



Gazzetta Ufficiale

DEL REGNO D'ITALIA

Anno 1903

Roma — Venerdì 19 Giugno

Numero 142

DIREZIONE
in Via Larga nel Palazzo Balsani

Si pubblica in Roma tutti i giorni non festivi

AMMINISTRAZIONE
in Via Larga nel Palazzo Balsani

Abbonamenti

In Roma, presso l'Amministrazione: anno L. 33; semestre L. 17; trimestre L. 9
" a domicilio e nel Regno: " " 36; " " 19; " " 10
Per gli Stati dell'Unione postale: " " 60; " " 41; " " 23
Per gli altri Stati si aggiungono le tasse postali.
Gli abbonamenti si prendono presso l'Amministrazione o gli Uffici postali; decorrono dal 1° d'ogni mese.

Inserzioni

Atti giudiziari L. 0.25 } per ogni linea o spazio di linea.
Altri annunci " 0.30 }
Dirigere le richieste per le inserzioni esclusivamente alla
Amministrazione della Gazzetta.
Per le modalità delle richieste d'inserzioni vedansi le avvertenze in testa
al foglio degli annunci.

Un numero separato in Roma cent. 10 — nel Regno cent. 15 — arretrato in Roma cent. 20 — nel Regno cent. 30 — all'Estero cent. 35
Se il giornale si compone d'oltre 16 pagine, il prezzo si aumenta proporzionalmente.

SOMMARIO

PARTE UFFICIALE.

Leggi e decreti: RR. decreti nn. 209 e 227 concernenti: approvazione del Regolamento per la prevenzione degli infortuni nell'esercizio delle strade ferrate; classificazione del porto di Spezia — R. decreto che cancella dall'elenco delle provinciali una strada in provincia di Genova — Relazione e R. decreto sulla proroga dei poteri al R. Commissario di Longi (Messina) — Decreto Ministeriale che nomina i vincitori nel concorso per uditori giudiziari — Ministero di Grazia, Giustizia e dei Culti: Disposizioni fatte nel personale dipendente — Ministero del Tesoro - Direzione Generale del Debito Pubblico: Rettifiche d'intestazione — Smarrimento di certificati (3^a Pubblicazione — Avviso per smarrimento di ricevuta — Direzione Generale del Tesoro: Prezzo del cambio per certificati di pagamento dei dazi doganali d'importazione — Ministero d'Agricoltura, Industria e Commercio - Divisione Industria e Commercio: Media dei corsi del Consolidato a contanti nelle varie Borse del Regno.

PARTE NON UFFICIALE.

Diario estero — I bersaglieri al Pantheon — R. Accademia delle Scienze di Torino — Notizie varie — Telegrammi dell' Agenzia Stefani — Bollettino meteorico — Inserzioni.

PARTE UFFICIALE

LEGGI E DECRETI

Il Numero 209 della Raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno contiene il seguente decreto:

VITTORIO EMANUELE III

per grazia di Dio e per volontà della Nazione

RE D'ITALIA

Veduti la legge 17 marzo 1898, n. 80, per gl' infortuni degli operai sul lavoro e il Regolamento 25 settembre 1898, n. 411, per l'esecuzione di essa;

Veduto il Regolamento per la prevenzione degli infortuni sul lavoro nell'esercizio delle strade ferrate, approvato con R. decreto 14 marzo 1901, n. 118;

Vedute le proposte di modificazioni al Regolamento predetto del 14 marzo 1901, n. 118, presentate e discusse da delegati del Governo e da delegati delle principali Società ferroviarie nelle conferenze tenute nell'aprile del 1902 presso il R. Ispettorato generale delle strade ferrate;

Veduto il testo del nuovo Regolamento quale risulta dopo avervi introdotte le modificazioni predette;

Sentito il Comitato Superiore delle strade ferrate;

Sentito il Consiglio di Stato;

Sulla proposta del Nostro Ministro Segretario di Stato per l'Agricoltura, l'Industria e il Commercio:

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico.

È approvato il nuovo Regolamento per la prevenzione degli infortuni nell'esercizio delle strade ferrate, annesso al presente decreto e visto e sottoscritto, d'ordine Nostro, dal Ministro proponente.

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

Dato a Roma, addì 7 maggio 1903.

VITTORIO EMANUELE.

G. BACCELLI.

Visto, Il Guardasigilli: COCCO-ORTU.

NUOVO REGOLAMENTO per la prevenzione degli infortuni sul lavoro nell'esercizio delle strade ferrate

Art. 1.

Per prevenire gli infortuni degli operai sul lavoro nell'esercizio delle strade ferrate dovranno osservarsi le disposizioni seguenti e quelle del regolamento 18 giugno 1899, n. 230.

« Dovranno inoltre osservarsi:

a) Le disposizioni del regolamento per la prevenzione degli infortuni nelle costruzioni, approvato con R. decreto 27 maggio 1900, n. 205;

b) Le disposizioni del regolamento per la prevenzione degli infortuni nelle imprese e nelle industrie che trattano o applicano materie esplodenti, approvato con R. decreto 18 giugno 1899, n. 232;

c) Le disposizioni del regolamento per la prevenzione degli infortuni nelle miniere e cave, approvato con R. decreto 18 giugno 1899, n. 231;

d) Le disposizioni degli altri regolamenti per la prevenzione degli infortuni che saranno emanati in esecuzione della legge 17 marzo 1898, n. 80;

in quanto le Amministrazioni ferroviarie eseguiscono direttamente lavori della specie di quelli contemplati sotto le lettere precedenti ».

Art. 2.

L'esercente deve vietare al personale adetto all'esercizio delle strade ferrate:

a) di salire sui veicoli o sulle locomotive o discenderne quando siano in corsa;

b) di passare da una parte all'altra di più veicoli in movimento introducendosi fra i medesimi;

c) d'introdursi fra due veicoli per agganciarli e sganciarli quando sono entrambi in movimento, o anche per tenderli o allentarli;

d) di collocarsi, per la spinta dei carri nelle manovre a braccia, fra due veicoli o di appoggiarsi ai respingenti anteriori del veicolo in movimento;

e) di aggrapparsi e sostenersi sui respingenti e sui tiranti di scartamento dei veicoli in movimento e di camminare durante la corsa del treno lungo le banchine delle carrozze, salvo esigenze straordinarie di sicurezza del treno stesso o per soccorso ai viaggiatori;

f) di stare o camminare sul cielo dei veicoli mentre essi sono in movimento;

g) di stare o camminare in mezzo ai binari dinanzi a colonne di carri in movimento, invece che lateralmente ed a debita distanza;

h) di rimanere per la preparazione, l'accensione o lo spegnimento dei lumi, sul cielo delle carrozze durante la corsa del treno.

Art. 3.

L'esercente deve prescrivere che durante la notte ogni agente preposto alla manovra, o che debba per ragioni di servizio percorrere le linee, sia fornito di lanterna di servizio, accesa.

Art. 4.

Le stazioni, i depositi, le officine ed i magazzini devono essere forniti di stanghe, di funi, di ponti mobili, di cunei per inzeppare le ruote dei veicoli o di altri mezzi, e ciò in quanto occorra per le ordinarie esigenze del servizio per il carico, il trasporto e lo scarico a braccia di materiali e delle merci, che per il loro volume o peso richiedono l'opera di più agenti.

Art. 5.

I portoni dei magazzini merci, delle rimesse-locomotive e delle rimesse-veicole, che si aprono a battenti, devono essere muniti di appositi ganci di arresto o di altri mezzi, per essere fermati dal personale incaricato dell'apertura dei locali.

Art. 6.

Le caprie, le gru fisse e scorrevoli e i carri-gru dovranno avere in modo chiaro ed appariscente l'indicazione della loro portata, e debbono, come gli argani e i burberini, essere muniti di freno o di altro mezzo atto ad arrestare il movimento.

I carri-gru debbono anche portare l'indicazione di massimo carico che possono sollevare senza l'uso delle tanaglie.

L'esercente deve prescrivere:

a) che l'agente, il quale dirige la manovra, prima di procedere al sollevamento dei carichi, si assicuri del buono stato di manutenzione del meccanismo e se trovasi in condizione di funzionare regolarmente;

b) che il carro dei carri-gru sia assicurato alle rotaie per mezzo delle apposite tanaglie, quando il peso da sollevare lo richiama;

c) che i carichi da sollevare non superino mai la portata del meccanismo;

d) che il detto agente, in ogni manovra si accerti pure che non vi siano accavallamenti o raggruppamenti delle catene, e che eviti gli strappi nel sollevamento, ed ogni acceleramento di velocità nella discesa dei carichi;

e) che è vietato di rimanere sotto il carico sollevato, sia nella salita che nella discesa, e di abbandonare il meccanismo con un carico sospeso;

f) che, ultimata ogni manovra, l'agente che l'ha diretta curi che il gancio di sollevamento del meccanismo manovrato sia lasciato in posizione tale da non poter essere urtato dai veicoli circolanti nella stazione;

g) che i meccanismi sovraindicati debbano essere assoggettati almeno ogni cinque anni alle opportune prove di resistenza.

Art. 7.

L'esercente deve prescrivere che il carico e lo scarico dei materiali e delle merci non siano fatti mentre i veicoli sono in movimento.

Il peso caricato sui veicoli non deve superare la loro portata, salvo il limite di tolleranza in uso.

Art. 8.

L'esercente deve prescrivere che i grossi recipienti di scorta contenenti liquidi infiammabili per l'illuminazione dei locali, per la lubrificazione delle macchine o per altri usi, siano custoditi in locali destinati esclusivamente a questo scopo.

Con avviso, affisso all'esterno dei locali stessi, deve vietare agli agenti di accedere o avvicinarsi ad essi con lumi a fiamma non protetta da vetri o altri mezzi.

Deve inoltre proibire di usare lumi a fiamma libera anche nei locali di deposito della benzina, del petrolio, della nafta o di altri liquidi infiammabili; o dove sono regolatori di produzione o serbatoi del gas.

In questi locali, come in genere nei magazzini destinati al deposito delle merci, deve essere vietato di fumare.

Art. 9.

L'esercente deve prescrivere che pel disgelo dei rubinetti dei serbatoi per il gas compresso o per la benzina non sia permesso l'uso del fuoco o della fiamma.

Art. 10.

I rifornitori debbono essere provvisti di scale sicure, fisse o mobili, per accedere ai pozzi o alle cisterne, alle trombe o alle vasche.

I pozzi e le cisterne che si aprono a livello del suolo o gli scavi per lavori nelle stazioni debbono essere provvisti di ripari.

Art. 11.

I tiranti dei deviatori ordinari, sui quali è frequente il passaggio del personale, debbono essere coperti con custodie metalliche.

I pali, le mensole e gli altri sostegni per conduttori sui quali si abbiano potenziali pericolosi, dovranno essere muniti di ripari atti ad impedire che si acceda ai conduttori stessi senza l'aiuto di scale mobili o di mezzi analoghi.

Speciali disposizioni di sicurezza dovranno adottarsi nei tratti dove i conduttori possano essere toccati dagli agenti telegrafici e telefonici in servizio.

Art. 12.

Quando i binari destinati permanentemente alla riparazione ed al rialzo dei veicoli siano allacciati direttamente a binari di corsa o di manovra, il deviatore di allacciamento deve essere chiuso a

chiave, e la chiave deve essere affidata al capo stazione o a chi per esso.

Art. 13.

I binari delle stazioni sui quali si eseguono riparazioni ai veicoli, debbono essere protetti con segnali di fermata.

I lavori che si eseguono entro le stazioni devono essere protetti con segnali e deve essere prescritto ai macchinisti di rispettare i segnali medesimi.

Art. 14.

L'esercente deve prescrivere che lo sgombrò delle nevi dalle grandi tettoie debba farsi, liberando dapprima le scale di accesso e le passarelle, ove queste esistono, poi le falde del lucernario e la parte superiore delle campate cieche, e da ultimo i fianchi e le docce, procedendo in modo da non compromettere l'equilibrio dei carichi.

Art. 15.

L'esercente deve prescrivere ai capi stazione di allontanare dal servizio gli agenti che diano segni manifesti di non essere in condizioni normali di mente e di corpo.

Art. 16.

L'esercente deve prescrivere che le manovre con locomotive siano eseguite con velocità limitata in relazione ai mezzi di frenatura, in modo da permettere sempre la fermata in pochi istanti e in breve tratto di via: ciò specialmente di notte, in tempo di nebbia e quando la macchina si accosta a un treno già pronto per la partenza.

Le locomotive destinate alle manovre e quelle circolanti temporaneamente sui binari di stazione, debbono, durante la notte, avere accesi i fanali prescritti.

Art. 17.

I troni, detti di gravità, debbono avere sempre un numero di freni manovrati, sufficienti ad arrestare il treno in qualsiasi punto della corsa e con qualunque condizione atmosferica.

Art. 18.

L'esercente deve prescrivere al capo della stazione nella quale ha origine un treno che, prima di dare al capo conduttore l'ordine di partenza, si assicuri che il treno si trovi, in ogni sua parte, per quanto riguarda l'agganciamento, la frenatura e i segnali, nelle condizioni richieste per la sicurezza del treno stesso; che gli agenti di scorta al medesimo siano pronti per salire al loro posto, e che nessuno si trovi sopra, sotto o fra i veicoli.

Art. 19.

L'esercente deve far obbligo al capo conduttore di allontanare dal servizio del treno stesso gli agenti che diano segni manifesti di non essere in condizioni normali di mente e di corpo, e di accertarsi che gli agenti stessi siano forniti degli attrezzi prescritti.

Art. 20.

L'esercente deve prescrivere:

a) che il macchinista, se per una qualsivoglia ragione un treno dovesse fermarsi sotto una galleria, si astenga, per quanto è possibile, dal caricare il fuoco, come anche da ogni altra operazione che possa viziare l'aria del sotterraneo e favorire l'asfissia;

b) che entro le gallerie in cui si siano verificati con qualche frequenza casi di asfissia, anche soltanto incipiente, la prescritta visita all'armamento debba essere per ogni tronco eseguita da una coppia di guardiani, anziché da un guardiano solo.

Art. 21.

L'esercente deve prescrivere che non sia aumentato il carico delle valvole di sicurezza delle locomotive in pressione, e che non sia messo ostacolo al libero funzionamento delle valvole stesse.

Solo in caso di guasto ad una delle bilancie, si potrà permettere di assicurarne la leva, limitatamente a quanto è strettamente necessario per moderare la perdita di vapore, tanto da poter giungere alla prossima stazione provveduta di locomotiva di riserva.

Art. 22.

L'esercente deve proibire di far muovere un treno materiali

prima che tutti gli operai vi abbiano preso posto, e deve essere vietato agli operai di salire o di stare in piedi sui carri o di stare seduti sulle sponde dei carri stessi, o di muoversi dal proprio posto quando il treno è in movimento.

Nel caso in cui si debbano distaccare veicoli dal treno su tronchi di linea con pendenza superiore al 6 per mille, la colonna dei veicoli da distaccare deve essere provvista di un numero di freni adeguato alla massima pendenza del tratto in discesa sino alla prossima stazione, e, durante la fermata, oltre alla chiusura dei freni, si deve assicurare la colonna con barre o zeppe.

Art. 23.

I vani delle porte dei bagagliai, nei compartimenti destinati al personale, debbono essere provvisti di barre di sicurezza o di maniglie interne, alle quali il personale possa tenersi, occorrendo, durante la corsa dei treni.

Art. 24.

I casotti dei frenatori dei veicoli di proprietà delle Amministrazioni ferroviarie italiane, se aperti verso l'interno del binario, quando non si possono chiudere con sportelli, debbono, a misura che i veicoli entreranno nelle officine per riparazioni, essere provvisti di ringhiere.

Art. 25.

Davanti alle porte delle case cantoniere, delle garotte dei deviatori, e in genere dei fabbricati vicini ai binari di corsa o che si aprono verso di essi, debbono impiantarsi muretti, sbarre o altri ripari per impedire agli agenti di attraversare direttamente il binario.

Art. 26.

L'esercente deve prescrivere:

a) che nessun lavoro di natura da interrompere o alterare la regolarità dell'armamento di una ferrovia possa essere incominciato, prima che alle distanze prescritte, e in ambedue le direzioni della medesima, siano stati collocati i segnali di fermata;

b) che i lavori lungo la linea, i quali richiedano precauzioni per la circolazione dei treni, siano protetti con segnali.

Art. 27.

L'esercente deve prescrivere che il macchinista dia il segnale di avviso col fischio ovvero con altri mezzi acustici, quando questi ultimi, con l'autorizzazione del Governo, siano stati sostituiti al fischio:

a) prima di mettere in moto la locomotiva;

b) in vicinanza dei principali passaggi a livello delle stazioni, dei sotterranei, degli scavi profondi ed estesi che siano in curva, come dei tratti in cui da pianta, da case o da altri ostacoli sia intercettata la visuale, o ogni qualvolta vegga sulle ferrovie persone o bestiame;

c) all'avvicinarsi sul luogo dove si eseguono lavori, entro le stazioni o lungo la linea, nei quali casi i segnali d'avviso devono essere ripetuti per richiamare l'attenzione del personale addetto ai lavori medesimi.

Art. 28.

Gli scavi, in prossimità dei binari in esercizio, debbono essere eseguiti a tratti e dopo che siano stati assicurati i binari stessi con puntellature, sottomurazioni od altro.

Art. 29.

L'esercente deve prescrivere che, occorrendo di rimuovere sui ponti metallici i due marciapiedi laterali e la copertura dell'interbinario, sia formato, per gli agenti ed operai che devono transitare lungo la linea, un solido passaggio provvisorio di larghezza non minore di un metro.

Art. 30.

La strada deve essere tenuta, fino a distanza di metri 1.50 dalle rotaie, sgombra da ogni oggetto che non sporga al di sopra del livello delle medesime ed a distanza maggiore quando si tratti di oggetti più alti delle rotaie. Sono eccettuati gli attrezzi e mate-

riali per lavori giornalieri della manutenzione, purchè non impediscano il libero e sicuro transito dei convogli.

I veicoli depositati nelle vie di scarto, che comunicano immediatamente coi binari principali, devono essere assicurati e impediti di muoversi.

Le locomotive ed i veicoli non devono rimanere sulle vie destinate alla circolazione di convogli, salvo se siano protetti da opportuni segnali.

Art. 31.

L'esercente deve vietare ai guardiani di attraversare i binari quando il treno sta per sopraggiungere, anche se ciò si volesse fare per collocarsi dalla parte della linea eventualmente assegnata alla segnalazione normale.

Art. 32.

L'esercente deve prescrivere:

a) che i carrelli non possano circolare che con la scorta e sotto la responsabilità del sorvegliante o del capo squadra (brigadiere) del tronco, o di altro agente autorizzato;

b) che i carrelli debbano circolare con velocità non superiore a quella stabilita dai regolamenti e procedere con ogni precauzione, specialmente nelle forti discese ed in corrispondenza dei passaggi a livello.

Devono essere ricoverati in una stazione o rimossi dal binario, almeno 15 minuti prima dell'ora fissata per l'arrivo o per il passaggio di un treno;

c) che i carrelli debbano avere l'indicazione della loro portata, che non deve essere mai oltrepassata nel carico; il quale deve essere fatto con tutte le cautele necessarie, assicurando inoltre i materiali pesanti o voluminosi in modo, che non possano rovesciarsi per via;

d) che i carrelli debbano essere provvisti di catene con lucchetto o di altro mezzo idoneo a impedire che essi siano arbitrariamente fatti uscire dai binari dove si trovano depositati e messi in circolazione.

Se sono destinati ad essere attaccati in coda ai treni, devono essere muniti di apparecchio speciale di attacco, ed essere provvisti di freno;

e) che sia proibito agli agenti di stare in piedi sui carrelli fatta eccezione per quelli addetti ai segnali e alla manovra del freno e delle manovelle.

Art. 33.

Il Ministero dei lavori pubblici, d'accordo con quello d'agricoltura, industria e commercio, pubblicherà un elenco delle *Merci pericolose e nocive*, contemplate nel regolamento per il trasporto delle medesime sulle strade ferrate, approvato con decreto del Ministero dei lavori pubblici del 18 agosto 1900, n. 6393.

In tale elenco le merci predette saranno distinte nelle categorie e nei gruppi corrispondenti a quelli specificati nel regolamento suaccennato.

Art. 34.

L'esercente deve espressamente vietare:

a) di accettare per il trasporto le merci *esplosive* o *fulminanti* delle categorie 12^a, 13^a e 14^a, al momento in cui non se ne possa fare l'immediato inoltro, salvo che esse debbano spedirsi con treni notturni, nel qual caso si potranno accettare nella stazione soltanto due ore prima del tramonto del sole;

b) di caricare e trasportare a spalla d'uomo i *corrosivi* ed i *veleni* della 2^a categoria, i *tensivi* della 7^a categoria (gruppo 2^o), gli *infiammabili* delle categorie 9^a e 10^a (gruppo 2^o) e gli *esplosivi* e *fulminanti* delle categorie 12^a, 13^a e 14^a;

c) di effettuare il deposito ed il carico promiscuo fra i *corrosivi* della categoria 2^a (gruppo 1^o), i *combustibili* della 4^a e 10^a categoria e gli *esplosivi* e *fulminanti* con prodotti chimici infiammabili ed esplodenti rispettivamente, e così pure fra gli *esplosivi* della categoria 11^a e quelli delle categorie 12^a, 13^a e 14^a e fra i *combustibili* della 4^a categoria con acidi clorico e nitrico, e con merci delle categorie 6^a e 10^a;

d) di caricare in carri chiusi i *corrosivi* o *veleni liquidi* (categoria 2^a, gruppo 1^o); ed in carri aperti i *corrosivi* e i *veleni solidi* (categoria 2^a, gruppo 2^o), gli *infiammabili* della 10^a categoria e gli *esplosivi* o *fulminanti*;

e) di effettuare manovre a spinta dei carri contenenti *esplosivi* delle categorie 12^a, 13^a e 14^a;

f) di adoperare il freno nei veicoli contenenti merci *infiammabili* della 9^a categoria e merci *esplosive* delle categorie 12^a, 13^a e 14^a;

g) di collocare i carri contenenti *combustibili* della 4^a categoria presso altri contenenti *infiammabili* delle categorie 8^a, 9^a e 10^a, ed *esplosivi* delle categorie 12^a, 13^a e 14^a.

Art. 35.

L'esercente deve prescrivere:

a) che tutti i carri indicati alla lettera g dell'articolo 34, siano collocati più lontano che sia possibile dalla locomotiva, e che siano separati, mediante almeno un carro chiuso, vuoto o carico di materia inerte, dalle carrozze viaggiatori; e che quando le merci *esplosive* delle categorie 12^a, 13^a e 14^a siano trasportate con treni merci, i carri che le contengono siano preceduti e seguiti almeno da tre carri chiusi, vuoti o carichi di materia inerte;

b) che le pareti esterne dei carri contenenti merci delle categorie 2^a, 8^a, 9^a, 10^a, 11^a, 12^a, 13^a e 14^a portino un cartello con la scritta rispettivamente di: *corrosivi* o *veleni infiammabili* od *esplosivi*.

Art. 36.

L'esercente deve prescrivere che per il trasporto delle merci *esplosive* e *fulminanti* (categorie 12^a, 13^a e 14^a) si adoperino carri provvisti di molle di sospensione o di repulsione, preferibilmente coperti di zinco, senza freno, e se l'avessero, ne dev'essere impedito assolutamente l'uso con l'applicazione di piombi, facendo apposita annotazione sul foglio di corsa.

Deve inoltre essere assolutamente accertato, che tali carri chiudano bene; che non abbiano aperture o fessure per le quali possano entrare faville; che non vi siano chiodi, viti o altre sporgenze che possano, durante il viaggio, danneggiare gli imballaggi.

Il carico e lo scarico non dovrà mai farsi di notte, senza speciale autorizzazione dell'esercente: e quando non potesse essere fatto su binari lontani da quelli di corsa, se ne dovrà dare avviso, per mezzo della precedente stazione di fermata, ai macchinisti, acciocchè, nel passare per le stazioni nelle quali si trovassero queste merci: non aprano la porta del fornello per alimentare il fuoco, o tanto meno per nettarlo.

Art. 37.

L'esercente deve prescrivere che, quando partono spedizioni di materie *esplosive* e *fulminanti* delle categorie 12^a, 13^a e 14^a, il capo della stazione di origine avvisi le stazioni successive, fino e compresa quella di destinazione.

Art. 38.

L'esercente deve prescrivere che i carri contenenti materie *esplosive* delle categorie 12^a, 13^a e 14^a siano sorvegliati nelle stazioni da un manovale, e durante il viaggio da un frenatore.

A questo agente sarà fatto obbligo di allontanare chiunque si avvicini con fuochi, con sigari accesi, e simili, e di non permettere ad alcuno di salire sui carri contenenti queste materie.

Art. 39.

L'esercente deve prescrivere che della giacenza in stazione, nella quantità e qualità determinate dalla legge, di merci *esplosive* appartenenti all'Amministrazione militare, e ai privati, sia informata sempre l'autorità di pubblica sicurezza, alla quale spetta di decidere, se della custodia e sorveglianza delle medesime debbano essere incaricati anche i propri agenti.

Art. 40.

Nelle ferrovie a trazione elettrica l'esercente deve prescrivere:

a) che è vietato di toccare qualsiasi filo delle condutture

elettriche che eventualmente fosse caduto, salvo il caso di disposizioni in contrario dell'esercente;

b) che le riparazioni ai guasti delle condutture elettriche debbano essere dirette da apposito agente, proviamente autorizzato;

c) che è vietato di toccare la terza rotaia agli agenti non addetti alle condutture elettriche;

d) che i lavori di manutenzione o di riparazione dell'armamento del corpo stradale che richiedessero spostamenti della terza rotaia o dei supporti isolanti che la sostengono, o che costituissero pericolo per gli operai che venissero in contatto con la medesima, debbono essere sempre diretti da apposito agente autorizzato.

Art. 41.

Nelle principali stazioni, in ogni officina e deposito locomotive devono esser mantenute cassette sempre fornite dei medicinali e del materiale necessari per l'immediata medicazione antisettica delle ferite per infortunio sul lavoro.

Art. 42.

L'esercente deve fare un estratto di quelle disposizioni concernenti la prevenzione degli infortuni sul lavoro, le quali devono essere osservate dai suoi agenti considerati operai ai sensi della legge 17 marzo 1898, n. 80.

Ciascun agente stabile riceve, a cura dell'esercente, una copia dell'estratto ed attesta, con la firma o col segno di croce, alla presenza di due testimoni, che possono essere anche agenti ferroviari, di averlo ricevuto.

Per gli agenti non stabili si provvederà mediante affissione degli estratti nelle stazioni, nelle officine e nei depositi

Art. 43.

Per l'osservanza delle disposizioni contenute nel presente regolamento, la vigilanza governativa è esercitata dal R. Ispettorato generale per l'esercizio delle strade ferrate, per mezzo dei Circoli d'ispezione, a norma dell'art. 88 del regolamento per l'esecuzione della legge 17 marzo 1898, n. 80, approvato con R. decreto 25 settembre 1898, n. 411.

Art. 44.

Il presente regolamento entrerà in vigore un anno dopo la sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale del Regno*.

Visto, d'ordine di Sua Maestà:

Il Ministro di Agricoltura, Industria e Commercio
G. BACCELLI.

Il Numero 227 della Raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno contiene il seguente decreto:

VITTORIO EMANUELE III

per grazia di Dio e per volontà della Nazione

RE D'ITALIA

Visto il R. decreto 30 luglio 1888, n. 5029, con cui il porto di Spezia fu classificato in 1ª categoria nei riguardi della difesa militare e in II categoria, 2ª classe, 2ª serie, nei rapporti commerciali;

Ritenuto che la quantità delle merci imbarcate e sbarcate in ciascuno degli anni del triennio 1899-1901, superò nel detto porto le 100,000 tonnellate;

Visti gli articoli 3 e 7 della legge organica pei porti spiagge e fari, 2 aprile 1885 (Testo unico), n. 3095 e gli articoli 9 e 10 del Regolamento 9 maggio 1901, n. 327 per l'esecuzione della legge anzidetta;

Sulla proposta del Nostro Ministro Segretario di Stato pei Lavori Pubblici;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Il porto di Spezia, ferma restando la classificazione in 1ª categoria nei riguardi della difesa militare, è promosso dalla 2ª alla 1ª serie della 2ª classe, II categoria, nei rapporti commerciali.

Tale variazione di serie avrà effetto col 1º luglio 1903.

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

Dato a Roma, addì 7 maggio 1903.

VITTORIO EMANUELE.

BALENZANO.

Visto, *Il Guardasigilli: Cocco-Ortu.*

VITTORIO EMANUELE III

per grazia di Dio e per volontà della Nazione

RE D'ITALIA

Vista la deliberazione 17 dicembre 1900, approvata il 26 febbraio 1903 dalla Giunta provinciale amministrativa, con la quale il Consiglio provinciale di Genova stabili di cancellare dall'elenco delle strade della provincia un tratto di quella della Riviera di Ponente, in territorio dei Comuni di Loano e Borghetto S. Spirito;

Viste le deliberazioni 18 novembre 1902 e 31 marzo 1901, con le quali i predetti Comuni annuirono al passaggio del suaccennato tratto di strada fra le comunali, ciascuno per la parte scorrente nel proprio territorio;

Ritenuto che, eseguite le prescritte pubblicazioni non vennero contro la progettata classificazione prodotte opposizioni;

Ritenuto che, avendo l'Amministrazione provinciale di Genova provveduto per una parziale deviazione della strada della Riviera di Ponente, il tratto di detta strada fra l'abitato di Loano e l'accesso di sinistra del ponte sul rivo Varatelle presso l'abitato di Borghetto Santo Spirito ha cessato di avere i caratteri stabiliti dalla legge per essere annoverato fra le provinciali, mentre può ancora servire alle comunicazioni che interessano i Comuni nel territorio dei quali esso scorre;

Visti gli articoli 13, 14 e 15 della legge 20 marzo 1865, allegato F;

Sentito il parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici;

Sulla proposta del Nostro Ministro Segretario di Stato per i Lavori Pubblici;

Abbiamo decretato e decretiamo:

È cancellato dall'elenco delle strade provinciali di Genova il tratto della strada della Riviera di Ponente compreso fra l'abitato di Loano e l'accesso di sinistra del ponte sul rivo Varatelle presso l'abitato di Borghetto S. Spirito, che è stato sostituito da una deviazione della strada stessa costruita da quell'Amministrazione provinciale.

Il predetto Nostro Ministro proponente è incaricato