Soltanto dove è detto: « I corsi tecnici complementari di cui all'art. 10... » dovrà invece dirsi: « di cui all'art. 9 » poichè l'art. 10 era del progetto ministeriale, ed è diventato ora l'art. 9.

PRESIDENTE. Do lettura di quest'articolo aggiuntivo che prenderà il n. 12 avvertendo che i numeri dei successivi articoli saranno rispettivamente spostati.

#### Art. 12.

« I corsi tecnici complementari, di cui all'art. 9, sono di regola biennali. In casi eccezionali tali corsi potranno avere un maggiore numero di classi, sia che si tratti di nuova istituzione, sia in caso di trasformazione, di altre scuole già esistenti a qualunque amministrazione esse appartengano.

« Ove si tratti di trasformare in corso complementare, annesso ad una scuola tecnica governativa, un'altra scuola Regia, anche dipendente da altro Dicastero, il relativo personale insegnante passerà alla dipendenza della pubblica istruzione, e sarà assunto nei ruoli organici delle scuole tecniche dello Stato, in

quanto lo consenta la tabella *H*, annessa alla legge 8 aprile 1906, n. 142, col grado e lo stipendio corrispondenti ai titoli ed ai diritti dei singoli insegnanti.

« Gli insegnanti che non potranno passare nei ruoli organici delle scuole tecniche formeranno un organico speciale conservando tutti i diritti acquisiti ».

Nessun altro chiedendo di parlare, pongo ai voti questo articolo aggiuntivo che nel testo del disegno di legge prenderà il numero 12.

Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(Approvato).

Passeremo ora alla discussione dell'art. 13.

Lo rileggo :

#### Art. 13.

Nei comuni nei quali esistono più scuole normali, qualora siano ritenuti soddisfatti i bisogni dell'istruzione magistrale con una soltanto od alcune di esse, a richiesta dei comuni medesimi le scuole superflue potranno essere trasformate in altre scuole medie o complementari più rispondenti ai bisogni locali, sentito il parere del Consiglio scolastico e della Giunta provinciale per le scuole medie e quello della Giunta del Consiglio superiore.

Parimenti nei comuni, ove esistono più scuole classiche e tecniche, nel caso previsto dal comma precedente, la scuola ritenuta superflua potrà essere trasformata in altra scuola media più rispondente ai bisogni predetti, sentito il parere della Giunta provinciale per le scuole medie e della Giunta del Consiglio superiore.

DINI, *relatore*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DINI, *relatore*. Nel secondo comma di quest'articolo, là dove si dice: « La scuola ritenuta superflua potrà essere trasformata in altra scuola media », occorre aggiungere: « o complementare e normale ».

Questa aggiunta si rende necessaria in considerazione del fatto che prima tutte le scuole secondarie si chiamavano scuole medie; ora invece, con questo disegno di legge, si incomincia a distinguere fra scuole medie classiche e tecniche, e scuole complementari e normali.

Del resto questa modificazione è in armonia con la dizione usata negli altri articoli di questo stesso disegno di legge.

PRESIDENTE. Come il Senato ha udito, l'onorevole relatore Dini, propone che nel secondo comma di quest'articolo, là dove si dice: « la scuola ritenuta superflua potrà essere trasformata in altra scuola media », si aggiunga: « o complementare e normale ».

Domando all'onor. ministro se accetta questa modificazione proposta dall'Ufficio centrale.

CREVARO, *ministro della pubblica istruzione*. L'accetto.

PRESIDENTE. Non facendosi altre osservazioni, pongo ai voti l'art. 13, con la modificazione proposta dall'onor. relatore e accettata dall'onor. ministro.

Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(Approvata).

#### Art. 14.

Nei casi di trasformazione previsti agli articoli 8, 9, 10 e 11, i comuni o gli altri enti interessati oltre a impegnarsi nelle forme e garanzie stabilite dalla legge comunale e provinciale di assumere gli obblighi derivanti dalla trasformazione stessa, debbono versare all'erario, per il mantenimento delle nuove scuole, gli stessi contributi già da essi obbligatoriamente corrisposti per le scuole trasformate, compresi quelli che i comuni stessi si siano obbligati di versare allo Stato per il mantenimento dei corsi magistrali istituiti in applicazione della legge 21 luglio 1911, n. 861. Questi ultimi sono versati al Tesoro e reintegrati nel bilancio della spesa del Ministero della pubblica istruzione, in aumento allo stanziamento iscritto in applicazione dell'art. 65 della legge 4 giugno 1911, n. 487.

La facoltà data al ministro col primo comma dell'art. 10 della legge 21 luglio 1911, n. 861, di istituire fino a quindici corsi magistrali negli anni 1911-12 e 1912-13 è estesa all'anno 1913-14 e il numero dei corsi che si potranno istituire è portato fino a trenta.

Qualora si tratti di trasformare una scuola media o normale in altra scuola media o normale che importi una spesa maggiore, l'ente interessato dovrà, nel chiedere tale trasformazione, impegnarsi con le forme e garanzie stabilite dalla legge comunale e provinciale, al pagamento di un apposito contributo. Questo contributo sarà pari alla differenza fra quello fissato per l'istituzione della scuola, di cui si

tratta, con la tabella annessa al Regio decreto 28 aprile 1910, n. 307, e la media della spesa sostenuta dallo Stato per il mantenimento della scuola già esistente, nel triennio precedente all'anno scolastico, in cui il decreto di trasformazione è emesso.

DINI, *relatore*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DINI, *relatore*. Essendo stata variata la numerazione degli articoli di questo disegno di legge, nelle prime due linee di questo articolo occorre apportare una modificazione, e cioè dire: « nei casi di trasformazione previsti agli articoli 8, 9, 10, 11, 12 e 13, i comuni ecc. »

PRESIDENTE. Nessuno chiedendo di parlare, pongo ai voti questo articolo con la modificazione testè proposta dal senatore Dini.

Chi l'approva è pregato alzarsi.

(Approvato).

#### Art. 15.

I provvedimenti di trasformazione autorizzati dalla presente legge qualora importino obbligo agli enti locali di corrispondere un contributo suppletivo devono essere preceduti dal parere della Commissione istituita coll'art. 11 del Regio decreto 3 agosto 1909, n. 630.

I trasporti di fondi occorrenti nel bilancio del Ministero della pubblica istruzione in attuazione dei provvedimenti di trasformazione di scuole medie o normali sono effettuati con decreto del ministro del tesoro nella misura corrispondente alla spesa effettiva necessaria al mantenimento della scuola di nuova formazione, salvo la costituzione a parte del fondo per i concorsi dello Stato disposti dall'art. 10 della presente legge a vantaggio dei comuni che istituiscono corsi tecnici complementari. Ove però la nuova scuola importi una spesa maggiore, non sarà trasportata al capitolo di sua competenza se non la somma corrisposta alla spesa effettiva sostenuta nell'anno scolastico precedente per il mantenimento della scuola che si trasforma.

(Approvato).

#### Art. 16.

Gli insegnanti delle scuole trasformate sono conservati nei rispettivi ruoli a tutti gli effetti amministrativi ed i posti che eccedono quelli

corrispondenti agli organici, saranno compensati con le prime vacanze che si verificheranno.  
(Approvato).

### TITOLO III.

#### DISPOSIZIONI GENERALI.

#### Art. 17.

Nel caso di trasformazione degli istituti di cui al titolo I della presente legge, per quanto riguarda la sistemazione del personale direttivo ed insegnante e delle istitutrici con o senza insegnamento, saranno seguite le norme da stabilirsi nel regolamento, purchè il personale medesimo sia stato assunto in servizio con nomina regolare, e salve le prescrizioni che il regolamento stabilirà a riguardo di coloro che non avessero i titoli di abilitazione prescritti.  
(Approvato).

#### Art. 18.

È data facoltà al Governo di concorrere alla istituzione di asili infantili modello con annessa *scuola pratica magistrale per educatrici dell'infanzia* nelle provincie contemplate dalla legge 15 luglio 1906, n. 383, ed al loro mantenimento, coi fondi stabiliti per effetto dell'articolo 72 della citata legge e col fondo residuale proveniente dalla legge stessa.

È pure data facoltà al Governo di concorrere alla fondazione ed al mantenimento delle accennate istituzioni nelle altre provincie del Regno coi fondi stanziati nel capitolo 51 del bilancio passivo del Ministero della pubblica istruzione per l'esercizio 1912-13 e nei capitoli corrispondenti dei bilanci successivi.

La misura del concorso dello stato nelle spese per le dette istituzioni, verrà stabilita in speciali convenzioni da stipularsi con gli enti locali e da approvarsi con decreti Reali.

Per l'istituzione degli asili modello nelle provincie contemplate nella citata legge 15 luglio 1906, n. 383, occorre sentire il parere della Commissione centrale istituita dall'art. 75 di essa legge.

Colle norme stabilite nei commi precedenti potranno essere istituiti corsi estivi agli effetti di conferire il diploma di assistente o di maestra giardiniera alle insegnanti che abbiano i requisiti che saranno richiesti dal regolamento.

Il regolamento fisserà anche le condizioni per l'ammissione alle scuole pratiche magistrali di cui ai commi precedenti, e i limiti, la natura e la durata degli insegnamenti e tirocinio che dovranno farsi in queste scuole e nei corsi estivi pel conferimento dei diplomi relativi; e fisserà inoltre le tasse d'iscrizione e di diploma sì per le dette scuole che pei corsi estivi.

TOMMASINI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

TOMMASINI. Pochi giorni fa mi permisi di richiedere all'onor. ministro che, possibilmente, presentandosene l'occasione, non volesse scindere l'istruzione dei giardini e degli asili da quella che si dà nelle scuole elementari. Poiché, se purtroppo la pratica finora ha fatto sì che ai giardini ed agli asili andasse un corpo magistrale non preparato, non sperimentato, di bassissima coltura, ora a questo male in gran parte si è provveduto, specialmente nei più grandi comuni dell'Italia centrale e meridionale.

Io non posso dimenticare, che, specialmente per opera di stranieri, tanto a Palermo, quanto a Napoli, o altrove, si fondarono gli Istituti Whytaker e Schwabe; e che a Roma il comune pensò ad istituire egli stesso un Istituto per la formazione delle maestre di giardini educativi, diretto dalla signora Petermann.

In questi Istituti non si entra, se non quando si possiede il diploma normale di grado superiore, e quindi la maestra è già abilitata all'insegnamento nelle classi elementari quando entra nell'Istituto che la prepara all'istruzione infantile.

Noi dobbiamo desiderare che questo insegnamento infantile, che è immensamente difficile, sia impartito da chi ha dato qualche cura a prepararsi a quest'ufficio, perchè è molto più arduo aprire la mente ottusa e inesercitata di un bambino, che non ha ricevuto mai nessuna nozione, che non sia insegnare poi a scrivere e fare componimenti nelle classi 5ª e 6ª della scuola elementare a fanciulli di mente aperta. Quindi ho ritenuto sempre che uno dei maggiori guai del nostro insegnamento primario fosse nella scissione esistita tra le classi preparatorie alla scuola e la scuola stessa. Questo inconveniente non si verifica in nessun paese dove all'educazione si è data debita cura. Il

ministro conosce bene in quali condizioni di vantaggio si trovino le scuole di Svizzera e quanto si opera a questo riguardo in altri paesi vicini.

Io capisco benissimo che non mancano le cause che determinano questa triste condizione di cose fra noi: dove le classi infantili sono riguardate solo come un'opera pia; ed allora il Ministero da cui le opere pie dipendono, contrasta per ragioni di economia o di competenza, con quello che dovrebbe curare l'educazione degl'infanti, avendo in mira che all'opere pie costi il meno possibile la spesa dell'insegnamento.

Ma da questo stato di cose bisognerebbe una volta uscire; e non posso invece non leggere con dolore che con questa legge s'intenda ad aprir corsi estivi che preparano le insegnanti per l'infanzia; i quali corsi estivi durano quanto dura la estate, e dopo tre mesi autorizzano le alunne ad entrare nell'insegnamento come se a questo fossero veramente idonee. Me questa è vera miseria!

Da noi, quando si parla d'insegnamento infantile, si parla spesso di metodo Froebeliano. Ora, niente è più estraneo al pensiero di tutti i nostri pedagogisti quanto la conoscenza autentica e sincera dell'opera del Froebel. Credo che sarebbe davvero necessario che il Froebel nel suo testo schietto fosse conosciuto da chi vuole insegnare secondo quel metodo; mentre invece è raro che si trovino le opere di Froebel fin nelle librerie dei nostri istituti educativi;

Io prego pertanto l'onor. ministro a considerare bene che con questa proposta si corre il rischio di accrescere il male esistente di fare entrare nelle classi infantili nuove insegnanti molto meschinamente preparate, mentre io vorrei invece che si procedesse una buona volta verso quella meta che ci dobbiamo tutti proporre, che cioè, come avviene nei paesi contigui al nostro, si potesse accompagnare il bambino dall'insegnamento infantile fino alle ultime classi elementari.

Se questo faremo, allontaneremo il pericolo di alimentare quel fine meschino che molti si propongono di strappare un diploma pur che sia, perchè in Italia al diploma si mostra di credere, perchè in Italia l'abilitazione all'insegnamento basta presumerla; e chi avrà il diploma di corso estivo, si crederà di potere

entrare a far scuola, quand' anche la competenza manchi, in grazia del diploma.

Pregherei pertanto l'on. ministro di accennare che qui si tratta di un caso eccezionale, temporaneo, pel caso cioè che manchi temporaneamente il personale ordinario ben preparato; ma dove esistono scuole regolari, vorrei che queste facilitazioni si accordassero e che prima condizione per entrare nelle scuole infantili sia il conseguimento della licenza nelle scuole normali.

CRE DARO, *ministro dell'istruzione pubblica*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CRE DARO, *ministro dell'istruzione pubblica*. Onor. Tommasini, la condizione attuale è questa: due terzi delle maestre giardiniere nelle nostre piccole città e campagne sono sfornite di qualsiasi titolo. Noi con questo articolo di legge diamo modo a queste buone ragazze che vogliono dedicarsi alla educazione infantile, di procurarsi una qualche preparazione; ma esse, naturalmente, non diventeranno mai maestre giardiniere, nè a Roma, nè a Palermo, nè a Napoli, poichè i posti qui sono conferiti per concorso, e trovandosi queste in concorrenza con le alunne preparate negli istituti Schwabe o Peterman, è certo che saranno sempre postposte. Io capisco molto bene l'idealità che muove l'onor. Tommasini, ma la realtà vera è questa: che le alunne anche della Peterman di Roma se si prova a mandarle soltanto a Rocca di Papa, rifiutano; la maggior parte non vogliono abbandonare la città, e nella campagna si assumono ad insegnare negli asili donne che non hanno nessuna preparazione.

Con questo disegno di legge si viene ad introdurre nel diploma di maestra-giardiniera una graduatoria, un primo e un secondo grado. Ciò non risponde agli ideali pedagogici miei, lo debbo dichiarare, ma, nel momento attuale, è una necessità e l'articolo di legge porterà un qualche miglioramento agli istituti infantili campagnuoli, non certo a quelli delle città.

La Commissione che dovrà giudicare di un concorso darà sempre ai diplomi conseguiti a grande velocità, un valore minore che non a quelli conseguiti dopo un corso completo di studi complementari e normali in istituti che hanno già grande fama nel nostro Paese come sono quelli menzionati dal senatore Tommasini

e come lo sono alcuni annessi alle scuole normali.

Prendo però impegno di stabilire chiaramente questo nel regolamento, che i diplomi conseguiti per questa via hanno valore inferiore a quelli conseguiti dopo avere percorso una scuola normale.

TOMMASINI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

TOMMASINI. Ringrazio l'on. ministro della sua risposta e siccome anche io consento coi suoi ideali educativi, mi rassegno a contentarmi della sua confessione che le disposizioni attualmente in esame contrastano coi suoi ideali.

In Italia, purtroppo, non si vive che di diplomi. Io vorrei invece che accadesse anche tra noi quello che accade altrove, che cioè non si desse nessun diploma, ma che tutto si attendesse dalla prova che si dà dagli esami; che, come dicono gli Inglesi, si mettesse al posto proprio l'uomo appropriato.

Mi ricordo di aver visitato parecchie scuole austriache, tra le quali il Pedagogium di Vienna il cui direttore mi diceva: « In Italia avete bei programmi, belli edifici scolastici, bei regolamenti, ma i buoni maestri vi mancano ».

Spero che fra qualche anno, se l'on. ministro tien saldo ai suoi ideali educativi, questo rimprovero non ci si possa più volgere.

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

Chi lo approva è pregato di alzarsi.

(Approvato).

#### Art. 19.

Le scuole elementari e gli asili d'infanzia mantenuti dagli enti morali, i cui Istituti siano trasformati a norma della presente legge, possono essere scelti, insieme con le altre pubbliche scuole ed asili esistenti nel comune, per tirocinio degli alunni delle scuole normali del comune stesso.

(Approvato).

#### Art. 20.

Le disposizioni contenute nell'art. 67 della legge 4 giugno 1911, n. 487, sono estese agli enti morali di cui all'art. 1 e 6 della presente legge, quando per la trasformazione che fosse già avvenuta o che avverrà dei loro Istituti oc-

corra provvedere alla costruzione od acquisto di nuovi locali, o all'adattamento, ampliamento o restauro degli edifici esistenti.

La concessione dei mutui sarà garantita a norma del penultimo comma dell'art. 34 della predetta legge 4 giugno 1911, n. 487.

DINI, *relatore*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DINI, *relatore*. Al terzo alinea di questo articolo dove si dice « di cui all' art. 1 e 6 della presente legge », sarebbe meglio dire « di cui agli articoli 1 e 6 ».

Poi al secondo comma, dove dice « dell' articolo 34 », si deve dire « dell' art. 24 », per correggere un errore di stampa che vi è.

PRESIDENTE. Pongo ai voti l'art. 20 con le modificazioni proposte dall'Ufficio centrale.

Chi lo approva è pregato di alzarsi.

(Approvato).

#### Art. 21.

Il riordinamento di cui al titolo II oltre che su richiesta dei comuni interessati, i quali dovranno deliberare di assumere gli obblighi derivanti dal riordinamento stesso, può essere promosso dal ministro della pubblica istruzione, il quale, in questo caso, invita i comuni a deliberare sulla proposta di riordinamento e sull'assunzione degli oneri che ne dipendono.

Sulla proposta debbono essere sentiti:

a) il Consiglio scolastico;

b) gli enti locali che eventualmente concorrono al mantenimento degli istituti da trasformare;

c) la Sezione della Giunta del Consiglio superiore per l'istruzione media; dopo di che tutti gli atti saranno trasmessi alla Giunta del Consiglio superiore pel suo parere.

(Approvato).

#### Art. 22.

Il Governo del Re, sentito il parere del Consiglio di Stato, pubblicherà le norme relative alla sistemazione e concessione delle borse e dei posti di studio per gli alunni delle scuole magistrali che siano comunque a carico dello Stato, nonchè dei posti di studio che attualmente si godono parimenti a carico dello Stato presso istituti d'istruzione e di educazione fem-

minile, con facoltà di abrogare o modificare le norme attualmente vigenti, anche se di origine legislativa, conservando però la destinazione dei posti e delle borse di privata fondazione, e, per quanto sarà possibile, anche la destinazione degli altri posti di studio e borse.

Qualora tale sistemazione importi modificazione di norme statutarie o di convenzioni nella riforma degli statuti o delle convenzioni, dovrà seguirsi il procedimento stabilito nell'art. 2 e seguenti della presente legge.

(Approvato).

#### Art. 23.

La presente legge non si applica alle istituzioni pubbliche di beneficenza e a quelle ad esse equiparate dalla legge 17 luglio 1890, n. 6972, le quali rimangono soggette a quest'ultima legge e all'altra del 18 luglio 1904, n. 390.

Nei casi previsti dagli articoli 1, 7, 21, le proposte di trasformazione degli enti e degli istituti ai quali non sia stato, prima dell'andata in vigore della presente legge, irrevocabilmente disconosciuto il carattere di istituzioni pubbliche di beneficenza, debbono essere comunicate al Ministero dell'interno, affinché promuova l'accertamento della natura giuridica di essi secondo le norme in vigore.

Gli enti e gli istituti aventi fine di istruzione e di educazione pei quali rimanga escluso il carattere di istituzioni pubbliche di beneficenza, saranno assoggettati alle disposizioni della presente legge.

DALLOLIO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DALLOLIO. Ho domandato la parola perchè la raccomandazione che io ho già fatta al ministro sia tenuta presente specialmente in relazione a questo articolo.

L'interpretazione che io do a questo articolo è che la presente legge, per ora, non si applica alle istituzioni pubbliche di beneficenza; ma ciò non impedisce che, in seguito ad altri studi, queste disposizioni così provvide, possano essere applicate anche ad esse.

Insomma, questo articolo contiene una dichiarazione di fatto, non di diritto.

CREVARO, *ministro dell'istruzione pubblica*. Accetto l'augurio.

DINI, *relatore*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DINI, *relatore*. Mi unisco innanzi tutto al collega Dallolio nel rivolgere la stessa raccomandazione all'onor. ministro; del resto, questa raccomandazione è anche riportata nella mia relazione al bilancio della pubblica istruzione, nella quale, parlando degli asili infantili, ho detto che essi dovrebbero essere completamente posti sotto la direzione del Ministero della pubblica istruzione.

Faccio poi osservare che nel primo alinea del secondo comma di questo articolo, dove sono citati gli articoli 1, 7, 21, ora bisogna invece dire « 1, 6, 22 ».

PRESIDENTE. Nessun altro facendo osservazioni, pongo ai voti l'articolo 23 con la correzione proposta dal senatore Dini.

Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(Approvato).

Questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

#### Risultato di votazione.

PRESIDENTE. Proclamo il risultato della votazione a scrutinio segreto 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:

Senatori votanti . . . . .	102
Favorevoli . . . . .	87
Contrari . . . . .	15

Il Senato approva.

Aggregazione del comune di San Pietro in Guarano al mandamento di Cosenza:

Senatori votanti . . . . .	102
Favorevoli . . . . .	78
Contrari . . . . .	24

Il Senato approva.

Costituzione in comune di S. Nicola Arcella, frazione del comune di Scalea:

Senatori votanti . . . . .	102
Favorevoli . . . . .	81
Contrari . . . . .	21

Il Senato approva.

Riscatti, assunzione e cessioni di esercizio di alcune ferrovie:

Senatori votanti . . . . .	102
Favorevoli . . . . .	96
Contrari . . . . .	6

Il Senato approva.

Circolazione degli automobili:

Senatori votanti . . . . .	102
Favorevoli . . . . .	98
Contrari . . . . .	4

Il Senato approva.

Maggiori assegnazioni sul bilancio della spesa del Ministero della marina per l'esercizio finanziario 1912-913:

Senatori votanti . . . . .	102
Favorevoli . . . . .	96
Contrari . . . . .	6

Il Senato approva.

Convalidazione del R. decreto 11 gennaio 1912, n. 2, riguardante la nomina a sottotenenti effettivi dei sottotenenti di complemento e dei sott'ufficiali del Corpo di spedizione in Tripolitania e Cirenaica:

Senatori votanti . . . . .	102
Favorevoli . . . . .	96
Contrari . . . . .	6

Il Senato approva.

Convalidazione del R. decreto 7 dicembre 1911, n. 1282, che approva aumenti alle unità delle armi combattenti ed alle tabelle organiche di formazione del R. esercito:

Senatori votanti . . . . .	102
Favorevoli . . . . .	97
Contrari . . . . .	5

Il Senato approva.

Disposizioni riguardanti l'iscrizione in bilancio delle spese del debito vitalizio:

Senatori votanti . . . . .	102
Favorevoli . . . . .	93
Contrari . . . . .	9

Il Senato approva.

Domani alle ore 15 riunione degli Uffici.

Alle ore 16 seduta pubblica col seguente ordine del giorno:

I. Discussione dei seguenti disegni di legge:

Modificazioni all'art. 10 della legge 5 aprile 1908, n. 141, concernente la cinta daziaria e il piano generale edilizio regolatore della città di Torino;

Destinazione degli interessi del Fondo di sussidio per le strade e per l'istruzione costituito in applicazione dell'art. 14 della legge 52 maggio 1876;

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

Autorizzazione di maggiore spesa per il pagamento dei lavori di demolizione e ricostruzione dell'edifizio demaniale di Santa Caterina in Catanzaro;

Maggiori assegnazioni allo stato di previsione della spesa del Ministero della marina per l'esercizio finanziario 1911-912 e seguenti, in conseguenza dei miglioramenti economici accordati ai Reali carabinieri in servizio dei Regi arsenali marittimi;

Provvedimenti sulle decime agrigentine;

Servizi postali commerciali marittimi;

Servizi postali marittimi (linee celeri dell'Egitto);

Trasformazione di istituti di istruzione e di educazione.

III. Interpellanza del senatore Vischi al ministro di grazia e giustizia e dei culti sulla necessità di diminuire l'attuale numero dei giorni dichiarati festivi agli effetti civili.

IV. Discussione dei seguenti disegni di legge:

Aggregazione del comune di Fano Adriano al mandamento di Montorio al Vomano;

Aggregazione del comune di Spinete alla pretura, all'ufficio del registro ed all'agenzia delle imposte di Bojano;

Infortuni degli operai sul lavoro nell'agricoltura;

Modificazione alla legge 2 luglio 1896, n. 254, sull'avanzamento nel R. esercito;

Ammissione ed avanzamento degli ufficiali della marina militare;

Contributo dello Stato alla previdenza contro la disoccupazione involontaria.

La seduta è sciolta (ore 18.40).

Licenziato per la stampa il 3 luglio 1912 (ore 10).

AVV. EDOARDO GALLINA

Direttore dell'Ufficio dei Resoconti delle sedute pubbliche.