

C) per spese patrimoniali, lire 1,707,844;
D) per materiali di navigazione in precedenza ai 15 milioni, lire 15,000;

E) per lavori dipendenti dal terremoto del 28 dicembre 1908, lire 25,000;

F) per acquisto di 4,000 carri e costruzione dei relativi parchi e mezzi di riparazione, lire 23,238.53;

G) per il capitale rimborsato dei certificati di credito 3.65 per cento, lire 91,417.47.

Capitolo 55. Annualità dovute al Tesoro per interessi ed ammortamento delle somme fornite per la costruzione e l'acquisto del materiale navale (articolo 20 della legge 5 aprile 1908, n. 111), lire 644,876.19.

Capitolo 56. Assegnazione al fondo di riserva per le spese imprevedute in ragione di 6 milioni di lire all'anno (articolo 24 della legge 7 luglio 1907, n. 429, modificato dall'articolo 1º della legge 25 giugno 1909, n. 372), lire 6,000,000.

Capitolo 57. Reintegro al fondo di riserva per le spese imprevedute, delle somme prelevate a favore delle spese ordinarie (articolo 24, ultimo capoverso, della legge 7 luglio 1907, n. 429), lire 26,391,830.

Capitolo 58. Noleggio di materiale rotabile per insufficienza di dotazione, *per memoria*.

Capitolo 59. Contributo per le spese della Corte dei conti (articolo 2 della legge 9 luglio 1905, n. 361), lire 120,000.

Capitolo 60. Restituzione di multe inflitte per ritardata consegna di materiale o per ritardata ultimazione di lavori (capitolo 19-C dell'entrata), lire 1,500,000.

Capitolo 61. Perdite verificatesi nella gestione dei residui attivi della parte ordinaria a diminuzione del prodotto netto, *per memoria*.

§ 2. — *Spese accessorie estranee all'azienda ferroviaria e avanzo di gestione*. — Capitolo 62. Spese terremoto del 28 dicembre 1908, lire 50,000.

Capitolo 63. Contributo al Consorzio per l'industria zolfifera siciliana (articolo 17 della legge 15 luglio 1906, n. 333), lire 850,000.

Capitolo 64. Versamento al Tesoro dell'avanzo della gestione (articolo 6, secondo capoverso, della legge 22 aprile 1905, n. 137), lire 38,000,000.

Titolo II. *Parte straordinaria*. — (Articolo 21 della legge 7 luglio 1907, n. 429). — Capitolo 65. Spese di primo impianto dell'Amministrazione centrale e dei dipendenti servizi, lire 100,000;

A) Lavori a contratto ed in economia, lire 70,000;

B) Forniture di magazzino, lire 10,000;

C) Trasporti, lire 1,000;

D) Studi, dirigenza e sorveglianza, 5,290 lire;

E) Diverse, lire 13,800.

Capitolo 66. Spese per reintegrare l'Amministrazione della deficienza di manutenzione al 1º luglio 1905, *per memoria*:

A) delle linee, *per memoria*;

B) del materiale rotabile, *per memoria*.

Capitolo 67. Acquisto di materiale rotabile, lire 66,440,000:

A) Spese di acquisto, dogana, trasporto, ecc., lire 65,000,000;

B) Studi, dirigenza e sorveglianza, lire 1,000,000;

C) Forniture di magazzino, lire 440,000.

Su questo capitolo ha facoltà di parlare l'onorevole Frugoni.

FRUGONI. Credo opportuno di richiamare l'attenzione del Governo sulla necessità di rinnovare il materiale rotabile della linea Parma-Brescia. Essa ha tre delle sue quattro corse in coincidenza con i treni diretti della Roma-Milano. Ma, quando da quelle vetture, ottime e ben riscaldate, si passa nelle vetture della Parma-Brescia, c'è da prendersi un malanno, poichè gli scaldapièdi non riescono a vincere l'influenza dell'aria, che penetra da tutti gli sportelli. Quelle vetture hanno il passaggio nel mezzo e da ciò la impossibilità assoluta di sdraiarsi, mentre la illuminazione a petrolio non permette neppure di leggere. Di più, per un tratto di ferrovia di due o tre ore abbiamo treni, che non hanno neppure una vettura con ritirata.

Parma si appresta a convocare italiani e stranieri alle feste Verdiiane; facciamo che gli accorrenti colà trovino anche sulla Parma-Brescia qualcuno di quei miglioramenti che è doveroso riconoscere essere stati già introdotti sulle grandi linee dello Stato.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Scalini.

SCALINI. Approfitto della discussione di questo capitolo per fare una raccomandazione all'onorevole ministro.

Nei treni italiani non abbiamo le cosiddette vetture letti, che esistono in tutti i treni degli altri paesi. Due anni fa si fece l'esperimento di queste vetture per tre o quattro mesi.