Piacenza, marzo 1938 XVI.

On. Ispettorato Generale
Ferrovie Tramvie ed Automobili

Roma.

Sussidio straordinario di esercizio.

Con sua istanza n. 1133-978 del 17 luglio 1937, questa Società ha chiesto una sovvenzione straordinaria di esercizio per il periodo 1 agosto 1932 - 30 giugno 1937.

Sulla domanda l'On. Circolo d'Ispezione di Bologna ha svolto l'istruttoria prescritta da codesto Ecc. Ministero, ed ha regolarmente riferito.

Preme ora alla società di sottoporre qualche ulteriore considerazione prima che la domanda venga all'esame degli organi deliberativi.

I. LE CONSEGUENZE DELLE PERDITE.

Come è noto, la procedura di concordato preventivo, iniziata nel 1932, potrà forse chiudersi fra breve mediante la distribuzione del ricavo delle indennità liquidate per la revoca di concessione delle due linee ferroviarie non costruite, in base al R.Decreto approvato dal Consiglio dei Ministri del 22 febbraio scorso, purchè però si raggiungano accordi con il creditore postergato come si dirà più innanzi.

Anche supposta però una felice conclusione della faticata procedura di concordato, la nostra società non può dissimularsi la grave, anche più grave situazione, nella quale essa viene a trovarsi senza poter più fare assegnamento su cespiti straordinari nè su concessioni da parte dei creditori. La causa di questa grave situazione denunciata con la citata istanza del 17 luglio 1937 è illustrata in quel documento che per ragioni di brevità si vuole integralmente richiamare: tale causa è nelle perdite

di esercizio accumulate negli ultimi anni e gravanti in modo intollerabile sugli anni venturi.

Le ragioni delle perdite verificatesi sono state da noi minutamente indicate nella nostra domanda e sono state accertate e, riteniamo, riconosciute dal Circolo di Bologna nella sua istruttoria: ci esoneriamo pertanto dal ripeterci, limitandoci a ricordare i titoli principali di perdita:

1° il prolungarsi dell'esercizio tramviario per gli ostacoli inserti nel campo sindacale contro gli esoneri del personale, così che gli esoneri si poterono laboriosamente conseguire solo in modo graduato dal 1933 al 1938 nonostante le più diligenti trattative e con l'intervento del Ministero delle Corporazioni;

2° l'aumentato costo della mano d'opera e delle materie prime, in particolare dei combustibili e dei lubrificanti;

3° la promiscuità della trazione a vapore ed elettrica sulla ferrovia Piacenza-Bettola rispettivamente per il traffico merci e per quello passeggeri;

4° i danneggiamenti intervenuti alle difese contro le acque del T.Nure nelle decorse stagioni delle pioggie autunnali, ed infine la sopravvenuta imponente frana di Riva sulla ferrovia Piacenza-Bettola.

Le prospettive di un miglioramento della situazione per gli esercizi successivi purtroppo non si sono avverate per il 1937: anzi la situazione si è nel suo complesso sensibilmente aggravata, tanto per il presente quanto per l'immediato futuro.

Comunque già nella istanza sopraricordata si è posto in luce come, anche nel caso più favorevole di raggiungimento del pareggio nell'esercizio ferroviario della Piacenza-Bettola, le perdite accumulate (tramviarie e ferroviarie) gravano e graveranno sulla Gift. Esse quindi costituiscono una minaccia per la continuità del servizio della linea Piacenza-Bettola, unica attività sociale.

Non si può dimenticare che l'azienda è unica.

Ed i debiti (capitale e interessi) gravano su di essa. E debbono prima o poi essere pagati. Basta che uno dei creditori (oggi più o meno ipnotizzati dalla situazione concordaria della società e dalla generica speranza di un assestamento) promuova atti esecutivi, perchè tutto il debole edificio crolli sotto una realtà, che è troppo evidente e controllata, perchè ci si debba indugiare in nuove illustrazioni. Il fatto che la società non è caduta fino ad ora non prova che essa possa resistere all'infinito. Il mulo troppo carico ad un certo momento piega le ginocchia.

L'azienda è unica come abbiamo detto. La distinzione fra perdite tramviarie e perdite ferroviarie, perfettamente legittima come mezzo d'indagine, non esclude però la conclusione che le perdite esistono e la società deve provvedervi. Donde trarre i mezzi per farvi fronte, anche se le perdite non aumenteranno come pure è temibile? A questa domanda non esiste altra risposta se non la ricerca di mezzi straordinari. Li abbiamo chiesto sotto forma di sussidio straordinario alla sola fonte che la legge e la situazione ci consentono.

Se l'aiuto chiesto non venisse, lo sforzo immane compiuto per ottenere ed eseguire il concordato avrebbe sì raggiunto il risultato di conseguire e ripartire fra i creditori del 1932 alcune diecine di milioni rendendo meno acerbo il loro sacrificio, ma non avrebbe affatto raggiunto l'altro risultato che deve ritenersi principale dal punto di vista della Pubblica Amministrazione: sanare con la legale provvidenza del concordato il dissesto passato e porre l'azienda in condizioni di vita normale.

Questo scopo sarà frustrato dalla permanenza del debito di esercizio e dalla minaccia di crollo, con il conseguente ed evidente pericolo di interruzione del servizio.

II. L'AMMONTARE DELLE PERDITE

Dai prospetti dimostrativi e dai documenti che si sono offerti all'esame di codesto Ecc. Ministero e dell'On. Circolo Ferroviario risulta confermato che la perdita di esercizio dal 2-8-1932 al 30-6-1937 è nella misura esposta nella nostra richiesta del 17 luglio 1937, cioè di L. 2.243.205,38.

Durante le indagini svolte dal Circolo Ferroviario la società ha avuto occasione di conoscere talune considerazioni dei funzionari incaricati del controllo. In particolare sembra che si volesse applicare una grave riduzione al calcolo delle perdite, fondandola sulla apparente sopravvenienza attiva di L. 1.099.850, derivante in realtà dalla gestione di concordato.

La <u>situazione dei debiti residui del concordato</u>, tenuto conto dei ben maggiori importi già pagati ai creditori, risulta la seguente :

Creditori con riservato dominio	L. 1.540.000
Creditori chirografari	" 2.840.000
Creditore chirografario postergato	" 3.620.000
TOTALE	L. 8.000.000

Durante il procedimento di concordato la Società definì transattivamente la sua posizione nei confronti di taluni creditori con riservato dominio, convenendo la corresponsione di una percentuale anzichè del preteso 100%. Con ciò il complesso dei debiti di concordato si è ridotto appunto dello importo in questione di L. 1.099.850 scendendo così effettivamente a circa L. 6.900.000. Siccome la Società ricaverà l'importo di L. 3.750.000 quale indennizzo convenuto per la revoca parziale della concessione delle Ferrovie elettriche piacentine, appare evidente che la Società rimarrà gravata da un residuo debito di concordato pari alla differenza fra le due somme suindicate cioè di L. 3.150.000. Questa somma corrisponde all'incirca al debito verso il creditore postergato, anzi, poichè vi saranno ancora spese e aggravi da liquidarsi, si può concludere che il creditore postergato rimane totalmente scoperto. E siccome creditore postergato significa pur sempre creditore, la situazione deficitaria della società è chiara, anche se essa è di L. 1.099.850 meno deficitaria di quanto sarebbe

stata senza gli abbuoni sui riservati domini.

Ma tutto questo nulla ha a che vedere con l'esercizio.

L'esercizio ha cagionato le perdite delle quali si sta facendo l'esame. E sulle perdite di esercizio, quali sono state esposte e risultano controllate, la situazione patrimoniale e di concordato non ha la minima influenza.

La contabilizzazione operata delle Lire 1.099.850 non ha costituito altro che un puro accorgimento per consentire alla Società di evitare che il deficit risultante dai bilanci superasse la terza parte del capitale sociale, il che avrebbe imposto i provvedimenti prescritti dall'art.146 del Codice di Commercio. Questo avrebbe recato inutile scompiglio nei rapporti con i vecchi creditori e con la Provincia, suscitando questioni sulla esecuzione dei complessi patti di concordato che fortunatamente sono vicini ad essere eseguiti.

Con questa spiegazione, doverosa quanto chiara, l'Ecc. Ministero vedrà come la perdita di esercizio sia purtroppo quella che si è denunciata. Cioè di L.2.243.205,38. E ciò oltre al deficit del concordato, che, pur dopo l'abbuono sopra illustrato, rimane sempre di L. 3.150.000.

Quanto al soccorso, la Società si rimette alla benevolenza dei Superiori ed alla equa gestione dei mezzi disponibili. E se l'aiuto sarà notevole, raddoppierà lo zelo che la Società pone per uscire dalle strettoie.

III. L' ESERCIZIO FERROVIARIO.

Sembra che l'On.Circolo abbia sospeso ogni esame per il I° semestre 1937, in attesa di conoscere l'esito dell'esercizio dell'intero anno. La Società non avrebbe che da prenderne atto, riservandosi di tornare in argomento dopo l'approvazione da parte dell'Assemblea del bilancio sociale chiuso al 31 dicembre 1937.

Per il precedente periodo dell'esercizio ferroviario (2° semestre 1933 e anni 1934,1935 e 1936) ci risulterebbe che il Circolo abbia stralciato dalle partite passive,

quali espeste nei computi dimostrativi delle perdite subite nei singoli esercizi, le voci di spesa ed oneri relativi ai canoni dovuti alla Provincia di Piacenza per il ripristino delle strade sgomberate dalle cessate tramvie ed agli interessi sul prestito obbligazionario S.I.F.T. 5% per gli importi non pagati nel periodo considerato: e ciò perchè dette voci non hanno stanziamenti nei bilanci approvati dall'Assemblea sociale. La Società è indifferente ad attribuire tali voci al bilancio di competenza piuttosto che a quello dell'annata di effettivo pagamento di dette cifre: si riserva naturalmente di chiederne il riconoscimento qualora le circostanze la costringessero a presentare altra domanda di sovvenzione straordinaria per gli esercizi successivi.

D'altra parte si ritiene che il Circolo abbia incluso nelle partite dei bilanci di esercizio dei vari anni del periodo 1933-1936 l'importo della sovvenzione governativa di esercizio per la ferrovia Piacenza-Bettola, non stanziato nei rispettivi bilanci perchè non incassato, senza includere nelle contropartite passive i fondi di rinnovamento pure non stanziati in bilancio la cui costituzione è garantita dal vincolo sulla sovvenzione di esercizio. La Società chiederà con pratica apposita di essere esonerata dalla predetta costituzione dei fondi di rinnovamento.

IV. MODO DI SOVVENZIONE.

Infine si ha motivo di ritenere che il Circolo abbia proposto a codesto Ecc. Ministero di corrispondere a questa Società per intero ed in una sola soluzione una sovvenzione pari all'ammontare della perdita dell'esercizio 1936, nonchè per ora una sovvenzione pari ad un quinto dell'ammontare delle perdite cumulate negli esercizi precedenti.

Questa Società pure essendo grata per l'accoglimento anche parziale che verrebbe così dato alle sue richieste, non può non sottolineare la inefficacia del provvedimento proposto, ai fini di sostenere convenientemente l'esercizio in

corso della ferrovia Piacenza-Bettola. La piccolezza del= l'aiuto in confronto ai bisogni e inoltre il frazionamento in rate di un importo già gravemente ridotto non corrispon= dono alla urgente irrevocabile necessità dell'Azienda.

La Società si permette pertanto di insiste= re perchè codesto Ecc.Ministero voglia considerare la gravi= tà della situazione e accordare una sovvenzione straordinaria di esercizio pari o adeguata all'ammontare globale delle per= dite di esercizio del periodo in esame, nonchè il suo versa= mento in una volta sola.

AVVOCATO GIVLIO BERGMANN
Avv. ACHILLE GVERRASIO - Avv. ALBERTO LEONARDI

MILANO (109)
Meravigli, 14
Telef. 82-859

15-3-1938.

A S.E.On. Ivanoe Bonomi
Piazza della Libertà, 4
Roma.

La ringrazio della notizia gentilmente mandatami dopo la delibera del Consiglio dei Ministri. So che il decreto sta procedendo verso la pubblicazione.

Le mando ora in due esemplari la bozza della lettera predisposta per ribattere le considerazioni accennate dal Comm. De Cupis nell'ultimo colloquio. Gradirei sapere se Ella preferisce interpellare in via riservata circa l'idoneità del testo redatto, ovvero lasciarlo in esame e poi andare con me a sentire il parere del funzionario.

Nel primo caso Ella può provvedere senz'altro. Nel secondo caso io potrei recarmi a Roma al principio della prossima settimana (dal 21 in avanti) oppure dopo il 31.

Le sarei gratissimo se volesse rispondermi tosto una parola per mia norma.

Cordiali ossequi

L. Bergmann

AVVOCATO GIULIO BERGMANN
AVV. ACHILLE GVERRASIO - AVV. ALBERTO LEONARDI

MILANO (109)
Manzoni, 14
Telef. 82-859

19. III. 38

Da Bergamo, Eccellenza, di quanto mi risponde con la sua del 17 intorno alla lettera predisposta per l'Ispettorato F. I. A. e al suo diario preventivo. E la mia visita possibilmente opportuna potremo stabilirla per aprile.

E intanto il testo venisse approvato, la Società potrà spedire la lettera senza attendere le conversazioni successive. Ma la cosa non è urgente per sua natura, salvo che l'urgenza non venga suggerita dagli uffici.

Mi è pervenuta anche la sua del 16 con l'unito decreto e me ne sono tenuto conto, sperando che di presentino occasioni del genere.

Cordiali ossequi

Dev.
G. Bergmann

Roma, 1 aprile 38

1

Caro Bergmann,

Ho conferito con il ~~Direttore~~ Vice Ispettore Generale al quale ho sottoposta la bozza di lettera che la Soc. delle Tramvie Vicentine ha predisposto per la comunicazione incaricata di ~~chiedere~~ concedere speciali straordinari di esercizio.

Il parere dell'egregio funzionario - che si conserva acquisita la sua amicizia - è stato contrario alla forma dell'esposto ~~e diretto ad ottenere speciali straordinari~~ che pretenda non fatta da ~~parte~~ incontrare le singolarità della ~~concessione~~ concedente la ~~facoltà~~ facoltà dei mezzi della concessione ~~egli ha suggerito~~ suggerito che il ricorso circa il fatto verificato e le sue eventuali

che egli reputa poco rimunerata
alla specialissima psicologia
della commissione, la quale
pare si turbi e si irriti
si scomfini da quelle che
sono le perdite di esercizio
e i modi per ripararle.
Ne sostanza ~~[illegible]~~ si dovrebbe
fare - secondo il consiglio del
funzionario amico - un esposto
strettamente contenuto nei
limiti di competenza della
commissione. E poi che s'impone
da superare è questo: che
l'esercizio della ferrovia dovrebbe
di per se attivo e non tale
da ottenere sussidio se non
fosse oberato dalle passività
derivanti dai disastri bellici
delle scomparse franchigie, dimo

dimostrare - con una argomentazione serrata e confortata da cifre - che è il morto che afferra il vivo e minaccia di fargli fare la stessa fine. La necessità di tener conto delle passività delle aziende morte travia per far vivere la vitale ferrovia.

Io le propongo una cosa che credo pratica. Ella dovrebbe venire a Roma con tutti i dati di bilancio necessari. Insieme metteremo giù in un paio d'ore la nuova istanza, e nel frattempo la faremo leggere al funzionario e, dopo gli eventuali ritocchi, la faremo firmare e consegnare. ~~In una giornata potremo~~

Ella mi aveva detto

che ~~dopo~~ di' prima di' aprile
poteva dedicare una giornata
intera a questa questione, Egli
scelga il giorno e mi' avverta
perche possa prendere
gli opportuni accordi.
Con molti cordiali saluti.

AVVOCATO GIVLIO BERGMANN
Avv. ACHILLE GVERRASIO - Avv. ALBERTO LEONARDI

MILANO (109)
Meravigli, 14
Telef. 82-859

4-4-1938.

A S.E. On. Avv. Ivanoe Bonomi
Piazza Libertà, 4
Roma.

Sift - Ministero.

La ringrazio per la Sua del 1 e sono d'ac= cordo di recarmi a Roma per concretare il testo della lettera per l'Ispettorato relativa al sussidio straordinario di eserci= zio.

Oggi mi sono procurato il materiale e so= no irto di cifre che potremo inserire nella dimostrazione.

Sarò probabilmente da Lei giovedì o al più tardi venerdì mattina, per modo che si potrà stabilire il colloquio all'Ispettorato per venerdì 8 o sabato 9.

Mi riservo di precisarLe domani o posdo= mani la mia visita.

Cordiali ossequi

G. Bergmann

AVVOCATO GIVLIO BERGMANN
Avv. ACHILLE GVERRASIO - Avv. ALBERTO LEONARDI

MILANO (109)
Mercatini, 14
Telef. 82-859

6-4-1938.

ESPRESSO

A S.E. On. Avv. Ivanoe Bonomi
piazza della Liberta, 4
Roma.

Le confermo la mia del 4 corr. ed il mio arrivo nella giornata di domani.

Venerdì mattina 8 sarò impegnato per una seduta ma verso le 10 Le telefonerò per sentire a che ora Ella mi può ricevere. Verrò con gli appunti e le cifre di bilancio utili a completare la lettera all'Ispettorato relativa al sussidio straordinario. Resterò a Roma sabato ed occorrendo anche lunedì.

So che il sig.Carducci ha comunicato all'Ing.Semenza notizie favorevoli sul decreto di revoca e sentirò con interesse le ulteriori informazioni sul rapido progredire di questa pratica verso la fine.

Cordiali ossequi

Bergmann

14 aprile 1938 XVI

Sussidio straordinario di esercizio

On. ISPETTORATO GENERALE FERROVIE TRAMVIE AUTOMOBILI

R O M A

Con sua istanza N.1133-978 del 17 luglio 1937, questa Società ha chiesto una sovvenzione straordinaria di esercizio per il periodo I agosto 1932 - 30 giugno 1937.

Sulla domanda l'On. Circolo d'Ispezione di Bologna ha svolto l'istruttoria prescritta da Codesto Ecc. Ministero, ed ha regolarmente riferito.

Preme ora alla Società di sottoporre qualche ulteriore considerazione prima che la domanda venga all'esame degli organi deliberativi.

I. LE CONSEGUENZE DELLE PERDITE

Nella nostra istanza del 17 luglio 1937 si è già dimostrato come le perdite di esercizio accumulate negli ultimi anni gravino in modo intollerabile sugli esercizi venturi.

Le ragioni delle perdite verificatesi sono state da noi minutamente indicate nella nostra domanda e sono state accertate e, riteniamo, riconosciute dal Circolo di Bologna nella sua istruttoria: ci esoneriamo pertanto dal ripeterci, limitandoci a ricordare i titoli principali di perdita:

I° il prolungarsi dell'esercizio tramviario per gli ostacoli insorti nel campo sindacale contro gli esoneri del personale, così che gli esoneri si poterono laboriosamente conseguire solo in modo gradua=

to dal 1933 al 1938 nonostante le più diligenti trattative e con l'intervento del Ministero delle Corporazioni;

2° l'aumentato costo della mano d'opera e delle materie prime, in particolare dei combustibili e dei lubrificanti;

3° la promiscuità della trazione a vapore ed elettrica sulla ferrovia Piacenza-Bettola rispettivamente per il traffico merci e per quello passeggeri;

4° i danneggiamenti intervenuti alle difese contro le acque del T.Nure nelle decorse stagioni dalle piogge autunnali, ed infine la sopravvenuta imponente frana di Riva sulla ferrovia Piacenza-Bettola.

Le prospettive di un miglioramento della situazione per gli esercizi successivi purtroppo non si sono avverate per il 1937: anzi la situazione si è nel suo complesso sensibilmente aggravata, tanto per il presente quanto per l'immediato futuro.

Comunque già nella istanza sopraricordata si è posto in luce come, anche nel caso più favorevole di raggiungimento del pareggio nell'esercizio ferroviario della Piacenza-Bettola, le perdite accumulate (tramviarie e ferroviarie) gravano e graveranno sulla S.I.F.T.. Esse quindi costituiscono una minaccia per la continuità del servizio della linea Piacenza-Bettola, unica attività sociale.

Non si può dimenticare che l'azienda è unica, ed i debiti (capitale ed interessi) gravano su di essa. E debbono prima o poi essere pagati. Basta che uno dei creditori promuova atti esecutivi, perchè tutto il debole edificio vacilli sotto una realtà, che è troppo evidente e controllata, perchè ci sia debba indugiare in nuove illustrazioni. Il mulo troppo carico ad un certo momento piega le ginocchia.

L'azienda è unica come abbiamo detto. La distinzione fra perdite tramviarie e perdite ferroviarie, perfettamente legittima come mezzo d'indagine, non esclude però la conclusione che le perdite esistono e la Società deve provvedervi. Donde trarre i mezzi per farvi fronte,

anche se le perdite non aumenteranno come pure è temibile? A questa domanda non esiste altra risposta se non la ricerca di mezzi straordinari. Li abbiamo chiesto sotto forma di sussidio straordinario alla sola fonte che la legge e la situazione ci consentono.

II. L'AMMONTARE DELLE PERDITE

Dai prospetti dimostrativi e dai documenti che si sono offerti all'esame di Codesto Ecc.Ministero e dell'On.Circolo Ferroviario risulta confermato che la perdita di esercizio dal 2-8-1932 al 30-6-937 è nella misura esposta nella nostra richiesta del 17 luglio 1937.

Tali perdite, per gli esercizi presi in esame dal 1932 al 1936, pure notevolmente ridotte dal Circolo di Bologna, sono le seguenti:

Anno	Tramvie	Ferrovia
1932	61.757	-
1933	662.999	-
1934	617.412	225.300
1935	139.917	48.978
1936	75.716	5.096
	1.557.801	279.374

Da queste somme vanno dedotti i modesti e transitori utili dati dalla nuova ferrovia nel 1933 in L. 28.426; ma a questi risultati vanno aggiunte le partite del 1937, anno nel quale si è verificata la frana, che costa circa mezzo milione, per modo che le perdite complessive superano i duemilioni e trecentomila lire.

Durante le indagini svolte dal Circolo Ferroviario la Società ha avuto occasione di conoscere talune considerazioni dei funzionari incaricati del controllo. In particolare sembra che si volesse applicare una grave riduzione al calcolo delle perdite, fondandola sulla apparente sopravvenienza attiva di L. 1.099.850, derivante in realtà dalla gestione di concordato.

La situazione dei debiti residui del concordato, tenuto conto dei ben maggiori importi già pagati ai creditori, risulta la seguente:

Creditori con riservato dominio	L. 1.540.000
Creditori chirografari	" 2.840.000
Creditore chirografario postergato	" 3.620.000
TOTALE	L. 8.000.000

Durante il procedimento di concordato la Società definì transattivamente la sua posizione nei confronti di taluni creditori con riservato dominio, convenendo la corresponsione di una percentuale anzichè del preteso 100%. Con ciò il complesso dei debiti di concordato si è ridotto appunto dello importo in questione di L.1.099.850 scendendo così effettivamente a circa L. 6.900.000. Siccome la Società riscaverà l'importo di L. 3.750.000 quale indennizzo convenuto per la revoca parziale della concessione delle Ferrovie elettriche Piacentine, appare evidente che la Società rimarrà gravata da un residuo debito di concordato pari alla differenza fra le due somme suindicate cioè di L. 3.150.000. Questa somma corrisponde all'incirca al debito verso il creditore postergato, anzi, poichè vi saranno ancora spese e aggravi da liquidarsi, si può concludere che il creditore postergato rimane totalmente scoperto. E siccome creditore postergato significa pur sempre creditore, la situazione deficitaria della Società,è chiara, anche se essa è di L. 1.099.850 meno deficitaria di quanto sarebbe stata senza gli abbuoni sui riservati domini.

Ma tutto questo nulla ha a che vedere con l'esercizio.

L'esercizio ha cagionato le perdite delle quali si sta facendo l'esame. E sulle perdite di esercizio, quali sono state esposte e risultano controllate, la situazione patrimoniale e di concordato non ha la minima influenza.

La contabilizzazione operata delle lire 1.099;850 non ha costituito altro che un puro accorgimento per consentire alla Società

di evitare che il deficit risultante dai bilanci superasse la terza parte del capitale sociale, il che avrebbe imposto i provvedimenti prescritti dall'art.146 del Codice di Commercio. Questo avrebbe recato inutile scompiglio nei rapporti con i vecchi creditori e con la Provincia, suscitando questioni sulla esecuzione dei complessi patti di concordato che fortunatamente sono vicini ad essere eseguiti.

Con questa spiegazione, doverosa quanto chiara, l'Ecc.Ministero vedrà come la perdita di esercizio sia purtroppo quella che si è denunciata.

Quanto al soccorso,la Società si mette alla benevolenza dei Superiori ed alla equa gestione dei mezzi disponibili. E se l'aiuto sarà notevole, raddoppierà lo zelo che la Società pone per uscire dalle strettoie.

III. L'ESERCIZIO FERROVIARIO

Sembra che l'On. Circolo abbia sospeso ogni esame per il I° semestre 1937, in attesa di conoscere l'esito dell'esercizio dell'intero anno. La Società non avrebbe che da prenderne atto, riservandosi di tornare in argomento dopo l'approvazione da parte dell'Assemblea del bilancio sociale chiuso al 31 dicembre 1937.

Per il precedente periodo dell'esercizio ferroviario (2° semestre 1933 e anni 1934, 1935 e 1936) ci risulterebbe che il Circolo abbia stralciato dalle perdite passive, quali esposte nei computi dimostrativi delle perdite subite nei singoli esercizi, le voci di spesa ed oneri relativi ai canoni dovuti alla Provincia di Piacenza per il ripristino delle strade sgomberate dalle cessate tramvie ed agli interessi sul prestito obbligazionario S.I.F.T. 5% per gli importi non pagati nel periodo considerato: e ciò perchè dette voci non hanno stanziamenti nei bilanci approvati dall'Assemblea sociale. La Società è indifferente ad attribuire tali voci al bilancio di competenza piuttosto che a quello dell'annata di effettivo pagamento di dette cifre: si riserva naturalmente di chiederne il riconoscimento qualora le circostanze la co-

stringessero a presentare altra domanda di sovvenzione straordinaria per gli esercizi successivi.

D'altra parte si ritiene che il Circolo abbia incluso nelle partite dei bilanci di esercizio dei vari anni del periodo 1933-1936 l'importo della sovvenzione governativa di esercizio per la ferrovia Piacenza-Bettola, non stanziato nei rispettivi bilanci perchè non incassato, senza includere nelle contropartite passive i fondi di rinnovamento pure non stanziati in bilancio la cui costituzione è garantita dal vincolo sulla sovvenzione di esercizio. La Società chiederà con pratica apposita di essere esonerata dalla predetta costituzione dei fondi di rinnovamento.

IV. MODO DI SOVVENZIONE

Infine si ha motivo di ritenere che il Circolo abbia proposto a Codesto Ecc. Ministero di corrispondere a questa Società per intero ed in una sola soluzione una sovvenzione pari all'ammontare della perdita dell'esercizio 1936, nonchè per ora una sovvenzione pari ad un quinto dell'ammontare delle perdite cumulate negli esercizi precedenti;

Questa Società pure essendo grata per l'accoglimento anche parziale che verrebbe così dato alle sue richieste, non può non sottolineare la inefficacia del provvedimento proposto, ai fini di sostenere convenientemente l'esercizio in corso della ferrovia Piacenza-Bettola. La piccolezza dell'aiuto in confronto ai bisogni ed inoltre il frazionamento in rate di un importo già gravemente ridotto non corrispondono all'urgente irrevocabile necessità dell'Azienda.

La Società si permette pertanto di insistere perchè Codesto Ecc.Ministero voglia considerare la gravità della situazione e accordare una sovvenzione straordinaria di esercizio pari o adeguata all'ammontare globale delle perdite di esercizio del periodo in esame, nonchè il suo versamento in una volta sola.

Con ossequio

(ING. DI DEGO)

AVVOCATO GIVLIO BERGMANN
Avv. ACHILLE GVERRASIO - Avv. ALBERTO LEONARDI

MILANO (109) Manzoni, 14 Telef. 82-859

16-1-1939.

A S.E.On.Avv.Ivanoe Bonomi
Piazza Liberta, 4
Roma.

Chiuso il periodo delle feste vorremmo rivedere le pratiche residue della Siff prima di redigere il bilancio della Società per l'assemblea ordinaria.

La pratica del materiale mobile dovrebbe essere matura avendo il Circolo ricevuto dalla Società tutti i dati per rispondere ai quesiti del Ministero. Probabilmente li avrà trasmessi in questi giorni, su di che il sig.Carducci potrà avere informazioni.

Nulla risulta invece della domanda di sussidio straordinario, sulla quale un funzionario dopo visitata la società ha nuovamente riferito al Ministero già da parecchio tempo.

Infine la Società ha in corso domande di esonero di personale che pure vorrei sollecitare.

Crede opportuna una mia visita per pregare l'Ispettorato di muovere queste tre pratiche rimaste? Le sarei grato per una sollecita risposta dovendo forse disporre per una visita a Roma anche per altri impegni professionali.

Ossequi cordiali

Bergmann

Avvocato GIVLIO BERGMANN
Avv. ACHILLE GVERRASIO - Avv. ALBERTO LEONARDI

MILANO (109)
Meravigli, 14
Telef. 82-859

4-3-1939.

A S.E.On. Avv.Ivanoe Bonomi
Piazza Libertà, 4
Roma.

Le confermo la mia lettera del 10 u.s.

L'Ing.Defacqz mi ha riferito circa i colloqui avuti a Roma in questi giorni e dalle sue notizie mi sembrerebbe opportuno e tempestivo un nostro intervento.

Sarebbero adatti i giorni dal 10 al 15?

O tutti i funzionari saranno occupati per....la incoronazione del Pontefice?

Rimango in attesa di Sua cortese infor= mazione e Le porgo i più cordiali ossequi

G. Bergmann

Avvocato GIVLIO BERGMANN
Avv. ACHILLE GVERRASIO - Avv. ALBERTO LEONARDI

MILANO (109) Meravigli, 14 Telef. 82-859

10-3-1939.

A S.E. On.Avv.Ivanoe Bonomi
Piazza Libertà, 4
Roma.

La ringrazio per le Sue righe del 6 corr. Anch'io ho vivo desiderio di recarmi a Roma, ma debbo ritardare di qualche giorno.

Mi riserbo di comunicarLe se potrò arrivare il giorno 15. Spero che il funzionario si troverà in sede e che potremo occuparci delle varie pratiche in corso (sussidio, esoneri, materiale).

Cordiali ossequi

G. Bergmann

AVVOCATO GIULIO BERGMANN
Avv. ACHILLE GVERRASIO - Avv. ALBERTO LEONARDI

MILANO (109) Manzoni, 14
Telef. 82-859

17-3-1939.

A S.E.On.Avv.Ivanoe Bonomi
Piazza Libertà, 4
Roma.

Le confermo la mia del 10 corrente.

L'Ing.Defacqz che si trova a Roma in questi giorni Le avrà detto che dovevo ritardare ancora di qualche giorno la mia visita.

Conto di essere a Roma nel pomeriggio di martedì 21 corrente. Confido che il sig.Carducci potrà ragguagliarci sullo stato delle varie pratiche presso l'Ispettorato per modo che il nostro intervento riesca utile a farle procedere.

Gradisca i miei cordiali ossequi

G. Bergmann

AVVOCATO GIVLIO BERGMANN
Avv. ACHILLE GVERRASIO - Avv. ALBERTO LEONARDI

MILANO (109)
Meravigli, 14
Telef. 82-859

26-4-1939.

A S.E.On.Avv.Ivanoe Bonomi
Piazza della Libertà, 4
Roma.

Nella pratica del sussidio straor= dinario per la Sift non si sono avute più notizie dopo la nostra visita ai funzionari nello scorso marzo.

Il dr.Biricchio è ripassato da Pia= cenza nei primi giorni di aprile a rivedere qualche dato ed ha confermata la promessa che la cosa sarebbe stata esamina= ta presto, comunque nella settimana dopo Pasqua.

La pregherei di voler far chiedere informazioni. Se poi fosse opportuno qualche colloquio io prevedo che potrò essere a Roma dal 10 al 15 maggio.

Cordiali ossequi

G Bergmann

Roma, 28 aprile 19

Caro Avv. Bergmann,

Posso assicurarla che il comm. Scorciarelli, col quale abbiamo conferito insieme nell'ultimo suo viaggio a Roma, ha terminato la relazione circa il suo operato straordinario alla ~~Direzione~~ Sipe. Mi ha fatto dire - a riprova di ciò che da parte sua tutto è stato fatto per prospettare in modo favorevole la questione. Naturalmente non ha fatto proposte concrete di somme da concedere giacché questa parte compete della speciale Commissione.

Ormai dunque, la pratica è stata trasferita per la decisione alla Commissione mista di funzionari della Finanza e delle

comunicazione. Bisognerà ora
vigilare perchè se è possibile,
la pratica arrivi nelle mani
di un relatore equo e non
eccessivamente difficile. Non
bisognerà affidarsi al benevolato
della commissione la quale -
sa - ha una torta piccola e molti
richiedenti. Credo però che qualche cosa
sarà data in relazione ai più
stretti e urgenti bisogni della
Società.

Non so se verso il 15 maggio
potrò essere a Roma. Dovrei andare
per una decina di giorni a
Volta Mantovana.

Cordiali saluti.

AVVOCATO GIVLIO BERGMANN
Avv. ACHILLE GVERRASIO - Avv. ALBERTO LEONARDI

MILANO (109) 5-5-1939.
Meravigli, 14
Telef. 82-859

A S.E.On.Avv.Ivanoe Bonomi
Piazza Liberta, 4
Roma.

La ringrazio per le Sue complete in=formazioni del 28 aprile circa la pratica del sussidio straordi=nario alla Sift.

Io avrò occasione di recarmi a Roma il giorno 11 e resterò qualche giorno. Spero di trovarLa ancora prima della Sua partenza.

Cordiali ossequi

G. Bergmann