

CAMERA DEI FASCI E DELLE CORPORAZIONI

XXX^a LEGISLATURA - I^a DELLA CAMERA DEI FASCI E DELLE CORPORAZIONI

COMMISSIONE GENERALE DEL BILANCIO

17.

RESOCONTO

DELLA RIUNIONE ANTIMERIDIANA DI LUNEDÌ 23 OTTOBRE 1939-XVII

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **ACERBO**

INDICE

	Pag.		Pag.
Disegni di legge (<i>Discussione ed approvazione</i>):		Approvazione della Convenzione stipulata addì 7 luglio 1939-XVII con la Società Anonima Bresciana Autovie con sede in Brescia, per il passaggio allo Stato dell'autostrada da Bergamo a Brescia	319
Costruzione delle nuove sedi del Convitto Nazionale Femminile di Roma e del Convitto Maschile « Nicolò Tommaseo » di Zara	316	Autorizzazione di spesa per l'esecuzione di lavori per smaltimento delle acque vaganti nel sottosuolo di abitati in provincia di Lecce	319
Conversione in legge del Regio decreto-legge 25 agosto 1939-XVII, n. 1201, che modifica il regime fiscale dei prodotti petroliferi, del caffè e dei surrogati del caffè	317	Conversione in legge del Regio decreto-legge 19 settembre 1939-XVII, n. 1368, riguardante la partecipazione dello Stato al capitale azionario della Società Anonima Linee Aeree Transcontinentali Italiane (L. A. T. I.)	320
Conversione in legge del Regio decreto-legge 14 settembre 1939-XVII, n. 1319, che modifica il regime fiscale di alcuni prodotti petroliferi e dell'alcole di 1 ^a categoria	317	Imposta complementare sulle indennità <i>una tantum</i>	322
Conversione in legge del Regio decreto-legge 13 giugno 1939-XVII, n. 856, concernente maggiore assegnazione allo stato di previsione della spesa del Ministero dell'interno per l'esercizio finanziario 1938-39	317	Autorizzazione a riconoscere nella Casa Ducale di Genova la proprietà dei fabbricati da essa costruiti in Torino, facenti parte del compendio detto « Le Scuderie » ed a trasferire alla medesima Casa Ducale, a titolo gratuito, la restante parte di detto compendio di proprietà dello Stato	322
Detrazione dell'imposta straordinaria sul capitale delle aziende industriali e commerciali negli accertamenti analitici di imposta complementare	318	Autorizzazione a convertire in cessione gratuita all'Opera Nazionale Maternità e Infanzia, la concessione in uso dell'edificio di proprietà dello Stato in Forlì, già sede degli Uffici delle poste e telegrafi	322
Autorizzazione della spesa relativa ai lavori di completamento del grande bacino di carenaggio nel porto di Napoli.	318	Aumento del capitale della Società Anonima Nazionale « Cogne ».	323
Autorizzazione della spesa per l'esecuzione di nuove opere nel porto di Napoli	318		

	<i>Pag.</i>
Disposizioni estensive dei provvedimenti per il trasferimento dei risparmi degli emigrati e dei rimpatriati	323
Autorizzazione al Ministero dell'aeronautica a corrispondere al comune di Orvieto un contributo di lire 2,300,000 per la costruzione in quella città di alcuni immobili adibiti a caserma avieri e ad uffici del Centro di reclutamento e mobilitazione della III Zona aerea territoriale	324
Proroga dei termini per l'accertamento e l'iscrizione a ruolo delle quote di sottoscrizione al prestito redimibile 5 per cento	324
Disegni di legge (Rinvio):	
Finanziamenti previsti dal Regio decreto 15 novembre 1938-XVII, n. 1873 e dal Regio decreto-legge 25 marzo 1939-XVII, n. 574	316
Autorizzazione all'Istituto Nazionale per le Case degli Impiegati dello Stato a contrarre mutui per lire 100,000,000 ed altri provvedimenti	316
Contrattazioni dei titoli a termine . . .	316
Trasformazione dell'« Ente di Rinascita agraria per le Tre Venezie » in « Ente Nazionale per le Tre Venezie »	316

La riunione comincia alle 10.

PRESIDENTE constata che la Commissione è in numero legale.

ARCIDIACONO, *Segretario*, legge il processo verbale dell'ultima riunione del 19 luglio 1939-XVII, che è approvato.

Rinvio di disegni di legge.

PRESIDENTE comunica che il Ministro delle finanze ha chiesto che venga rinviata la discussione dei seguenti disegni di legge:

Finanziamenti previsti dal Regio decreto 15 novembre 1938-XVII, n. 1873 e dal Regio decreto-legge 25 marzo 1939-XVII, n. 574. (350)

Autorizzazione all'Istituto Nazionale per le Case degli Impiegati dello Stato a contrarre mutui per lire 100,000,000 ed altri provvedimenti. (392)

Contrattazioni dei titoli a termine (402).

Trasformazione dell'« Ente di Rinascita agraria per le Tre Venezie » in « Ente Nazionale per le Tre Venezie ». (414)

Discussione del disegno di legge: Costruzione delle nuove sedi del Convitto Nazionale Femminile di Roma e del Convitto Maschile « Nicolò Tommaseo » di Zara. (319)

PRESIDENTE ricorda che la discussione di questo disegno di legge fu, nella riunione ultima, rinviata per l'assenza giustificata del relatore Pascolato, e perchè la Commissione ritenne opportuno di acquisire più ampi e precisi elementi di giudizio.

PASCOLATO, *Relatore*, rileva che il disegno di legge comprende due provvedimenti, uno per la costruzione di un immobile, da adibire a Convitto nazionale femminile in Roma, e l'altro per la costruzione di uno stabile in Zara quale sede del Convitto maschile « Nicolò Tommaseo ».

Nota che reiteratamente è stata chiesta la costruzione dell'Istituto femminile governativo in Roma, con una attrezzatura rispondente al suo funzionamento, dato che il Convitto nazionale femminile in Roma è l'unico, del genere, esistente in Italia.

Opportuno è quindi che esso possa ospitare un certo numero di convittrici e possa sostenere il confronto con altri collegi femminili gestiti o aiutati da Congregazioni religiose o da Organizzazioni straniere.

L'attuale immobile, che consentiva di raccogliere soltanto poche convittrici, ha un valore venale di 4,350,000 lire, mentre per la costruzione della nuova sede è stata prevista una spesa di 8,650,000 lire. La rimanente somma di lire 4,300,000 sarà fornita dallo Stato con apposito stanziamento.

Ritiene giustificato, dal punto di vista politico, sociale ed educativo, tale sacrificio dello Stato, anche per evitare che le famiglie italiane si orientino per l'educazione delle figlie verso istituti stranieri.

Anche il Convitto di Zara risponde ad una effettiva ed inderogabile esigenza, essendo necessario creare in quella città un Istituto fornito di locali sufficienti e decorosi, in modo che possa competere con altri collegi, iugoslavi, molto bene attrezzati. Per tale Convitto è previsto il contributo dello Stato nella misura di 1,000,000 di lire da ripartirsi in quote uguali negli esercizi 1939-40 e 1940-41. Questa somma, unita ai fondi già esistenti, permetterà il completamento delle attrezzature di carattere edilizio specialmente per quanto concerne i servizi igienici.

In tal modo sarà risolto, con il massimo decoro, un delicato problema in una zona di confine.

XXX^A LEGISLATURA — I^A DELLA CAMERA DEI FASCI E DELLE CORPORAZIONI

PRESIDENTE domanda se gli organi competenti hanno fissato le modalità della cessione in permuta dello stabile, attuale sede del Convitto nazionale femminile.

PASCOLATO. Le condizioni della permuta formano oggetto di apposita convenzione: in questa è anche previsto che qualora l'impresa costruttrice alienasse l'immobile avuto in permuta per un prezzo superiore a quello di stima, sarebbe possibile rivedere le condizioni di appalto.

PRESIDENTE pone in discussione gli articoli del disegno di legge.

(Sono approvati).

Dichiara approvato il disegno di legge (Vedi Allegato).

Discussione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 25 agosto 1939-XVII, n. 1201, che modifica il regime fiscale dei prodotti petroliferi, del caffè e dei surrogati del caffè. (321)

ARLOTTI, *Relatore*, osserva che il disegno di legge in esame è stato determinato soprattutto dal fatto che, essendosi aumentata l'imposta di fabbricazione sulla benzina, è stato necessario elevare proporzionalmente le aliquote di imposta per gli altri olii minerali.

Analogamente, essendosi provveduto, per ragioni di carattere valutario, a limitare il consumo del caffè con l'inasprimento della imposta di consumo, si è dovuto ritoccare il trattamento fiscale dei surrogati del caffè.

I motivi che hanno indotto il Governo ad emanare tali provvedimenti sono oggi più che mai vivi e sentiti.

CAPRI-CRUCIANI vorrebbe che, per ragioni soprattutto di igiene pubblica, fosse promosso un surrogato di Stato per il caffè, al fine di impedire che si continui ad ammannire ai consumatori miscele impossibili, a prezzi, per giunta, elevati.

PRESIDENTE. Tale proposta sarà segnalata al Ministro competente.

Pone in votazione l'articolo unico del disegno di legge.

(È approvato).

Dichiara approvato il disegno di legge. (Vedi Allegato).

Discussione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 14 settembre 1939-XVII, n. 1319, che modifica il Regime fiscale di alcuni prodotti petroliferi e dell'aleole di prima categoria. (323)

BRUNI, *Relatore*, rileva che — come è stato già osservato dal Camerata Arlotti, Relatore sul precedente disegno di legge — essendosi provveduto ad aumentare l'imposta di fabbricazione sulla benzina ed altri prodotti petroliferi, si rese necessario di aumentare il dazio sugli altri oli combustibili. È ovvio infatti che, fra i prezzi dei diversi prodotti carburanti, deve esistere una certa proporzione di trattamento, tanto più che, se siamo deficitarî per la benzina, lo siamo ancor di più per la nafta, onde la necessità di limitare anche il consumo degli oli pesanti, con l'inasprimento della aliquota di imposta.

Il decreto legge del 14 settembre 1939 ha provveduto anche a regolare la questione delle agevolazioni per le vetture da piazza, per quelle adibite alle linee in servizio pubblico e per i natanti della navigazione interna.

Deve peraltro notare che le vetture da piazza consumano la stessa quantità di benzina delle macchine private, e poichè i provvedimenti adottati si propongono una riduzione di consumo di carburante, ritiene opportuno che non si ecceda in agevolazioni.

L'articolo 3 del disegno di legge proroga poi al 30 novembre 1940-XIX gli abbuoni di fabbricazione ed i premi di denaturazione dell'alcole di vino, mentre l'articolo 4 comprende l'elencazione dei diversi diritti erariali da corrispondere sui diversi tipi di alcole, secondo la loro origine e destinazione. Un particolare trattamento di favore viene usato per l'alcole da sorgo, al fine di incoraggiare la produzione di questa pianta autarchica.

PRESIDENTE pone in discussione l'articolo unico del disegno di legge.

(È approvato).

Dichiara approvato il disegno di legge. (Vedi Allegato).

Discussione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 13 giugno 1939-XVII, n. 856, concernente maggiore assegnazione allo stato di previsione della spesa del Ministero dell'interno per l'esercizio finanziario 1938-39. (326)

BRUNI, *Relatore*, fa presente che si tratta di una maggiore assegnazione di 6 milioni di lire per il servizio di investigazione politica, quindi di spesa la cui necessità ed urgenza non può essere messa in dubbio.

XXX^A LEGISLATURA — I^A DELLA CAMERA DEI FASCI E DELLE CORPORAZIONI

Fa notare che con altro disegno di legge (388), all'ordine del giorno, si provvede ad altra maggiore spesa, per lo stesso titolo, di 16 milioni. Poichè tali necessità si presentano ripetutamente, ritiene che sarebbe forse preferibile, nell'interesse dell'Amministrazione, di aumentare adeguatamente il competente stanziamento normale del Bilancio del Ministero dell'interno.

PRESIDENTE pone in discussione l'articolo unico del disegno di legge.

(È approvato).

Dichiara approvato il disegno di legge. (Vedi Allegato).

Discussione del disegno di legge: Detrazione dell'imposta straordinaria sul capitale delle aziende industriali e commerciali negli accertamenti analitici di imposta complementare. (330)

SCOTTI, *Relatore*, rileva che l'imposta complementare progressiva sul reddito, istituita col Regio decreto 30 dicembre 1923, -II, n. 3062, ha un carattere eminentemente personale e, come complemento delle imposte reali principali, tende a colpire il cittadino sul complesso dei redditi, di cui ha effettivamente la disponibilità ed il godimento. Così, per la determinazione del reddito imponibile, viene detratto tutto quanto rappresenta decurtazione dei redditi anzidetti.

Seguendo tale concetto, l'articolo 8, n. 2 del citato Regio decreto ha ammesso in detrazione le imposte e tasse di ogni specie, compresa quella straordinaria sul patrimonio, istituita col Regio decreto 24 dicembre 1919, n. 2169, all'uopo disponendo anche la detrazione, fino a scadenza del periodo decennale o ventennale, dell'annualità dell'imposta già in precedenza riscattata.

La stessa detrazione fu disposta dall'articolo 44 del Regio decreto 10 novembre 1936-XV, n. 1933 per le annualità dell'imposta straordinaria immobiliare, istituita dal Regio decreto-legge 5 ottobre 1936-XIV, n. 1743. Il carattere di tale imposta è affine a quello dell'imposta straordinaria sul patrimonio, in quanto le 25 sue annualità formano il cumulo necessario al servizio interessi ed ammortamento del Prestito redimibile 5 per cento e costituiscono in definitiva il prelievo di un 5 per cento sui patrimoni immobiliari.

È quindi logico ed equo che uguale detrazione venga esplicitamente consentita per l'imposta straordinaria sul capitale delle aziende industriali e commerciali, istituita con Regio decreto-legge 9 novembre 1938-XVII, n. 1720.

A rigore si potrebbe obiettare che tale imposta rappresenta non una imposta sul reddito, ma un prelevamento *una tantum* da parte dello Stato di una quota del capitale delle aziende; onde non dovrebbe aver relazione col reddito, che forma oggetto della complementare. Ma tale considerazione vale in pieno anche per l'imposta sul patrimonio del 1919 e per l'imposta immobiliare del 1936: per esse si è voluto, invece, riconoscere alle singole annualità da corrispondersi il carattere di un onere gravante sul reddito di ciascun anno; non vi è ragione, quindi, perchè tale concetto non venga esteso alla imposta sul capitale delle aziende industriali e commerciali.

La disposizione relativa al caso di riscatto della detta imposta straordinaria è suggerita dall'opportunità di favorire il riscatto medesimo e trae il suo precedente da uguale disposto delle leggi sull'imposta sul patrimonio e sull'imposta immobiliare.

MAZZINI rileva che il disegno di legge parla di aziende industriali e commerciali, senza precisare se le disposizioni si riferiscono alle sole aziende individuali, con esclusione delle Società anonime.

SCOTTI, *Relatore*, è convinto che il provvedimento riguarda soltanto le aziende private e personali, con esclusione delle anonime, dato che l'imposta complementare è una imposta personale sul reddito.

BRUCHI è favorevole al disegno di legge, rilevando che praticamente le imposte si pagano sempre col reddito. E poichè qualunque causa che determini decurtazione di patrimonio provoca contemporaneamente una diminuzione di redditi, è giusto che se ne tenga conto ai fini degli accertamenti della imposta complementare.

PRESIDENTE pone in votazione l'articolo unico.

(È approvato).

Dichiara approvato il disegno di legge. (Vedi Allegato).

Discussione dei disegni di legge: Autorizzazione della spesa relativa ai lavori di completamento del grande bacino di carenaggio nel porto di Napoli. (332) — Autorizzazione della spesa per l'esecuzione di nuove opere nel porto di Napoli. (333)

PRESIDENTE propone che i due disegni di legge, relativi ai lavori nel porto di Napoli, formino oggetto di unica discussione per l'evidente affinità della materia.

(Così rimane stabilito).

XXX^A LEGISLATURA — I^A DELLA CAMERA DEI FASCI E DELLE CORPORAZIONI

FRIGNANI, *Relatore*, rileva che il primo provvedimento contempla una spesa di 60 milioni di lire per il completamento del grande bacino di carenaggio, importante soprattutto ai fini militari, per consentire l'accesso alle grandi unità. La necessità di ingrandire tale bacino era anche sentita a causa del crescente sviluppo del traffico commerciale.

L'altro provvedimento è connesso al precedente ed importa una spesa di 10 milioni di lire. Dovendosi infatti sistemare a base navale per sommergibili la zona attigua al cantiere già Pattison comprendente il pontile di Vigliena, sul quale si svolge attualmente il traffico di combustibili liquidi, si è reso necessario di spostare tale traffico in altra località, su di un nuovo molo.

Con i provvedimenti in esame il porto di Napoli acquisterà la piena efficienza militare e commerciale per corrispondere alle cresciute esigenze.

PRESIDENTE pone in discussione l'articolo unico del disegno di legge n. 332.

(È approvato).

Dichiara approvato il disegno di legge. (Vedi Allegato).

Pone in discussione l'articolo unico del disegno di legge n. 333.

(È approvato).

Dichiara approvato il disegno di legge. (Vedi Allegato).

Discussione del disegno di legge: Approvazione della Convenzione stipulata addì 7 luglio 1939-XVII con la Società Anonima Bresciana Autovie con sede in Brescia, per il passaggio allo Stato dell'autostrada da Bergamo a Brescia. (334)

GIARRATANA, *Relatore*, ricorda che la Società Bresciana Autovie aveva assunto in concessione dallo Stato la costruzione e l'esercizio dell'autostrada che allaccia Bergamo a Brescia ed alle spese occorrenti aveva provveduto in parte con capitale azionario, in parte con contributo dello Stato, ed infine anche con la emissione di un prestito obbligazionario di 15 milioni di lire solidalmente garantito dalla provincia e dal comune di Brescia. In totale la Società dispose di 46 milioni di lire ed essa oltre all'autostrada, credette conveniente di costruire anche un albergo, che però non ha dato alcun reddito. A seguito di difficoltà finanziarie, gli Enti suddetti furono chia-

mati a sostituirsi alla Società per i pagamenti delle cedole e dei titoli sorteggiati. Gli Enti stessi si sono trovati poi nella necessità di invocare l'intervento dello Stato, che ha riscattato l'autostrada, la quale rappresenta una notevole entità patrimoniale, mentre l'albergo è rimasto agli azionisti.

Ritiene che in sostanza lo Stato, rimborsando parte del capitale azionario, accollandosi l'onere delle obbligazioni — con un termine di rimborso più lungo del previsto e con un interesse ridotto — non abbia fatto un cattivo affare, tenuto conto del valore dell'autostrada. È lieto peraltro di rilevare che l'Amministrazione dello Stato ha fatto ogni sforzo per ottenere il riscatto alle migliori condizioni possibili.

CERUTTI GIUSEPPE trova che l'intervento dello Stato, più che per la conclusione di un buon affare, è stato determinato dalla necessità di sistemare, nel pubblico interesse, la particolare situazione di cose creatasi a proposito dell'autostrada in oggetto.

PRESIDENTE pone in discussione gli articoli del disegno di legge.

(Sono approvati).

Dichiara approvato il disegno di legge. (Vedi Allegato).

Discussione del disegno di legge: Autorizzazione di spesa per l'esecuzione di lavori per smaltimento delle acque vaganti nel sottosuolo di abitati in provincia di Lecce. (339)

DA EMPOLI, *Relatore*, nota che per prevenire il pericolo di infiltrazione di acque vaganti nel sottosuolo della provincia di Lecce, è stato necessario provvedere alla prosecuzione di lavori di costruzione di fognature, iniziati in un primo tempo e poi sospesi per mancanza di fondi. Si tratta di lavori di estrema necessità ed urgenza, perchè in talune zone si era persino manifestato un pericolo di slittamento degli abitati per le acque, non incanalate, infiltratesi nel sottosuolo degli abitati stessi.

Osserva che l'urgenza dei lavori in oggetto è stata aumentata dalla messa in opera dell'acquedotto pugliese del quale bisogna pure convogliare le acque di rifiuto. La spesa autorizzata è di cinque milioni di lire ripartita in due esercizi.

PRESIDENTE pone in discussione l'articolo unico.

(È approvato).

Dichiara approvato il disegno di legge. (Vedi Allegato).

XXX^A LEGISLATURA — I^A DELLA CAMERA DEI FASCI E DELLE CORPORAZIONI

Discussione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 19 settembre 1939-XVII, n. 1368, riguardante la partecipazione dello Stato al capitale azionario della Società Anonima Linee Aeree Transcontinentali italiane (L. A. T. I.) (342)

ARCIDIACONO, *Relatore*, fa rilevare l'importanza del provvedimento. L'Italia, che è stata una delle prime nazioni a studiare il collegamento aereo per il Sud-America, si trova in ritardo rispetto alla Francia e alla Germania, perchè è stata impegnata per la conquista dell'Impero e per la guerra di Spagna.

L'Ala Littoria è troppo impegnata con altri nuovi servizi, e principalmente con quelli per l'Impero; da qui la necessità di affidare ad una nuova Società la linea aerea col Sud-America.

A tal fine, col Regio decreto-legge 19 settembre 1939-XVII, n. 1368, si è autorizzato il Ministero delle finanze a rilevare la totalità delle azioni della Società Anonima Linee Aeree Transcontinentali Italiane avente un capitale di lire 500 mila e ad elevare il capitale stesso a 40 milioni di lire. Inoltre si è autorizzato il Ministero dell'Aeronautica a corrispondere alle Società anticipi di non oltre i nove decimi sulle sovvenzioni.

La Società è già costituita, il matereriale di volo è quasi tutto pronto. C'è qualche ritardo dovuto al fatto che con la attuale situazione internazionale è venuto a mancare un accordo per l'uso delle basi e degli impianti dell'Air France nel Marocco francese e Senegal.

A questo inconveniente si è già provveduto colla scelta della nuova rotta e con la attrezzatura di basi proprie su territori spagnoli e portoghesi.

Non può fare previsioni circa l'epoca in cui la Società porterà a termine la propria organizzazione; ma ritiene che ciò avverrà al più presto possibile.

CERUTTI GIUSEPPE è convinto della necessità evidente di collegare anche con importanti servizi aerei il nostro Paese con le Repubbliche latine del Sud-America; ma deve rilevare nel disegno di legge due termini che, a suo parere, sembrano contrastanti: la partecipazione dello Stato al capitale dell'Azienda e la sovvenzione dello Stato all'Azienda stessa. È convinto che quando lo Stato interviene con sovvenzioni, esso dovrebbe rimanere estraneo al capitale e ciò nell'interesse proprio, dell'Azienda, e del servizio. Se manca o di-

fetta l'iniziativa del privato risparmio a ciò può sopperire l'I. R. I., così come si è fatto per altri importanti servizi assistiti da sovvenzioni statali, per i quali fu facile richiamarvi il risparmio.

MOLFINO rileva che la Commissione generale del bilancio, ogni qualvolta ha dovuto esaminare provvedimenti di legge comportanti o la partecipazione diretta dello Stato al capitale azionario di aziende civili o commerciali o la corresponsione di sovvenzioni alle stesse, ha sempre affermato la opportunità che lo Stato stesso si valga, per queste operazioni, dell'Istituto per la Ricostruzione Industriale che il Duce ha creato per far partecipare lo Stato ad aziende che operano in settori interessanti la difesa nazionale o lo sviluppo autarchico.

Ritiene quindi che potrebbe essere opportuno, in altra occasione, che la Giunta approvi una mozione ispirata a tale concetto, e che questa sia presentata al Duce.

ARCIDIACONO, *Relatore*, crede che il decreto in esame, quando parla di rilevamento di azioni da parte del Ministero delle finanze, intenda riferirsi all'Istituto per la Ricostruzione Industriale, poichè anche le azioni dell'Ala Littoria sono state affidate a tale Istituto.

Sta di fatto che nella società in oggetto molti funzionari concorrono all'amministrazione, nonostante i precedenti voti della Commissione Generale del bilancio diretti ad escludere i funzionari statali dai consigli di amministrazione delle società.

PRESIDENTE si riserva di richiamare l'attenzione degli organi competenti sui voti ripetutamente fatti dalla Commissione Generale del Bilancio per la esclusione dei funzionari dello Stato dai consigli di amministrazione e perchè lo Stato, che partecipi a capitali azionari, non assuma anche la veste del sovventore.

SCOTTI pur associandosi ai criteri di massima esposti dai precedenti oratori, è d'avviso che le aziende debbano essere immesse nell'Istituto per la Ricostruzione Industriale soltanto in casi di assoluta necessità e in ristretti limiti, per evitare che tale Istituto venga eccessivamente inflazionato.

BRUNI fa presente che esistono anche altri organismi industriali di grande importanza, di cui lo Stato ha un controllo totale e che non sono affidati all'I. R. I., ed altri nei quali questo Ente è associato ad imprese private.

MOLFINO crede, a parte le considerazioni di ordine generale da lui precedentemente

XXX^A LEGISLATURA — I^A DELLA CAMERA DEI FASCI E DELLE CORPORAZIONI

fatte, che l'argomento in oggetto debba essere considerato nei suoi aspetti particolari. Si tratta di linee aeree con il Sud America, le quali devono essere indubbiamente gestite dallo Stato, perchè toccano il nostro prestigio di bandiera come per le linee di navigazione marittima.

Tali linee aeree interessano, come è ovvio, vivamente il Paese, e devono perciò avere in efficienza le basi, tenere un personale addestrato e possedere un materiale aviatorio adatto. D'altra parte questo servizio, per la sua particolare tecnicità, richiede attrezzature che l'Istituto per la Ricostruzione Industriale non ha.

MORSELLI crede che si debba distinguere lo Stato azionista al cento per cento dallo Stato partecipante al capitale sociale. Vede con molta riluttanza l'azione diretta dello Stato come azionista totalitario, perchè in massima crede che lo Stato non sia indicato per la conduzione delle aziende industriali. Invece è favorevole ad una associazione dello Stato con la iniziativa privata, come nel caso dell'A.N.I.C.

Circa l'intervento dei funzionari nei Consigli di Amministrazione delle Aziende parastatali o comunque associate allo Stato, ne vede in taluni casi gl'inconvenienti, pur non condividendo il criterio assolutistico del loro costante allontanamento.

Certo più idonea per essi sarebbe, in ogni caso, l'azione sindacale.

LA ROCCA si associa al camerata Cerutti, nell'affermare che lo Stato non deve cumulare le funzioni di azionista e di sovventore. Ciò per evitare quanto a volte è accaduto, che cioè una società abbia apparentemente dei larghi benefici perchè la sovvenzione è stata larghissima, mentre in sostanza la stessa società è fortemente passiva.

Su questo punto vorrebbe fosse richiamata l'attenzione del Governo. Bisogna invece evitare che gli stessi funzionari stabiliscano la cifra delle sovvenzioni e facciano i bilanci.

PASCOLATO rileva che il Regime fascista ha predisposto tutta una organizzazione corporativa col compito di intervenire nella economia del Paese. Opportuno sarebbe quindi che il sistema corporativo venisse utilizzato per quelle attività di carattere economico che richiedono l'intervento statale.

CERUTTI GIUSEPPE afferma che questo progetto di legge va messo sullo stesso piano altissimo di interesse nazionale della marina mercantile e delle ferrovie. Lo Stato viene incontro a queste esigenze con sovvenzioni.

Ma quando lo Stato interviene con una sovvenzione, ha finito il suo compito perchè dà quanto è già necessario per l'esercizio. La figura dello Stato sottoscrittore dei capitali e contemporaneamente sovventore fa mancare quel dibattito che è necessario per ottenere la migliore proficuità ed economia dell'esercizio.

SUVICH rileva l'importanza dei problemi che sono stati sollevati nella discussione di questo disegno di legge. Ritene esatto il concetto affermato che lo Stato non debba, al tempo stesso, essere azionista al cento per cento di una anonima e sovventore della anonima stessa, perchè altrimenti si determinano confusioni inaccettabili e si rende difficile la conoscenza dei risultati della gestione.

ARCIDIACONO, *Relatore*, afferma che — a parte le osservazioni di carattere generale che sono state fatte — queste linee transcontinentali devono funzionare, perchè di alto interesse politico.

In sostanza la L. A. T. I., al pari dell'Ala Littoria, ha la gestione della linea, mentre le azioni vengono rilevate da organi di Governo. Lo Stato quindi controlla le sovvenzioni attraverso i vari bilanci che vengono presentati e può quindi anche ridurre le sovvenzioni stesse.

ARMENISE è d'accordo sulla assoluta esclusione dei funzionari dello Stato dai Consigli di Amministrazione di aziende controllate, o nelle quali lo Stato abbia partecipazioni, mentre vorrebbe fosse riservato, anche in senso assoluto, l'organo di controllo — collegio sindacale — ai soli funzionari dello Stato.

È invece contrario a che la partecipazione dello Stato avvenga soltanto attraverso l'Istituto per la Ricostruzione Industriale, organismo che ha funzioni di coordinamento, controllo e assistenza, e che è stato creato per far fronte a particolari necessità.

D'altro canto, lo Stato ha il suo particolare patrimonio, ben distinto dall'Istituto per la Ricostruzione Industriale, costituito da beni vari, comprese partecipazioni azionarie diverse.

Ritene quindi che si debba lasciare al Governo di stabilire, di volta in volta e caso per caso, se l'intervento dello Stato debba avvenire direttamente attraverso il Ministero delle finanze o se debba essere affidato all'Istituto per la Ricostruzione Industriale, e ciò anche in relazione alle caratteristiche delle aziende nelle quali lo Stato ritiene di dover intervenire.

XXX^A LEGISLATURA — I^A DELLA CAMERA DEI FASCI E DELLE CORPORAZIONI

PRESIDENTE dichiara chiusa la discussione, che è stata di particolare interesse ed ha investito problemi di ordine generale. Crede però che non possano esservi dubbi sulla opportunità che il disegno di legge in esame venga approvato.

Pone in votazione l'articolo unico del disegno di legge.

(È approvato).

Dichiara approvato il disegno di legge. (Vedi Allegato).

Discussione del disegno di legge: Imposta complementare sulle indennità « una tantum ».
(347)

LANDI, *Relatore*, afferma che questo provvedimento attua un principio di equità tributaria.

La Commissione centrale delle imposte dirette, in un primo tempo, aveva stabilito che le indennità che si danno una volta tanto per cessazione di rapporto di lavoro non dovessero calcolarsi ai fini dell'imposta complementare sul reddito, mancando il carattere della continuità del reddito. Successivamente però la Commissione stessa è andata in diverso avviso, sicché gli impiegati, all'atto del loro licenziamento hanno visto l'indennità addizionarsi al reddito normale, venendo così sottoposti ad una aliquota di imposta più elevata.

Il disegno di legge in esame elimina gli inconvenienti lamentati, poichè scaglionava l'indennità, stabilendo che l'imposta complementare sia liquidata con l'aliquota riferibile alla quota parte della indennità globale percepita, che si ottiene dividendo l'indennità stessa pel numero degli anni di durata del rapporto dell'impiego e di lavoro. Inoltre l'articolo 5 considera le predette indennità come a se stanti, e ne impedisce il cumulo con altri redditi.

Il progetto opportunamente stabilisce inoltre che l'imposta è applicata con l'aliquota fissata per i redditi di lire 3000 quando la parte dell'indennità globale è inferiore a tale somma.

MAZZINI non trova giusto che sia escluso il cumulo delle indennità con gli altri redditi, anche perchè tale divieto determinerà un minor gettito dell'imposta. Riconosciuta, giustamente, la divisibilità della indennità di licenziamento in annualità, si sarebbe dovuto ammettere il cumulo delle annualità così calcolate con gli altri redditi del contribuente.

BRUCHI ritiene che, essendo la complementare una imposta fortemente progressiva, il divieto di cumulare le indennità in oggetto con altri redditi risponde ad un criterio di giustizia.

BRUNI si associa, rilevando che, ove si ammettesse il cumulo, l'impiegato verrebbe a subire la imposizione tributaria con aliquote artificialmente elevate.

Esprime quindi la sua approvazione al progetto.

PRESIDENTE pone in votazione gli articoli del disegno di legge.

(Sono approvati).

Dichiara approvato il disegno di legge. (Vedi Allegato).

Discussione del disegno di legge: Autorizzazione a riconoscere nella Casa Ducale di Genova la proprietà dei fabbricati da essa costruiti in Torino facenti parte del compendio detto « Le Scuderie », ed a trasferire alla medesima Casa Ducale, a titolo gratuito, la restante parte di detto compendio di proprietà dello Stato. (348)

MAZZINI, *Relatore*, ricorda che il compendio detto « Le Scuderie », costituito da vari fabbricati costruiti dalla Casa Ducale di Genova è da tempo remoto in uso della detta Casa. Col disegno di legge in esame si riconosce ora opportunamente, tenuti presenti gli oneri sopportati dalla Casa, che questa sia considerata proprietaria dei fabbricati da essa costruiti, e che il terreno di proprietà statale sia, a titolo gratuito, trasferito alla medesima Casa Ducale.

PRESIDENTE pone in discussione l'articolo unico del disegno di legge.

(È approvato).

Dichiara approvato il disegno di legge. (Vedi Allegato).

Discussione del disegno di legge: Autorizzazione a convertire in cessione gratuita all'Opera Nazionale Maternità ed Infanzia, la concessione in uso dell'edificio di proprietà dello Stato in Forlì, già sede degli uffici delle poste e telegrafi. (349)

RICCHIONI, *Relatore*, è favorevole al disegno di legge, col quale si viene incontro alle necessità dell'Opera Nazionale Maternità ed Infanzia.

A favore di questa nel 1935 venne disposta la cessione, per ventinove anni, dell'edificio demaniale sito in Forlì alla Piazza XX Settembre perchè fosse adibito a Casa della Madre e del Bambino. Ma poichè tale edificio trovava in una zona edilizia da sistemare, l'Opera dovrà trasferirsi altrove. Con questo provvedimento si stabilisce che la concessione di

XXX^A LEGISLATURA — I^A DELLA CAMERA DEI FASCI E DELLE CORPORAZIONI

uso si trasformi in concessione di proprietà gratuitamente, affinché l'Opera possa così procurarsi i mezzi per trasferirsi in altra zona.

PRESIDENTE pone in votazione l'articolo unico.

(È approvato).

Dichiara approvato il disegno di legge. (Vedi Allegato).

Discussione del disegno di legge: Aumento del capitale della Società Anonima Nazionale «Cogne». (351)

MORSELLI, *Relatore*, rileva che con questo disegno di legge si mira ad aumentare notevolmente il capitale della «Cogne», autorizzandosi il Tesoro dello Stato a sottoscrivere nuove azioni fino alla concorrenza di 62 milioni 800 mila lire.

Dà notizia dell'attività eminentemente autarchica che la «Cogne» svolge per la produzione della ghisa, dell'acciaio e di altri prodotti che interessano la difesa e l'economia nazionale.

Con l'aumento del capitale si vuol dare alla «Cogne» i mezzi per intensificare tale sua attività di sfruttamento dei giacimenti minerali avuti in concessione. Inoltre la «Cogne» prenderà altre iniziative, per il magnesio, per l'alluminio e per altri minerali di particolare importanza. La «Cogne» stessa deve anche provvedere a potenziare gli impianti idroelettrici dell'Alta Valle di Aosta.

Afferma che la Giunta può, con piena tranquillità, approvare questo disegno di legge, diretto a potenziare una società bene organizzata ed ottimamente diretta.

MAZZINI concorda nella opportunità dell'aumento di capitale proposto. Esprime però la sua preoccupazione per il fatto di vedere concentrarsi nell'Alta Valle di Aosta produzioni che, come quelle della «Cogne», sono assolutamente essenziali ai fini bellici del Paese. Teme che il rafforzare come produttrice unica in Italia di importanti materiali che servono per la guerra la «Cogne», che si trova a pochi chilometri in linea d'aria dalla frontiera, possa costituire un serio pericolo in caso di conflitto. Rileva anche che altre aziende, le quali avevano produzioni analoghe, hanno dovuto rinunziarvi perchè le Amministrazioni dello Stato impongono nei loro capitolati l'uso della produzione della «Cogne» determinando così a favore di questa Società una vera condizione di monopolio.

MORSELLI, *Relatore*, rileva che l'attività della «Cogne» in Val d'Aosta è giustificata soprattutto dal fatto che in quella zona

si trovano i giacimenti di magnetite e di altri minerali ferrosi che servono per fabbricare gli acciai. Essendo poi la «Cogne» riuscita ad ottenere acciai speciali di primissima qualità, particolarmente indicati per le costruzioni aeronautiche, è logico che le produzioni della «Cogne» siano preferite. D'altra parte in Val d'Aosta si trovano forze idrauliche imponenti, utili per azionare le acciaierie con economia di carbone.

Non crede che sarebbe conveniente trasportare il ferro della Val d'Aosta in altre località distanti centinaia di chilometri, per la trasformazione in acciaio.

MAZZINI mentre rileva che la questione dei forni elettrici è ancora molto discussa, conferma che, data la ubicazione della Val d'Aosta, sarebbe bene riattivare altrove qualche lavorazione degli acciai speciali, in modo da garantire la continuità di queste fabbricazioni in caso di guerra.

PRESIDENTE assicura che segnalerà alla competente Autorità le osservazioni emerse dalla discussione di questo disegno di legge.

Pone in votazione l'articolo unico del disegno di legge.

(È approvato).

Dichiara approvato il disegno di legge. (Vedi Allegato).

Discussione del disegno di legge: Disposizioni estensive dei provvedimenti per il trasferimento dei risparmi degli emigrati e dei rimpatriati. (352)

MASETTI, *Relatore*, rileva che questo disegno di legge provvede ad estendere le norme portate dalla legge 15 maggio 1939-XVII, n. 764, per il trasferimento dei risparmi degli emigrati e dei rimpatriati.

Con tale legge veniva autorizzato l'Istituto nazionale per i cambi con l'estero a concedere, per conto del Tesoro, un premio sulle somme in divisa estera trasferite in Italia (purchè non destinate al pagamento di merci o a rimborso di debiti): a) senza limitazione di cifra per le somme appartenenti a cittadini italiani rimpatriati definitivamente; b) con le limitazioni fissate dall'Istcambi d'accordo con il Ministro delle finanze, per le somme trasferite dall'estero e destinate a favore di cittadini italiani residenti in Italia o di enti italiani aventi carattere assistenziale od educativo.

Per facilitare ulteriormente l'afflusso dei capitali esteri in Italia, il disegno di legge in esame estende la concessione del premio anche per le somme destinate a favore di

XXX^A LEGISLATURA — I^A DELLA CAMERA DEI FASCI E DELLE CORPORAZIONI

cittadini italiani residenti in Italia o di enti italiani con fini pubblici, assistenziali od educativi, che siano trasferite per conto di persone di origine italiana, anche se munite di altra cittadinanza.

La concessione del premio è rimessa a giudizio discrezionale dell'Istcambi, al quale spetta di verificare le condizioni stabilite per la concessione del beneficio in parola. Inoltre il premio potrà essere concesso quando ne sia riconosciuta l'opportunità, in seguito a determinazione generale o per singoli casi fatta dal Ministro delle finanze e da quello per gli scambi e per le valute.

PASCOLATO rileva che dall'articolo 1, così come è formulato, resterebbero escluse le persone giuridiche.

MASETTI, *Relatore*, ritiene che l'articolo 1 sia stato redatto in modo da limitare la spesa per la concessione di premi da parte dello Stato. Comunque l'ultima parte dell'articolo stesso dà al Ministero delle finanze e a quello per gli scambi e le valute amplissima facoltà, in modo da poter sopperire a tutti i casi che si presenteranno.

PRESIDENTE pone in votazione gli articoli del disegno di legge.

(Sono approvati).

Dichiara approvato il disegno di legge. (*Vedi Allegato*).

Discussione del disegno di legge: Autorizzazione al Ministero dell'aeronautica a corrispondere al comune di Orvieto un contributo di lire 2 milioni 300 mila per la costruzione in quella città di alcuni immobili adibiti a caserma avieri e ad uffici del Centro di reclutamento e mobilitazione della terza zona aerea territoriale. (355)

SPINELLI DOMENICO, *Relatore*, ricorda che nel 1930 fu stipulata convenzione tra il Ministero dell'aeronautica e il comune di Orvieto per la costruzione, da parte del comune stesso, di una caserma ed uffici per un Centro di reclutamento e mobilitazione della Regia aeronautica. Il Ministero dell'aeronautica concesse un contributo di 2,700,000 lire, inadeguato alla spesa effettivamente sostenuta dal comune di Orvieto. Col disegno di legge in esame si viene incontro alle necessità del comune predetto con un nuovo contributo di 2,300,000 lire suddiviso in sei annualità. L'Amministrazione aeronautica avrà l'uso perpetuo di tutti i fabbricati costruiti.

PRESIDENTE pone in discussione gli articoli del disegno di legge.

(Sono approvati).

Dichiara approvato il disegno di legge. (*Vedi Allegato*).

Discussione del disegno di legge: Proroga dei termini per l'accertamento e l'iscrizione a ruolo delle quote di sottoscrizione al Prestito redimibile 5 per cento. (364)

FABBRICI, *Relatore*, ricorda che il decreto istitutivo dell'imposta straordinaria immobiliare del Prestito redimibile sanciva la prescrizione, entro il 31 dicembre 1938, del diritto della finanza di iscrivere a ruolo le quote di sottoscrizione, ed attribuiva alla finanza il diritto di accertare nello stesso termine il reddito dei possessori di terreni o fabbricati esenti. Tale termine fu prorogato poi al 31 dicembre 1939: ma poichè gli uffici tributari non hanno ancora compiute le operazioni relative sia agli accertamenti ed alle rettifiche delle denunce, sia alle iscrizioni a ruolo delle imposte, a causa del lavoro che gli uffici stessi hanno dovuto compiere per altri provvedimenti finanziari di carattere straordinario, opportunamente, col disegno di legge in esame, si prorogano i termini predetti al 30 giugno 1940-XVIII.

Inoltre il Regio decreto-legge 5 novembre 1937-XVI, n. 2009 aveva stabilito che gli Enti ecclesiastici, che abbiano ottenuto il riconoscimento della personalità giuridica ed effettuato il trasferimento dei beni dagli attuali intestatari entro il 6 giugno 1938, sono esenti dalla imposta straordinaria immobiliare con effetto dal 1° gennaio dell'anno successivo a quello della stipulazione degli atti di trasferimento. Senonchè a seguito di accordo intervenuto tra il Governo e la Santa Sede, gli Enti ecclesiastici possono ottenere il riconoscimento della personalità giuridica ed il trasferimento dei beni anche successivamente al termine 6 giugno 1938; opportunamente quindi col disegno di legge in esame si proroga al 6 giugno 1941 il termine entro il quale gli enti ecclesiastici possono regolarizzare la loro situazione agli effetti civili e beneficiare delle esenzioni dalla imposta patrimonio.

PRESIDENTE pone in discussione gli articoli del disegno di legge.

(Sono approvati).

Dichiara approvato il disegno di legge. (*Vedi Allegato*).

Rinvia il seguito della discussione alla riunione pomeridiana.

La riunione termina alle 12.30.

ALLEGATO

TESTO DEI DISEGNI DI LEGGE APPROVATI

Costruzione delle nuove sedi del Convitto Nazionale Femminile di Roma e del Convitto Maschile « Nicolò Tommaseo » di Zara. (319)

ART. 1.

È autorizzata la spesa per la costruzione e l'arredamento della nuova sede del Convitto nazionale femminile di Roma per l'importo complessivo di lire 8,650,000; a tale scopo è autorizzata la cessione in permuta della sede attuale alla impresa assuntrice dei lavori al prezzo di stima di lire 4,350,000 e la iscrizione nel bilancio del Ministero dei lavori pubblici della somma rispettivamente di lire 2,000,000, per l'esercizio 1939-1940, di lire 1,500,000, per l'esercizio 1940-1941 e di lire 800,000, per l'esercizio 1941-1942.

ART. 2.

La cessione in permuta di cui all'articolo 1 sarà effettuata mediante convenzione tra lo Stato, rappresentato dai Ministeri delle finanze, dell'educazione nazionale e dei lavori pubblici, e la impresa assuntrice dei lavori.

ART. 3.

È autorizzata la iscrizione nel bilancio del Ministero dei lavori pubblici della somma di lire un milione da ripartirsi in parti uguali negli esercizi 1939-1940 e 1940-1941 quale contributo dello Stato per la costruzione della nuova sede del Convitto maschile « Nicolò Tommaseo » di Zara, eretto in ente morale con Regio decreto 3 agosto 1928-VI, n. 2169. Tale contributo sarà corrisposto all'ente interessato in base all'avanzamento dei lavori confermato dal Genio civile.

ART. 4.

La convenzione di cui all'articolo 2 beneficia delle norme stabilite per i contratti delle Amministrazioni statali nei riguardi delle tasse di bollo, registro ed ipotecarie, salvi gli emolumenti spettanti ai conservatori delle ipoteche.

ART. 5.

Il Ministro delle finanze è autorizzato ad approvare con propri decreti le occorrenti variazioni di bilancio.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 25 agosto 1939-XVII, n. 1201, che modifica il regime fiscale dei prodotti petroliferi, del caffè e dei surrogati del caffè. (321)

ARTICOLO UNICO.

È convertito in legge il Regio decreto-legge 25 agosto 1939-XVII, n. 1201, che modifica il regime fiscale dei prodotti petroliferi, del caffè e dei surrogati del caffè.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 14 settembre 1939-XVII, n. 1319, che modifica il regime fiscale di alcuni prodotti petroliferi e dell'alcole di 1^a categoria. (323)

ARTICOLO UNICO.

È convertito in legge il Regio decreto-legge 14 settembre 1939-XVII, n. 1319, che apporta modificazioni al regime fiscale di alcuni prodotti petroliferi e dell'alcole di 1^a categoria.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 13 giugno 1939-XVII, n. 856, concernente maggiore assegnazione allo stato di previsione della spesa del Ministero dell'Interno per l'esercizio finanziario 1938-39. (326)

ARTICOLO UNICO.

È convertito in legge il Regio decreto-legge 13 giugno 1939-XVII, n. 856, concernente maggiore assegnazione allo stato di previsione della spesa del Ministero dell'Interno per l'esercizio finanziario 1938-39.

XXX^A LEGISLATURA — I^A DELLA CAMERA DEI FASCI E DELLE CORPORAZIONI**Detrazione dell'imposta straordinaria sul capitale delle aziende industriali e commerciali negli accertamenti analitici di imposta complementare. (330)**

ARTICOLO UNICO.

Negli accertamenti analitici per l'imposta complementare, sarà compresa tra le spese deducibili l'imposta straordinaria sul capitale delle aziende industriali e commerciali.

La detrazione dell'imposta straordinaria è ammessa nella misura effettivamente corrisposta nell'anno sui risultati del quale deve commisurarsi il reddito.

Si considerano come imposta effettivamente pagata e si detraggono sino alla scadenza del periodo, per il quale avrebbero dovuto corrispondersi, anche le annualità della imposta straordinaria in precedenza riscattata.

Autorizzazione della spesa relativa ai lavori di completamento del grande bacino di carenaggio nel porto di Napoli. (332)

ARTICOLO UNICO.

È autorizzata la spesa di lire 60,000,000 per i lavori di completamento del grande bacino di carenaggio del porto di Napoli.

La suindicata somma sarà iscritta nello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici in ragione di lire 10,000,000 per ciascuno degli esercizi finanziari a partire dal 1939-40 al 1944-45.

Con decreti del Ministro delle finanze sarà provveduto alle occorrenti variazioni di bilancio.

Autorizzazione della spesa per l'esecuzione di nuove opere nel porto di Napoli. (333)

ARTICOLO UNICO.

È autorizzata la spesa di lire 10,000,000 per l'esecuzione di nuove opere nel porto di Napoli.

La suindicata somma sarà iscritta nello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici in ragione di lire 2,500,000 per ciascuno degli esercizi finanziari a partire dal 1939-40 al 1942-43.

Con decreti del Ministro delle finanze sarà provveduto alle occorrenti variazioni di bilancio.

Approvazione della Convenzione stipulata addì 7 luglio 1939-XVII con la Società Anonima Bresciana Autovie, con sede in Brescia, per il passaggio allo Stato dell'Autostrada da Bergamo a Brescia. (334)

ART. 1.

È approvata e resa esecutoria la convenzione stipulata addì 7 luglio 1939-XVII,

iscritta al repertorio dell'Ufficio contratti del Ministero dei lavori pubblici, col n. 447, tra il delegato del Ministero dei lavori pubblici e quello del Ministero delle finanze, in rappresentanza dello Stato, e il rappresentante della Società anonima bresciana autovie, con sede in Brescia, con l'intervento dei rappresentanti delle Amministrazioni provinciale e comunale di Brescia e dei legali rappresentanti dell'Amministrazione speciale della Santa Sede e della Banca commerciale italiana, con la quale convenzione vengono determinate le condizioni e modalità per la cessione allo Stato da parte della Società anonima bresciana autovie, dell'Autostrada da Bergamo a Brescia.

ART. 2.

Lo Stato verserà alla Società anonima bresciana autovie un contributo straordinario non superiore a lire 200,000 (lire duecentomila) per il pagamento delle passività a carico della Società medesima, a condizioni che la Società versi, a sua volta, all'Erario, il maggior introito netto eccedente le lire 800,000 (lire ottocentomila) che si verificasse in dipendenza delle entrate dell'esercizio 1938 e delle altre attività sociali al 31 dicembre 1938-XVI.

ART. 3.

In dipendenza del passaggio allo Stato della detta Autostrada decadono, nei riguardi dello Stato, tutte le concessioni fatte e le obbligazioni in genere assunte dalla mentovata Società, comunque attinenti all'Autostrada medesima, salvo le facoltà di cui al secondo comma dell'articolo 7 della convenzione approvata con la presente legge.

ART. 4.

La gestione dell'Autostrada Bergamo-Brescia sarà assunta dall'Azienda autonoma statale della strada, la quale avrà obbligo di versare allo Stato, in ciascun esercizio, gli utili relativi, dedotte le spese di manutenzione ordinaria e straordinaria, nonché tutte le altre spese occorrenti alla gestione medesima.

ART. 5.

A termini dell'ultima parte, primo comma dell'articolo 14 della Convenzione originaria 22 gennaio 1929-VII, n. 25, di rep. lavori pubblici, resta fermo l'obbligo da parte del Ministero dei lavori pubblici della corresponsione della sovvenzione annuale dello Stato di cui all'articolo medesimo.

XXX^A LEGISLATURA — I^A DELLA CAMERA DEI FASCI E DELLE CORPORAZIONI

ART. 6.

Con decreto del Ministro per le finanze di concerto col Ministro dei lavori pubblici, saranno stabilite le modalità per il servizio delle obbligazioni emesse dalla Società e assunte dallo Stato e sarà provveduto alle occorrenti variazioni di bilancio in dipendenza dell'esecuzione della suaccennata convenzione.

ART. 7.

La Convenzione approvata con la presente legge, verrà registrata col pagamento della sola tassa fissa ed i successivi atti occorrenti per la sua esecuzione saranno esenti da ogni tassa di bollo, di registro, ipotecaria, sulle concessioni governative e da diritti catastali.

N. 447 di repertorio.

MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI

ISPETTORATO GENERALE SERVIZI CONTRATTI E ALBO NAZIONALE APPALTATORI

CONVENZIONE

PER IL PASSAGGIO ALLO STATO DELL'AUTOSTRADA BERGAMO-BRESCIA

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA E D'ALBANIA

IMPERATORE D'ETIOPIA

L'anno millenovecentotrentanove - diciassettesimo dell'Era Fascista - addì sette (7) del mese di luglio in Roma ed in una sala di questo Ministero dei lavori pubblici, avanti di me Comm. Dott. PAOLO PALOMBA di Salvatore, *Capo sezione amministrativo*, delegato alla stipulazione dei contratti di questa Amministrazione Centrale e senza l'assistenza dei testimoni, avendovi le parti contraenti rinunciate d'accordo con me ufficiale rogante, giusta le facoltà concesse dall'articolo 48 della vigente legge notarile in data 13 febbraio 1913, n. 89, si sono personalmente riuniti:

DA UNA PARTE

il Sig. BOSCO Grand'Uff. Dott. ROBERTO fu Raffaele, *Direttore Generale della Viabilità e dei Porti*, in rappresentanza del Ministro dei lavori pubblici, giusta delega in data 22 giugno 1939-XVII, n. 4247, allegata sotto la lettera a);

il Sig. TUCCI Barone Comm. Dott. SALVATORE, in rappresentanza del Ministro delle finanze giusta delega in data 24 gennaio 1939-XVII, n. 137059, allegata sotto la lettera b);

E DALL'ALTRA

il Sig. GORIO Grand'Uff. Dott. GIOVANNI fu Luigi, da Brescia, *liquidatore della Società Anonima Bresciana per la costruzione e l'esercizio di autovie*, giusta estratto del verbale dell'Assemblea generale straordinaria degli Azionisti della suddetta Società 12 ottobre 1938-XVI a rogito Dott. ANGELO OTTORINO NAVONI fu Paolo, notaio iscritto al Collegio notarile di Brescia, che qui si allega sotto la lettera c);

il Sig. BUFFOLI Ing. ORESTE fu Benedetto, *Preside della provincia di Brescia*, in rappresentanza di quell'Amministrazione provinciale, giusta estratto del verbale n. 1 (n. 559 di prot.) dell'adunanza 29 marzo 1939-XVII che in copia conforme all'originale qui si allega sotto la lettera d);

il Sig. BERSI Cav. Avv. PIETRO fu Arturo, *Podestà del Comune di Brescia*, in rappresentanza di quell'Amministrazione comunale, giusta verbale di deliberazione n. 30 bis (n. 6466 di P. G.) in data 12 aprile 1939-XVII, che in copia conforme all'originale qui si allega sotto la lettera e);

il Sig. NOGARA Grand'Uff. Ing. BERNARDINO fu Giovanni, *in rappresentanza dell'Amministrazione speciale della Santa Sede*, giusta «*motu proprio*» in data 7 giugno 1929, confermato dalla Dichiarazione 10 marzo 1939, rilasciata dal Segretario della Sacra Congregazione degli Affari ecclesiastici straordinari, qui allegato sotto la lettera f);

XXX^A LEGISLATURA — I^A DELLA CAMERA DEI FASCI E DELLE CORPORAZIONI

il Sig. MAINONI Dott. MASSIMILIANO d'INTIGNANO, *Direttore della Banca Commerciale Italiana*, addetto alla direzione centrale e reggente l'Ufficio di rappresentanza in Roma, giusta verbale della seduta del Consiglio di Amministrazione tenutasi in Milano il 16 gennaio 1939-XVII, che in estratto conforme all'originale a rogito Dott. Pietro Allocchio, notaio in Milano, qui si allega sotto la lettera *g*), congiuntamente al Sig. Dott. Raffele Mattioli, Amministratore delegato e membro della Direzione centrale della Banca suddetta, giusta certificato dell'Ufficio provinciale delle corporazioni di Milano, in data 5 luglio 1939-XVII, n. 31894, qui allegato sotto la lettera *h*);

PREMESSO:

che mediante Convenzione 22 gennaio 1929-VII, n. 25 di repertorio dei lavori pubblici, approvata con il Regio decreto 14 febbraio 1929-VII, n. 411, la Società Anonima Bresciana Autovie, con sede in Brescia, assunse in concessione dallo Stato la costruzione e l'esercizio della strada riservata ad autoveicoli con ruote a rivestimento elastico, di allacciamento tra Bergamo e Brescia;

che al finanziamento necessario per le spese della costruzione la Società provvide tra l'altro con la emissione di un prestito obbligazionario di lire 15,000,000; solidalmente garantito dagli enti locali interessati (provincia e comune di Brescia);

che i suddetti enti, essendo chiamati ora a causa delle difficoltà finanziarie della Società a sostituirsi ad essa nei pagamenti delle cedole e dei titoli del prestito obbligazionario sorteggiati per essere ammortizzati, giusta il piano prestabilito, hanno fatto premure per l'intervento dello Stato, dichiarandosi disposti a sollevarlo, in caso di anticipato riscatto, dagli oneri maturati al 31 dicembre 1938 e non soddisfatti, in dipendenza del predetto prestito obbligazionario;

che anche da parte della Società sono state fatte premure in proposito;

che ritenendo lo Stato di avvalersi della facoltà derivantegli dall'articolo 11 della Convenzione di procedere ad un anticipato riscatto dell'autostrada, ma non ritenendo opportuno rilevare la strada alle condizioni previste in tale disposizione, in adesione alle premure delle altre parti, ha concordato con la società e con gli enti garanti del prestito obbligazionario (provincia e comune di Brescia) le condizioni ed il prezzo della cessione nonché le modalità di pagamento;

che il riscatto è stato convenuto:

1°) mediante il rilevamento da parte dello Stato di lire 14,295,500 (quattordicimilioni-duecentonovantacinquemilacinquecento) di obbligazioni, facenti parte del prestito originariamente emesso nell'importo di lire quindici milioni (diviso in n. 30.000 obbligazioni di lire 500 ciascuna) in seguito a deliberazione dell'Assemblea generale straordinaria degli azionisti del 27 maggio 1929 come da atto a rogito notaio dottor Ottorino Navoni n. 8723 di repertorio registrato in Brescia il 29 maggio 1929 Mod. I n. 5447 volume 255 trascritto presso il Regio tribunale civile e penale di Brescia con nota del 4 giugno 1929, n. 662 reg. ord. n. 1773 S. n. 4580 A. C. pubblicato nel *Foglio degli Annunzi Legali* della provincia di Brescia n. 98 del 7 giugno 1929 e nel *Bollettino Ufficiale* delle Società per azioni anno 47°, fascicolo n. 25. Di dette obbligazioni lo Stato sostituendosi alla società ed agli enti fidejussori assume il servizio (pagamento cedole ed ammortamento) a datare dai pagamenti che verranno a maturare dal 1° gennaio 1939 in poi e più precisamente assume il pagamento delle cedole a partire da quella distinta con il n. 19 di scadenza 1° gennaio 1939 e per quanto riguarda l'ammortamento delle obbligazioni dall'estrazione effettuata nel novembre 1938;

2°) nell'assunzione da parte della provincia e del comune di Brescia, a proprio carico, di tutte le passività della società che, in via presuntiva, si calcola possano raggiungere al 31 dicembre 1938 la somma di lire 2,800,000;

3°) nel riconoscimento da parte dello Stato, alla Società della proprietà dell'Albergo Vittoria, costruito dalla Società stessa in Brescia, lasciando ad essa società di regolare poi con la provincia e con il comune di Brescia e reciproci rapporti circa la proprietà di detto albergo;

4°) nell'obbligo che viene solidalmente assunto dalla società e dalla provincia e dal comune di Brescia di garantire il rimborso parziale del capitale azionario ammontante attualmente a lire 11,824,848; nella misura di almeno il 10 per cento.

XXX^A LEGISLATURA — I^A DELLA CAMERA DEI FASCI E DELLE CORPORAZIONI

TUTTO CIÒ PREMESSO:

le parti come sopra costituite da me funzionario rogante personalmente conosciute, mentre confermano e ratificano la precedente narrativa che forma parte integrante di questo atto, convengono e stipulano quanto appresso:

ARTICOLO 1.

Lo Stato riceve in piena e libera proprietà dalla Società Bresciana per la costruzione e l'esercizio di Autovie la strada costruita e gestita in base alla precitata convenzione 22 gennaio 1929, costituita dai seguenti tronchi:

1°) Tronco da Bergamo (località Colognola) al Torrente Zerra . . .	Km.	9.219,01
2°) Tronco dal Torrente Zerra al fiume Oglio	»	10.499,90
3°) Tronco dal fiume Oglio ad Ospedaletto	»	14.099,30
4°) Tronco da Ospedaletto a Brescia	»	11.818,34
Totale		<u>Km. 45.636,55</u>

La cessione comprende altresì tutte le costruzioni, le opere, le pertinenze ed i relitti dell'intera Autostrada, nonché gli oggetti mobili (arredamenti, macchine ed attrezzi), attualmente in uso della Società per l'Autostrada, il tutto come risulta precisato negli allegati inventari. (Vedi allegati *i* ed *l*).

Agli effetti della prescritta trascrizione nei riguardi degli immobili che formano oggetto della presente cessione si provvederà con successivi atti da stipularsi fra l'Ente che assumerà l'esercizio dell'Autostrada e la Società.

ARTICOLO 2.

In corrispettivo della cessione della strada specificata nel precedente articolo, lo Stato si obbliga di assumere in proprio a datare dal 1° gennaio 1939 l'ammontare residuo delle obbligazioni emesse dalla Società che si precisa nella somma capitale di lire 14,295,500 (quattordicimilioniduecentonovantacinquemilacinquecento) esonerando la provincia ed il comune di Brescia dall'obbligo della fidejussione solidale costituita per la prima con deliberazione 16 aprile 1928 della Reale Commissione straordinaria per l'Amministrazione della provincia di Brescia approvata dalla Giunta provinciale amministrativa il 14 maggio 1928 e per il secondo con deliberazione Podestarile 27 aprile 1928 approvata dalla Giunta provinciale amministrativa il 21 maggio 1928 ed assumendosi pertanto dal 1° gennaio 1939 in poi l'onere del pagamento degli interessi a cominciare dalla cedola n. 19 con scadenza il 1° gennaio 1939 e successive nonché l'onere dell'ammortamento delle obbligazioni a cominciare dalla estrazione delle medesime effettuata nel novembre 1938, secondo il piano prestabilito. (Vedi allegato *m*).

ARTICOLO 3.

L'Amministrazione speciale della Santa Sede e la Banca commerciale italiana, quali possessori dell'intero ammontare del prestito obbligazionario, le quali intervengono nella stipula del presente atto mediante i loro legali rappresentanti, presa conoscenza di quanto convenuto nell'articolo precedente, dichiarano che per il prestito obbligazionario che residua a carico dello Stato nella somma di lire 14,295,500, consentono:

A) la proroga di durata del graduale ammortamento del prestito stesso alla scadenza di anni trenta dalla data di emissione;

B) la riduzione dell'interesse a partire dalla cedola con scadenza 1° gennaio 1939 da 6.50 per cento al 4.50 per cento per tutta la durata dell'ammortamento e assumono formale obbligo di non convertire, in nessuno caso e per nessuna ragione, i titoli obbligazionari in *nominativi*, ma di conservarli al *portatore* fino al completo ammortamento dei titoli stessi.

Le nuove modalità del servizio del prestito obbligazionario assunto dallo Stato ed il nuovo piano di ammortamento saranno stabilite di accordo fra il Ministero delle finanze e quello dei lavori pubblici.

XXX^A LEGISLATURA — I^A DELLA CAMERA DEI FASCI E DELLE CORPORAZIONI

ARTICOLO 4.

La provincia ed il comune di Brescia dichiarano di assumere a proprio carico tutte le passività della Società che, in via presuntiva, si calcola possano raggiungere al 31 dicembre 1938 l'importo di lire 2,800,000.

In tale somma si intendono compresi anche i pagamenti da effettuarsi per il servizio obbligazioni (pagamento cedole, ammortamento ed eventuali interessi di mora) dal giorno dell'emissione del prestito obbligazionario al 31 dicembre 1938.

Gli enti predetti si obbligano poi in solido con la Società, a garantire il rimborso parziale del capitale azionario, ascendente a lire 11,824,848; nella misura di almeno il 10 per cento.

ARTICOLO 5.

Lo Stato riconosce alla Società la proprietà dell'Albergo Vittoria da essa costruito in Brescia, lasciando che, circa detta proprietà, la Società medesima e la Provincia ed il comune di Brescia, regolino fra di loro i relativi rapporti.

ARTICOLO 6.

La cessione dell'Autostrada dalla Società allo Stato, si intende abbia decorrenza dal 1° gennaio 1939. Si da atto fra le parti che non essendo stato possibile effettuarne prima della data suaccennata la materiale consegna la Società, giusta gli accordi verbali intervenuti, si obbliga a proseguire l'esercizio della Autostrada per conto dello Stato mediante gestione delegata dal 1° gennaio 1939 al giorno dell'effettiva consegna limitando le spese a quelle di ordinaria amministrazione e manutenzione ed astenendosi senza il preventivo benestare del Ministero dei lavori pubblici, da qualsiasi spesa di carattere straordinario.

La consegna della strada dovrà, in qualunque caso, essere effettuata non appena richiesta dal Ministero dei Lavori Pubblici ai rappresentanti del Ministero stesso con le modalità che saranno stabilite dal medesimo.

Entro il termine di cinque mesi dalla firma della presente convenzione la Società dovrà consegnare gli atti comprovanti la piena e libera proprietà della strada ed attinenze, e l'avvenuto pagamento dei terreni espropriati e dei danni eventualmente arrecati nonchè la prova di avere regolato ogni rapporto di costruzione e manutenzione con privati ed enti per sovrappassaggi e sottopassaggi dell'Autostrada.

ARTICOLO 7.

I contratti stipulati e le obbligazioni in genere assunte dalla Società Bresciana Autovie fino alla data del presente atto non avranno efficacia nei confronti dello Stato, il quale, in ogni caso, sarà sollevato e garantito dalla Società stessa da qualsiasi azione, ragione e pretesa, che comunque, fosse avanzata per i titoli di cui sopra.

È fatto salvo all'Ente Statale che assumerà l'esercizio dell'Autostrada, il diritto di continuare quei contratti relativi alla gestione stradale che, a suo giudizio insindacabile riterrà di riconoscere e di accettare.

I canoni già introitati dalla Società in base a contratti che venissero eventualmente riconosciuti, spetteranno proporzionalmente alla Società stessa per il periodo sino a tutto il 31 dicembre 1938, mentre le quote afferenti il periodo successivo dovranno essere dalla Società versate al Ministero dei lavori pubblici che opererà il conguaglio con l'Ente Statale che assumerà l'esercizio dell'Autostrada corrispondendo a questo la quota spettantegli e versando al Tesoro la quota afferente il periodo dal 1° gennaio 1939 al giorno dell'effettiva consegna.

ARTICOLO 8.

In relazione a quanto disposto col precedente articolo 6 gli introiti netti di qualsiasi natura percepiti dal 1° gennaio 1939 al giorno dell'effettiva consegna saranno dalla Società versati allo Stato: avvenuta la consegna tutti gli incassi afferenti la gestione dell'Autostrada saranno percepiti dall'Ente che assumerà la gestione stessa.

XXX^A LEGISLATURA — I^A DELLA CAMERA DEI FASCI E DELLE CORPORAZIONI

Per quanto riguarda gli abbonamenti ed i libretti e tagliandi rilasciati a tutto il 31 dicembre 1938 si provvederà al conguaglio proporzionale tra la Società, lo Stato e l'Entè suddetto.

ARTICOLO 9.

La Società Bresciana Autovie dovrà, prima della consegna dell'Autostrada, provvedere a liquidare ogni pendenza relativa alla costruzione e dovrà altresì provvedere alla integrale liquidazione delle ragioni che possano spettare, in base al contratto di lavoro, al personale addetto al servizio, il quale, con la data della consegna della strada od anche prima, ove l'Amministrazione lo richieda deve lasciare liberi i locali occupati per ragioni di servizio.

ARTICOLO 10.

Il Ministero dei lavori pubblici verserà alla Società Anonima Bresciana Autovie un contributo straordinario non superiore a lire 200,000; (duecentomila) pel pagamento delle passività a carico della Società medesima, a condizione che la Società versi a sua volta all'Erario il maggiore introito netto eccedente le lire 800,000 che si verificasse in dipendenza delle entrate dell'esercizio 1938 e delle altre attività sociali al 31 dicembre 1938.

Detto introito netto sarà determinato detraendo dall'importo lordo delle entrate di esercizio e delle altre entrate sociali al 31 dicembre 1938, le sole spese generali di amministrazione e le spese di esercizio dell'Autostrada, esclusi qualsiasi svalutazione ed ammortamento ed esclusi pure in attivo e passivo il ricavo lordo e le spese di gestione dell'Albergo Vittoria nonché gli interessi e l'ammortamento sino al 31 dicembre 1938 delle obbligazioni.

Il contributo straordinario di lire 200,000, tuttavia, se ed in quanto dovuto, non verrà corrisposto fino a quando dalla Società non saranno completamente liquidati e corrisposti gli indennizzi per danni, espropriazioni e per qualsiasi altro titolo di cui al precedente articolo 6 (vedi allegato n.).

ARTICOLO 11.

La Società Bresciana Autovie si impegna e si obbliga di garantire lo Stato da qualsiasi azione, ragione o pretese che possa essere fatta valere sia dai propri azionisti che da terzi, nonché da qualsiasi pendenza o vertenza riferentesi alla propria gestione dell'Autostrada.

ARTICOLO 12.

Il delegato della Società, sia quale rappresentante della Società stessa, sia quale rappresentante del Consiglio di amministrazione, dichiara che oltre alle obbligazioni e gli impegni della Società indicati nella presente convenzione non ne sussistono altri che possano, comunque, interessare lo Stato.

ARTICOLO 13.

La presente convenzione come gli atti successivi di cui all'ultimo comma dell'articolo 1 interessanti la cessione ed il passaggio allo Stato della Autostrada, saranno esenti da ogni tassa di bollo e registro, ipotecaria, sulle Concessioni Governative e da diritti catastali.

ARTICOLO 14.

La presente convenzione mentre obbliga pienamente la Società Bresciana Autovie e le Amministrazioni provinciale e comunale di Brescia, non obbliga lo Stato se non dopo la sua approvazione nei modi di legge.

E richiesto io Ufficiale rogante delegato alla stipulazione dei contratti di competenza del Ministero dei lavori pubblici, ho ricevuto e pubblicato il presente atto mediante lettura fattane a chiara ed intelligibile voce alle parti contraenti, che da me interpellate, prima di sottoscrivere, hanno dichiarato essere l'atto stesso conforme alla loro volontà.

Si è omessa la lettura delle inserzioni allegate per espressa volontà delle parti, che hanno dichiarato di averne in precedenza presa cognizione.

XXX^A LEGISLATURA — I^A DELLA CAMERA DEI FASCI E DELLE CORPORAZIONI

Il presente atto consta di otto fogli di carta uso bollo scritti da persona di mia fiducia su facciate ventotto per intero a righe ventiquattro della ventinovesima, escluse le forme, e contiene numero dodici inserzioni per foglietti sessantasei dattilografati su facciate centocinque.

Il Direttore Generale della viabilità e dei porti

Firmato: ROBERTO BOSCO fu Raffaele

Il Direttore Capo Divisione del Ministero delle finanze

Firmato: SALVATORE TUCCI fu Carmelo

*Il Rappresentante della Società Anonima Bresciana
per la costruzione e l'esercizio di autovie, in liquidazione*

Firmato: GIOVANNI GORIO fu Luigi

Il Preside della provincia di Brescia

Firmato: Ing. ORESTE BUFFOLI fu Benedetto

Il Podestà del comune di Brescia

Firmato: PIETRO BERSI fu Arturo

Il Rappresentante dell'Amministrazione speciale della Santa Sede

Firmato: BERNARDINO NOGARA fu Giovanni

I Rappresentanti della Banca Commerciale Italiana

Firmato: MAINONI D'INTIGNANO MASSIMILIANO fu Achille

Firmato: RAFFAELE MATTIOLI fu Cesario

L'Ufficiale rogante

Firmato: PAOLO PALOMBA

ALLEGATO A

MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI

DIREZIONE GENERALE DELLA VIABILITÀ E DEI PORTI

(Sez. Div. X bis)

Prot. N. 4247 Allegati

Risposta al f° del

Roma, 22 giugno 1939 — Anno XVII

OGGETTO: *Autostrada Bergamo-Brescia. Passaggio allo Stato.*

*All'Ispettorato generale per l'albo nazionale degli appaltatori
e pel servizio contratti — Sede*

Con riferimento alla ministeriale di data pari alla presente, n. 3958, comunico che per la stipula della convenzione concernente il passaggio allo Stato dell'Autostrada in oggetto, delego a rappresentarmi il Gr. Uff. Dott. Roberto Bosco, Direttore Generale della viabilità e dei porti, e, in caso di sua assenza o impedimento, il Comm. Dott. Alberto Depetrini, Ispettore Generale di questo Ministero.

Il Ministro

Firmato: COBOLLI GIGLI

Mart.

ALLEGATO B.

DIREZIONE GENERALE DEL TESORO
(Div. IV)

N. 137059

IL MINISTRO DELLE FINANZE

Visto l'articolo 93 del Regolamento sulla contabilità generale dello Stato approvato con Regio decreto 23 maggio 1924, n. 827;

DELEGA:

il Cav. di Gr. Cr. Dott. PAOLO GRASSI, *Direttore Generale del Tesoro*, ed in caso di assenza od impedimento il Gr. Uff. Dott. Giuseppe Ventura Ispettore Generale od il Barone Commendatore Dott. Salvatore Tucci, *Direttore Capo Divisione*, a rappresentarlo ed a firmare in sua vece la convenzione da stipularsi con la Società Anonima Bresciana Autovie per il passaggio allo Stato dell'Autostrada Bergamo-Brescia.

Roma, 24 gennaio 1939 — Anno XVII.

Il Ministro

Firmato: THAON DI REVEL.

ALLEGATO C.

Notaio NAVONI AVV. OTTORINO

ESTRATTO

Certifico io sottoscritto Navoni Dott. Angelo-Ottorino fu Dott. Paolo Notaio, iscritto al Collegio Notarile di Brescia, residente a Brescia, che dal Verbale dell'Assemblea generale straordinaria degli Azionisti della Società Anonima Bresciana per la costruzione e l'esercizio di autovie con sede in Brescia, tenutasi in Brescia il 12 ottobre 1938-XVI registrato il 25 ottobre stesso al n. 4974, depositato nei miei atti con verbale 5 novembre 1938-XVII al n. 16666 di mio rep. approvato dal Tribunale di Brescia col suo decreto 16 novembre 1938-XVII, n. 5035 cron. risulta che, preso atto degli intervenuti accordi di massima tra la Società, lo Stato, l'Amministrazione provinciale, il comune di Brescia ed i creditori obbligazionisti, che importano la cessione dell'autostrada allo Stato, e il regolamento del debito obbligazionario e dei rapporti derivanti dalla fideiussione per lo stesso, prestata dalla provincia e dal comune di Brescia, la Società medesima venne anticipatamente sciolta e messa in liquidazione a mezzo di due liquidatori.

Tali liquidatori vennero dall'Assemblea designati, e dal Tribunale col detto decreto, a norma dell'articolo 210 Codice di commercio nominati, nelle persone dei signori: On. Dott. Gr. Uff. Giovanni Gorio fu Luigi da Brescia, e Gr. Uff. Federico Serlini fu Andrea da Ospitaletto Bresciano, rispettivamente Presidente e Vice Presidente della Società, a ciascuno dei quali, con firma libera, spetteranno, oltre i poteri di cui all'articolo 203 del Codice di commercio le facoltà: di addivenire alla conclusione ed esecuzione di convenzioni con lo Stato, la provincia e il comune di Brescia, coi creditori obbligazionisti; di continuare l'esercizio e l'attività sociale ai fini della liquidazione; di stipulare atti di acquisto per tali scopi; di alienare a qualunque titolo e forma le attività immobiliari e mobiliari della Società, distintamente o in blocco e a trattativa privata, contro ricavi e corrispettivi di ogni specie, natura e forma; di delegare, ove credano, alle parti acquirenti il pagamento di tutte o parte delle passività sociali con accollo di ogni onere corrispondente; dare quitanza dei prezzi e fare esplicita rinuncia ad ogni ipoteca legale; di garantire proprietà e libertà; di compiere tutte le operazioni presso gli Uffici del debito pubblico, della Cassa depositi e prestiti, Amministrazioni pubbliche e private, di acconsentire vincoli e svincoli, tramutamento di titoli e valori, farne ritiri e rilasciare quietanza e discarichi; di transigere e com-

XXX^A LEGISLATURA — I^A DELLA CAMERA DEI FASCI E DELLE CORPORAZIONI

promettere in arbitri anche amichevoli compositori; di liberare cauzioni in qualunque modo date; di nominare procuratori ad negotia od a lites, anche per giudizi di revocazione e cassazione; di compiere quant'altro si renderà necessario ed opportuno ai fini della liquidazione, senza limitazione, con promessa di avere per rato e valido il loro operato.

Brescia, li 1^o giugno 1939-XVII.

Firmato: NAVONI Dott. ANGELO OTTORINO fu Dott. Paolo.

Visto per la legalizzazione della firma del notaio Navoni Dott. Ottorino.
Brescia, dal Tribunale C. P. li 1 giugno 1939-XVII.

p. *Il Presidente*

Firmato: OLIVIERI Cav. Uff. PAOLO, *Giudice delegato.*

ALLEGATO D.

N. 559 Prot.

AMMINISTRAZIONE PROVINCIALE DI BRESCIA — RETTORATO

Estratto del verbale n. 1.

Adunanza del 29 marzo 1939-XVII.

OGGETTO n. 1: *Passaggio allo stato dell'autostrada Brescia — Bergamo e adesione alla relativa convenzione.*

Sotto la presidenza del Dott. Ing. Buffoli, Preside, si è oggi riunito il Rettorato provinciale, coll'intervento dei Signori Vice Preside Carrara, Dossena, Fanti, Ferrari, Simonini, Grazioli, Vecchia, Rettori effettivi; Gussoni, Rettore supplente, e con l'assistenza del Segretario generale Tedeschi.

Il Preside Ing. Buffoli riferisce:

Con deliberazione 16 aprile 1928, n. 1053, approvata dalla Giunta provinciale amministrativa in seduta 14 maggio 1928, al n. 15659 Div. IV, la Reale Commissione straordinaria per l'Amministrazione della provincia di Brescia stabiliva di prestare garanzia a favore di 15 milioni di obbligazioni, da emettersi dalla Banca Commerciale italiana per conto della Società Anonima italiana per la costruzione ed esercizi di autovie, in solido col comune di Brescia, e di partecipare a detta Società colla quota sociale di 1,500,000.

La Società Bresciana Autovie assolse l'impegno di costruire l'autostrada Brescia-Bergamo, in base al progetto predisposto ed approvato su un preventivo di spesa di circa lire 46,000,000 riuscendo però in seguito alle economie realizzate, a ridurre la spesa a lire 40,500,000.

Siccome in quel tempo le previsioni economiche dei risultati dell'esercizio davano per certo che gli introiti sarebbero bastati a far fronte alle spese di gestione, al pagamento degli interessi delle obbligazioni e all'ammortamento del prestito obbligazionario, il Consiglio di amministrazione della Società, a ciò sollecitato dalle Gerarchie di allora, presentò e l'Assemblea degli azionisti approvò unanimemente, la proposta di devolvere le disponibilità, realizzate con una spesa inferiore al previsto, ad un'opera di decoro cittadino della quale da tempo si sentiva il bisogno. Si pensò cioè alla costruzione, nel nuovo centro della città, di un albergo modernamente attrezzato, per il quale si era già da qualche anno costituita una società, che però non era riuscita a raccogliere i mezzi sufficienti e che era denominata « Società Nuovo Albergo ». Questa Società venne pertanto conglobata nella Società Bresciana Autovie, in seguito a regolare deliberazione degli azionisti delle due Società.

Il Rettorato provinciale con deliberazione 16 aprile 1930-XII, n. 1371, approvava la fusione delle due Società.

L'esercizio dell'autostrada, come la gestione dell'albergo, diedero, contrariamente alle previsioni ed in conseguenza delle aggravate condizioni generali, risultati molto diversi da

XXX^A LEGISLATURA — I^A DELLA CAMERA DEI FASCI E DELLE CORPORAZIONI

quelli sperati, cosicchè la Società dopo aver fatto fronte per cinque anni al pagamento degli interessi del prestito obbligazionario, si trovò, a cominciare dalla scadenza del 1° gennaio 1935 nell'impossibilità di provvedere ulteriormente.

Gli enti pubblici fideiussori, furono chiamati ad intervenire per regolare la disastrosa situazione della Società e furono svolte pratiche lunghe e laboriose sia coi Ministeri dei lavori pubblici e delle finanze, sia coi portatori di obbligazioni, sia cogli azionisti della Società.

Per interessamento delle Superiori Gerarchie si è giunti dopo circa 3 anni di trattative ad un accordo basato sulle seguenti clausole principali:

a) il trapasso dell'autostrada Brescia - Bergamo dalla Società Bresciana Autovie allo Stato, con effetto dal 1° gennaio 1939-XVII;

b) l'assunzione da parte degli enti fideiussori Provincia e comune di Brescia di tutti i debiti della Società, rimanendo agli Enti medesimi la proprietà dell'albergo gestito dalla Società Autovie.

L'accordo imporrà oneri finanziari di una certa rilevanza ai due Enti ma risolverà definitivamente il problema con carico facilmente sopportabile dai contribuenti.

Si propone pertanto l'approvazione della convenzione, regolante il trapasso della autostrada allo Stato, nonchè la liquidazione di tutte le attività e passività della Società Bresciana per la costruzione e l'esercizio di autovie.

IL RETTORATO

Udita la relazione del preside ing. Buffoli,

Premesso che mediante convenzione 22 gennaio 1929, n. 25 di rep. lavori pubblici approvato con il Regio decreto 14 febbraio 1929, n. 411, la Società Anonima Bresciana Autovie, con sede in Brescia, assunse in concessione dallo Stato la costruzione e l'esercizio della strada riservata ad autoveicoli con ruote a rivestimento elastico, di allacciamento tra Bergamo e Brescia;

che al finanziamento necessario per le spese della costruzione la Società provvede tra l'altro con la emissione di un prestito obbligazionario di lire 15,000,000 solidalmente garantite dagli Enti locali interessati (provincia e comune di Brescia);

che i suddetti Enti, essendo chiamati ora a causa delle difficoltà finanziarie della Società a sostituirsi ad essa nei pagamenti delle cedole e dei titoli del prestito obbligazionario sorteggiati per essere ammortizzati, giusta il piano prestabilito, hanno fatto premure per l'intervento dello Stato, dichiarandosi disposti a sollevarlo, in caso di anticipato riscatto, dagli oneri maturati al 31 dicembre 1938 e non soddisfatti, in dipendenza del predetto prestito obbligazionario;

che anche da parte della Società sono state fatte premure in proposito;

che ritenendo lo Stato di avvalersi della facoltà derivantegli dall'articolo 11 della Convenzione di procedere ad un anticipato riscatto dell'Autostrada, ma non ritenendo opportuno rilevare la strada alle condizioni previste in tale disposizione, in adesione alle premure delle altre parti, ha concordato con la Società e con gli Enti garanti del prestito obbligazionario (provincia e comune di Brescia) le condizioni ed il prezzo della cessione nonchè le modalità di pagamento;

che il riscatto è stato convenuto;

1°) mediante il rilevamento da parte dello Stato di lire 14,295,500 (quattordicimilioniduecentonovantacinquemilacinquecento) di obbligazioni, facenti parte del prestito originariamente emesso nell'importo di lire quindici milioni (diviso in numero 30,000 obbligazioni di lire 500 ciascuna) in seguito a deliberazione dell'Assemblea generale straordinaria degli azionisti del 27 maggio 1929 come da atto a rogito Notaio dott. Ottorino Navoni numero 8723 di rep. registrato in Brescia il 29 maggio 1929 Mod. 1° n. 5447 vol. 255 trascritto presso il Regio tribunale civile e penale di Brescia con nota del 4 giugno 1929, n. 662 reg. ord. n. 1773 S. n. 4580 A. C. pubblicato nel foglio degli annunci legali della provincia di Brescia n. 98 del 7 giugno 1929 e nel *Bollettino Ufficiale* delle Società per azioni anno 47° fascicolo n. 25. Di dette obbligazioni lo Stato sostituendosi alla Società ed agli Enti fideiussori assume il servizio (pagamento cedole ed ammortamento) a datare dai pagamenti che verranno a maturare dal 1° gennaio 1939 in poi e più precisamente assume il pagamento delle cedole a partire da quella distinta con il n. 19 di scadenza 1° gennaio 1939 e per quanto riguarda l'ammortamento delle obbligazioni dall'estrazione effettuata nel novembre 1938;

 XXX^A LEGISLATURA — I^A DELLA CAMERA DEI FASCI E DELLE CORPORAZIONI

2^o) nell'assunzione da parte della provincia e del comune di Brescia, a proprio carico, di tutte le passività della Società che, in via presuntiva, si calcola possano raggiungere al 31 dicembre 1938 la somma di lire 2,800,000;

3^o) nel riconoscimento da parte dello Stato, alla Società della proprietà dell'Albergo Vittoria, costruito dalla Società stessa in Brescia lasciando ad essa Società di regolare poi con la provincia o con il comune di Brescia i reciproci rapporti circa la proprietà di detto albergo;

4^o) nell'obbligo che viene solidalmente assunto dalla Società e dalla Provincia e dal Comune di Brescia di garantire il rimborso parziale del capitale azionario ammontante attualmente a lire 11,824,848, nella misura di almeno il 10 per cento.

Ritenuta la soluzione concordata della grave pendenza equa ed accettabile.

DELIBERA

a) di approvare le sopra indicate premesse, nonchè lo schema di convenzione qui sotto trascritto:

ARTICOLO 1.

Lo Stato riceve in piena e libera proprietà dalla Società Bresciana per la costruzione e l'esercizio di Autovie la strada costruita a gestita in base alla precitata convenzione 22 gennaio 1929 costituita dai seguenti tronchi:

1 ^o) Tronco da Bergamo (Località Colognola) al Torrente Zerra . . .	Km.	9.219,01
2 ^o) Idem dal Torrente Zerra al fiume Oglio	»	10.499,90
3 ^o) Idem da fiume Oglio ad Ospitaletto	»	14,099,30
4 ^o) Idem da Ospitaletto a Brescia	»	11.818,14
		Totale . . . Km. 45.636,55

La cessione comprende altresì tutte le costruzioni, le opere, le pertinenze ed i relitti dell'intera Autostrada, nonchè gli oggetti mobili (arredamenti, macchine ed attrezzi) attualmente in uso della Società per la Autostrada, il tutto come risulta precisato negli allegati inventari.

Agli effetti della prescritta trascrizione nei riguardi degli immobili che formano oggetto della presente cessione si provvederà con successivi atti da stipularsi fra l'Ente che assumerà l'esercizio dell'Autostrada e la Società.

ARTICOLO 2.

In corrispettivo della cessione della strada specificata nel precedente articolo, lo Stato si obbliga di assumere in proprio, a datare dal 1^o gennaio 1939, l'ammontare residuo delle obbligazioni emesse dalla Società che si precisa nella somma capitale di lire 14,295,500 (quattordicimilioni duecentonovantacinquemilacinquecento) esonerando la Provincia ed il Comune di Brescia dall'obbligo della fidejussione solidale costituita per la prima con deliberazione 16 aprile 1928 della Reale Commissione Straordinaria per l'Amministrazione della provincia di Brescia, approvata dalla Giunta Provinciale Amministrativa in seduta 14 maggio 1928, numero 15659, e per il secondo con deliberazione Podestarile 27 aprile 1928, approvata dalla Giunta provinciale amministrativa il 21 maggio 1938, ed assumendosi pertanto dal 1^o gennaio 1939 in poi l'onere del pagamento degli interessi a cominciare dalla cedola n. 19 con scadenza 1^o gennaio 1939 e successive nonchè l'onere dell'ammortamento delle obbligazioni a cominciare dalla estrazione delle medesime effettuata nel novembre 1938, secondo il piano prestabilito.

ARTICOLO 3.

L'Amministrazione speciale della Santa Sede e la Banca Commerciale Italiana, quali possessori dell'intero ammontare del prestito obbligazionario, le quali intervengono nella stipula del presente atto mediante i loro legali rappresentanti, presa conoscenza di quanto convenuto

XXX^A LEGISLATURA — I^A DELLA CAMERA DEI FASCI E DELLE CORPORAZIONI

nell'articolo precedente, dichiarano che per il prestito obbligazionario che residua a carico dello Stato nella somma di lire 14,295,500 consentono:

A) la proroga di durata del graduale ammortamento del prestito stesso alla scadenza di anni trenta dalla data di emissione;

B) la riduzione dell'interesse a partire dalla cedola con scadenza 1° gennaio 1939 dal 6.50 per cento al 4.50 per cento per tutta la durata dell'ammortamento e assumono formale obbligo di non convertire, in nessun caso e per nessuna ragione, i titoli obbligazionari in *non-minativi*, ma di conservarli al *portatore* fino al completo ammortamento dei titoli stessi.

Le nuove modalità del servizio del prestito obbligazionario assunte dallo Stato ed il nuovo piano di ammortamento saranno stabilite di accordo fra il Ministero delle finanze e quello dei lavori pubblici.

ARTICOLO 4.

La provincia ed il comune di Brescia dichiarano di assumere a proprio carico tutte le passività della Società che, in via presuntiva, si calcola possano raggiungere al 31 dicembre 1938 l'importo di lire 2,800,000.

In tale somma si intendono compresi anche i pagamenti da effettuarsi per il servizio obbligazioni (pagamento cedole, ammortamento ed eventuali interessi di mora) dal giorno dell'emissione del prestito obbligazionario al 31 dicembre 1938.

Gli enti predetti si obbligano poi in solido con la Società, a garantire il rimborso parziale del capitale azionario, ascendente a lire 11,824,848 nella misura di almeno il 10 per cento.

ARTICOLO 5.

Lo Stato riconosce alla Società la proprietà dell'Albergo Vittoria da essa costruito in Brescia, lasciando che, circa detta proprietà, la Società medesima o la provincia ed il comune di Brescia, regolino fra di loro i relativi rapporti.

ARTICOLO 6.

La cessione dell'Autostrada dalla Società allo Stato, si intende abbia decorrenza dal 1° gennaio 1939. Si da atto fra le parti che non essendo stato possibile effettuarne prima della data suaccennata la materiale consegna la Società, giusta gli accordi verbali intervenuti, si obbliga a proseguire l'esercizio dell'Autostrada per conto dello Stato mediante gestione delegata dal 1° gennaio 1939 al giorno dell'effettiva consegna limitando le spese a quelle di ordinaria amministrazione e manutenzione ed astenendosi senza il preventivo benessere del Ministero dei lavori pubblici da qualsiasi spesa di carattere straordinario.

La consegna della strada dovrà, in qualunque caso, essere effettuata non appena richiesta dal Ministero dei lavori pubblici, ai rappresentanti del Ministero stesso con le modalità che saranno stabilite dal medesimo.

Entro il termine di cinque mesi dalla firma della presente Convenzione la Società dovrà consegnare gli atti comprovanti la piena e libera proprietà della strada ed attinenze, e l'avvenuto pagamento dei terreni espropriati e dei danni eventualmente arrecati nonchè la prova di avere regolato ogni rapporto di costruzione e manutenzione con privati ed enti per sovrappassaggi e sottopassaggi dell'Autostrada.

ARTICOLO 7.

I contratti stipulati e le obbligazioni in genere assunte dalla Società Bresciana Autovie fino alla data del presente atto non avranno efficacia nei confronti dello Stato, il quale, in ogni caso, sarà sollevato e garantito dalla Società stessa da qualsiasi azione, ragione e pretesa, che comunque, fosse avanzata per i titoli di cui sopra.

È fatto salvo all'Ente statale che assumerà l'esercizio dell'Autostrada, il diritto di continuare quei contratti relativi alla gestione stradale che, a suo giudizio insindacabile riterrà di riconoscere ed accettare.

I canoni già introitati dalla Società in base a contratti che venissero eventualmente riconosciuti, spetteranno proporzionalmente alla Società stessa per il periodo sino a tutto il 31 dicembre 1938, mentre le quote afferenti il periodo successivo dovranno essere dalla Società

XXX^A LEGISLATURA — I^A DELLA CAMERA DEI FASCI E DELLE CORPORAZIONI

versate al Ministero dei lavori pubblici che opererà il conguaglio con l'Ente statale che assumerà l'esercizio dell'Autostrada corrispondendo a questo la quota spettantegli e versando al Tesoro la quota afferente il periodo dal 1° gennaio 1939 al giorno dell'effettiva consegna.

ARTICOLO 8.

Qualora la consegna sia protratta oltre il 1° gennaio 1939 gli introiti netti di qualsiasi natura percepiti al 1° gennaio 1939 al giorno dell'effettiva consegna saranno dalla Società versati allo Stato.

Avvenuta la consegna tutti gli incassi afferenti la gestione dell'Autostrada saranno percepiti dall'Ente che assumerà la gestione stessa.

Per quanto riguarda gli abbonamenti ed i libretti e tagliandi rilasciati a tutto il 31 dicembre 1938 si provvederà al conguaglio proporzionale tra la Società, lo Stato e l'Ente suddetto

ARTICOLO 9.

La Società Bresciana Autovie dovrà, prima della consegna dell'Autostrada, provvedere a liquidare ogni pendenza relativa alla costruzione e dovrà altresì provvedere alla integrale liquidazione delle ragioni che possano spettare, in base al contratto di lavoro, al personale adetto al servizio, il quale, con la data della consegna della strada ed anche prima, ove l'Amministrazione lo richieda deve lasciare liberi i locali occupati per ragioni di servizio.

ARTICOLO 10.

Il Ministero dei lavori pubblici verserà alla Società Anonima Bresciana Autovie un contributo straordinario non superiore a lire 200,000 (duecentomila) pel pagamento delle passività a carico della Società medesima, a condizione che la Società verso a sua volta all'Erario il maggiore introito netto eccedente le lire 800,000 che si verificasse in dipendenza delle entrate dell'esercizio 1938 e delle altre attività sociali al 31 dicembre 1938.

Detto introito netto sarà determinato detraendo dall'importo lordo delle entrate di esercizio e delle altre entrate sociali al 31 dicembre 1938, le sole spese generali di amministrazione e le spese di esercizio dell'Autostrada, esclusi qualsiasi svalutazione ed ammortamento ed esclusi, pure in attivo e passivo il ricavo lordo e le spese di gestione dell'Albergo Vittoria nonchè gli interessi e l'ammortamento sino al 31 dicembre 1938 delle obbligazioni.

Il contributo straordinario di lire 200,000, tuttavia, se ed in quanto dovuto, non verrà corrisposto fino a quando dalla Società non saranno completamente liquidati e corrisposti gli indennizzi per danni, espropriazioni e per qualsiasi altro titolo di cui al precedente articolo 6.

ARTICOLO 11.

La Società Bresciana Autovie si impegna e si obbliga di garantire lo Stato da qualsiasi azione, ragione e pretesa che possa essere fatta valere sia dai propri azionisti che da terzi, nonchè da qualsiasi pendenza o vertenza riferentesi alla propria gestione dell'Autostrada.

ARTICOLO 12.

Il delegato della Società, sia quale rappresentante della Società stessa, sia quale rappresentante del Consiglio di Amministrazione, dichiara che oltre alle obbligazioni e gli impegni della Società indicati nella presente convenzione non ne sussistono altri che possano, comunque, interessare lo Stato.

ARTICOLO 13.

La presente convenzione come gli atti successivi di cui all'ultimo comma dell'articolo 1° interessanti la cessione ed il passaggio allo Stato dell'Autostrada, saranno esenti da ogni tassa di bollo e registro, ipotecaria, sulle concessioni Governative e da diritti catastali.

XXX^A LEGISLATURA — I^A DELLA CAMERA DEI FASCI E DELLE CORPORAZIONI

ARTICOLO 14.

La presente convenzione mentre obbliga pienamente la Società Bresciana Autovie e le Amministrazioni provinciale e comunale di Brescia, non obbliga lo Stato se non dopo la sua approvazione nei modi di legge.

* * * *

b) Di dar mandato al proprio Preside, o a chi per esso, di firmare la stipulanda Convenzione e di compiere ogni atto inerente e conseguente alla convenzione medesima.

c) Di fronteggiare gli oneri emergenti dall'applicazione della sopra indicata convenzione coll'assunzione di un conto corrente passivo nella somma di lire 1,400,000 presso un Istituto di credito locale, come da autorizzazione del Ministero degli interni in data 3 novembre 1938-XVII, n. 15216, 3^a Div. II.

In originale firmati:

Il Preside: Firmato BUFFOLI

Il Segretario Generale: Firmato: TEDESCHI

Publicato a' sensi di legge dal 1^o all'8 aprile 1939-XVII.
Non furono presentati reclami.

Il Segretario Generale

Firmato: TEDESCHI

REGIA PREFETTURA DI BRESCIA

N. 13302, Div. IV.

Visto ed approvata dalla Giunta provinciale amministrativa in seduta del 17 aprile 1939-XVII.

Brescia, 17 aprile 1939-XVII.

Il Prefetto Presidente

Firmato: SALERNO

Copia autentica conforme all'originale esistente in atti d'ufficio.

Brescia 19 maggio 1939-XVII.

Il Vice Segretario Generale

Firmato: (Illeggibile)

Visto

Il Vice Preside dell'Amministrazione Provinciale di Brescia

Firmato: CARRARA

N. 17194—Div. IV.

Visto:

Brescia, 19 maggio 1939-XVII.

Il Prefetto: Firmato: SALERNO

XXX^A LEGISLATURA — I^A DELLA CAMERA DEI FASCI E DELLE CORPORAZIONI

ALLEGATO E.

MUNICIPIO DI BRESCIA

N. 6466 di P. G.

Verbale N. 30 bis.

VERBALE DI DELIBERAZIONE

Addì 12 aprile 1939-XVII il Podestà Bersi Cav. Avv. Pietro coll'assistenza del Segretario Generale Fabbrichesi Cav. Uff. Avv. Riccardo, ha preso la seguente deliberazione: OGGETTO: *Passaggio allo Stato dell'Autostrada Brescia e Bergamo e adesione alla relativa convenzione.*

Premesso che:

con deliberazione podestarile 6 novembre 1928, n. 23408, approvata dalla Giunta provinciale amministrativa il 19 novembre 1928, n. 37657, il comune di Brescia stabiliva di partecipare al finanziamento dell'Autostrada Brescia-Bergamo (tronco della grande pedemontana Torino-Trieste, rilevatasi come opera di evidente utilità, anzi di imprescindibile necessità ai fini dei trasporti e della economia nazionale) e partecipava con la quota sociale di lire 1,500,000 contro ritiro di n. 15.000 azioni della Società da lire 100 cadauna consentendo altresì garanzia a favore dei 18 milioni di obbligazioni da emettersi dalla Società Anonima Bresciana per la costruzione ed esercizio di Autovie. Eguale garanzia prestava pure l'Amministrazione provinciale.

La Società Bresciana Autovie assolse l'impegno di costruire l'Autostrada Brescia-Bergamo, in base al progetto predisposto ed approvato su un preventivo di spesa di circa lire 46 milioni, riuscendo però in seguito alle economie realizzate a ridurre la spesa a lire 40,500,000.

Siccome in quel tempo le previsioni economiche dei risultati dell'esercizio davano per certo che gli introiti sarebbero bastati a far fronte alle spese di gestione, il pagamento degli interessi delle obbligazioni ed all'ammortamento del prestito obbligazionario il Consiglio di Amministrazione della Società, a ciò sollecitato dalle Gerarchie di allora, presentò e l'Assemblea degli Azionisti approvò unanimemente la proposta di devolvere le disponibilità realizzate con una spesa inferiore al previsto, ad un'opera di decoro cittadino, della quale da tempo si sentiva il bisogno.

Si pensò cioè alla costruzione, nel nuovo centro della Città di un albergo modernamente attrezzato per il quale si era già da qualche anno costituita una Società che però non era riuscita a raccogliere i fondi sufficienti e che era denominata « Società Nuovo Albergo » dalla quale il comune aveva pure acquistato azioni per un importo complessivo di lire centomila. Questa Società venne pertanto conglobata nella Società Bresciana Autovie, in seguito a regolare deliberazione delle due Società.

L'esercizio dell'Autostrada, come la gestione dell'Albergo, diedero, contrariamente alle previsioni ed in conseguenza delle aggravate condizioni generali, risultati molto diversi da quelli sperati, cosicchè la Società dopo aver fatto fronte per cinque anni al pagamento degli interessi del prestito obbligazionario, si trovò, a cominciare dalla scadenza del 1° gennaio 1935 nell'impossibilità di provvedere ulteriormente.

Gli Enti pubblici fidejussori, furono chiamati ad intervenire per regolare la disastrosa situazione della Società e furono svolte pratiche lunghe e laboriose sia coi Ministeri dei lavori pubblici e delle finanze, sia coi portatori di obbligazioni, sia con gli azionisti della Società.

Per interessamento delle superiori Gerarchie si è giunti dopo circa tre anni di trattative ad un accordo basato sulle seguenti clausole principali:

a) il trapasso dell'Autostrada Brescia-Bergamo dalla Società Bresciana Autovie allo Stato, con effetto da 1° gennaio 1939-XVII;

b) l'assunzione da parte degli Enti fidejussori Provincia e Comune di Brescia di tutti i debiti della Società rimanendo agli Enti medesimi la proprietà dell'Albergo gestito dalla Società Autovie.

Dato atto che la Consulta municipale in adunanza 28 dicembre 1938-XVII, ha espresso parere favorevole all'unanimità sullo schema ministeriale della convenzione regolante il trapasso dell'Autostrada allo Stato nonchè la liquidazione di tutte le attività e passività della Società Bresciana per la costruzione e l'esercizio di Autovie;

Ritenuto che la spesa, prevista in lire 1,400,000 potrà far carico all'articolo 188 lettera z, dei RR. PP. derivanti dall'esercizio 1938 (mutuo di lire 47 milioni, disponibili lire 2,025,000), in quanto si tratta nel caso in esame di vera e propria passività onerosa per cui l'assegna-

XXX^A LEGISLATURA — I^A DELLA CAMERA DEI FASCI E DELLE CORPORAZIONI

della spesa a tale fondo risponde a quanto prescritto dal Ministero dell'interno in sede di approvazione del preventivo 1938 ed in merito alla erogazione del citato fondo di lire 5,200,000, e ritenuto inoltre non essere possibile provvedere altrimenti al finanziamento della spesa a causa del divieto fatto ai comuni circa l'assunzione di nuovi mutui.

DELIBERA

a) di approvare lo schema di convenzione ora definitivo, che qui di seguito si trascrive:

Premesso:

che mediante convenzione 22 gennaio 1929, n. 25, di rep. lavori pubblici approvata con il Regio decreto 14 febbraio 1929, n. 411, la Società Anonima Bresciana Autovie, con sede in Brescia assunse in concessione dallo Stato la costruzione e l'esercizio della strada riservata ad autoveicoli con ruote a rivestimento elastico, di allacciamento fra Bergamo e Brescia;

che al finanziamento necessario per le spese della costruzione la Società provvide tra l'altro con la emissione di un prestito obbligazionario di lire 15 milioni solidalmente garantito dagli Enti locali interessati (provincia e comune di Brescia);

che i suddetti Enti, essendo chiamati ora a causa delle difficoltà finanziarie della Società a sostituirsi ad essa nei pagamenti delle cedole e dei titoli del prestito obbligazionario, sorteggiati per essere ammortizzati giusta il piano prestabilito hanno fatto premure per l'intervento dello Stato, dichiarandosi disposti a sollevarlo in caso di anticipato riscatto, dagli oneri maturati al 31 dicembre 1938 e non soddisfatti, in dipendenza del predetto prestito obbligazionario;

che anche da parte della Società sono state fatte premure in proposito;

che ritenendo lo Stato di avvalersi della facoltà derivantegli dall'articolo 11 della Convenzione di procedere ad un anticipato riscatto dell'Autostrada, ma non ritenendo opportuno rilevare la strada alle condizioni previste in tale disposizione, in adesione alle premure delle altre parti, ha concordato con la Società e con gli Enti garanti del prestito obbligazionario (provincia o comune di Brescia) le condizioni ed il prezzo della cessione nonchè le modalità di pagamento;

che il riscatto è stato convenuto:

1°) mediante il rilevamento da parte dello Stato di lire 14,295,500 (quattordici milioni duecentonovantacinquemila cinquecento) di obbligazioni facenti parte del prestito originariamente emesso nell'importo di lire quindici milioni (diviso in numero trentamila obbligazioni di lire 500 ciascuna) in seguito a deliberazione dell'Assemblea generale straordinaria degli azionisti del 27 maggio 1929 come da atto rogito Notaio dottore Ottorino Navoni, n. 8723 di Rep. registrato in Brescia il 29 maggio 1929, Mod. I, n. 5447, Vol. 255, trascritto presso il Regio Tribunale civile e penale di Brescia con nota del 4 giugno 1929, n. 662 reg. ord. n. 1773 S. n. 4580 A. C. pubblicato nel Foglio degli annunci legali della provincia di Brescia n. 98 del 7 giugno 1929 e nel *Bollettino Ufficiale* della Società per Azioni anno 47 fascicolo n. 25.

Di dette obbligazioni lo Stato sostituendosi alla Società ed agli Enti fideiussori assume il servizio (pagamento cedole ed ammortamento) a datare dai pagamenti che verranno a maturare dal 1° gennaio 1939 in poi o più precisamente assume il pagamento delle cedole a partire da quella distinta con il n. 19 di scadenza 1° gennaio 1939 e per quanto riguarda l'ammortamento delle obbligazioni dall'estrazione effettuata nel novembre 1938;

2°) nell'assunzione da parte della provincia e del comune di Brescia, a proprio carico, le passività della Società che, in via presuntiva, si calcola possano raggiungere al 31 dicembre 1938 la somma di lire 2,800,000;

3°) nel riconoscimento da parte dello Stato, alla Società della proprietà dell'Albergo Vittoria, costruito dalla Società stessa in Brescia, lasciando ad essa Società di regolare poi con la Provincia e con il comune di Brescia i reciproci rapporti circa la proprietà di detto Albergo;

4°) Nell'obbligo che viene solidalmente assunto dalla Società e dalla provincia e dal comune di Brescia di garantire il rimborso parziale del capitale azionario ammontante attualmente a lire 11,824,848 nella misura di almeno il 10 per cento;

XXX^A LEGISLATURA — I^A DELLA CAMERA DEI FASCI E DELLE CORPORAZIONI

TUTTO CIÒ PREMESSO

Le parti come sopra costituite, mentre confermano e ratificano la presente narrativa che forma parte integrante di questo atto, convengono e stipulano quanto appresso:

ARTICOLO 1.

Lo Stato riceve in piena e libera proprietà dalla Società Bresciana per la costruzione e l'esercizio di Autovie la strada costituita e gestita in base alla precitata Convenzione 22 gennaio 1929, costituita dai seguenti tronchi:

1°) Tronco da Bergamo (località Colognola) al torrente Zerra . . .	Km.	9.219,01
2°) Tronco dal torrente Zerra al fiume Oglio	»	10.499,90
3°) Tronco dal fiume Oglio ad Ospitaletto	»	14.099,30
4°) Tronco da Ospitaletto a Brescia	»	11.818,34
		Totale . . . Km. 45.636,55

La cessione comprende altresì tutte le costruzioni, le opere, le pertinenze ed i relitti dell'intera autostrada nonchè gli oggetti mobili (arredamenti, macchine ed attrezzi) attualmente in uso della Società per autostrada, il tutto come risulta precisato negli allegati inventari.

Agli effetti della prescritta trascrizione nei riguardi degli immobili che formano oggetto della presente cessione si provvederà con successivi atti da stipularsi tra l'Ente che assumerà l'esercizio dell'autostrada e la Società.

ARTICOLO 2

In corrispettivo della cessione della strada specificata nel precedente articolo, lo Stato si obbliga di assumere in proprio, a datare dal 1° gennaio 1939, l'ammontare residuo delle obbligazioni emesse dalla società che si precisa nella somma capitale di lire 14,295,500 (quattordicimilioni duecentonovantacinquemila cinquecento) esonerando la provincia ed il comune Brescia dall'obbligo della fideiussione solidale costituita per la prima con deliberazione 16 aprile 1928 della Reale Commissione straordinaria per l'Amministrazione della provincia di Brescia e per il secondo con la deliberazione podestarile 6 novembre 1928, n. 23408 approvata dalla Giunta provinciale amministrativa il 19 novembre 1928, n. 37657 ed assumendosi pertanto dal 1° gennaio 1939 in poi l'onere del pagamento degli interessi a cominciare dalla cedola n. 19 con scadenza 1° gennaio 1939 e successive nonchè l'onere dell'ammortamento delle obbligazioni a cominciare dalla estrazione delle medesime effettuate nel novembre 1938, secondo il piano prestabilito.

ARTICOLO 3.

L'Amministrazione speciale della Santa Sede e la Banca Commerciale Italiana, quali possessori dell'intero ammontare del prestito obbligazionario, le quali intervengono nella stipula del presente atto mediante i loro legali rappresentanti, presa conoscenza di quanto convenuto nell'articolo precedente, dichiarano che per il prestito obbligazionario che residua a carico dello Stato nella somma di lire 14,295,500 consentono:

a) la proroga di durata del graduale ammortamento del prestito stesso alla scadenza di anni 30 dalla data di emissione;

b) la riduzione dell'interesse a partire dalla cedola con scadenza 1° gennaio 1939 dal 6.50 per cento al 4.50 per cento per tutta la durata dell'ammortamento e assumono formale obbligo di non convertire, in nessun caso e per nessuna ragione, i titoli obbligazionari in *nominativi*, ma di conservarli al *portatore* fino a completo ammortamento dei titoli stessi.

Le nuove modalità del servizio del debito obbligazionario assunto dallo Stato ed il nuovo piano di ammortamento saranno stabilite di accordo fra il Ministero delle finanze e quello dei lavori pubblici.

XXX^A LEGISLATURA — I^A DELLA CAMERA DEI FASCI E DELLE CORPORAZIONI

ARTICOLO 4.

La provincia ed il comune di Brescia dichiarano di assumere a proprio carico tutte le passività della Società che, in via presuntiva, si calcola possano raggiungere al 31 dicembre 1938 l'importo di lire 2,800,000.

In tale somma si intendono compresi anche i pagamenti da effettuarsi per il servizio obbligazioni (pagamento cedole, ammortamento ed eventuali interessi di mora) dal giorno dell'emissione del prestito obbligazionario al 31 dicembre 1938.

Gli Enti predetti si obbligano poi in solido con la Società, a garantire il rimborso parziale del capitale azionario, ascendente a lire 11,824,848, nella misura di almeno il 10 per cento.

ARTICOLO 5.

Lo Stato riconosce alla Società la proprietà dell'Albergo Vittoria da essa costruito in Brescia, lasciando che, circa detta proprietà, la Società medesima e la provincia ed il comune di Brescia, regolino tra di loro i relativi rapporti.

ARTICOLO 6.

La cessione dell'Autostrada dalla Società allo Stato, si intende abbia decorrenza dal 1° gennaio 1939. Si dà atto tra le parti che non essendo stato possibile effettuarne prima della data suaccennata la materiale consegna la Società, giusta gli accordi verbali intervenuti, si obbliga a proseguire l'esercizio dell'Autostrada per conto dello Stato, mediante gestione delegata dal 1° gennaio 1939 al giorno dell'effettiva consegna limitando le spese a quelle di ordinaria amministrazione e manutenzione ed astenendosi senza il preventivo benestare del Ministro dei lavori pubblici da qualsiasi spesa di carattere straordinario.

La consegna della strada dovrà, in qualunque caso essere effettuata non appena richiesta dal Ministero dei lavori pubblici ai rappresentanti del Ministero stesso con le modalità che saranno stabilite dal medesimo.

Entro il termine di cinque mesi dalla firma della presente Convenzione la Società dovrà consegnare gli atti comprovanti la piena e libera proprietà della strada e attinenze e l'avvenuto pagamento dei terreni espropriati e dei danni eventualmente arrecati nonchè la prova di avere regolato ogni rapporto di costruzione e manutenzione con privati ed enti per sovrappassaggi e sottopassaggi dell'Autostrada.

ARTICOLO 7.

I contratti stipulati e le obbligazioni in genere assunte dalla Società Bresciana Autovie fino alla data del presente atto non avranno efficacia nei confronti dello Stato, il quale, in ogni caso, sarà sollevato e garantito dalla Società stessa da qualsiasi azione, ragione e pretesa, che comunque, fosse avanzata per i titoli di cui sopra.

È fatto salvo all'Ente statale che assumerà l'esercizio dell'Autostrada, il diritto di continuare quei contratti relativi alla gestione stradale, che a suo giudizio insindacabile riterrà di riconoscere ed accettare.

I canoni già introitati dalla Società in base a contratti che venissero eventualmente riconosciuti spetteranno proporzionalmente alla Società stessa per il periodo sino a tutto il 31 dicembre 1938, mentre le quote afferenti il periodo successivo dovranno essere dalla Società versate al Ministero dei lavori pubblici che opererà con conguaglio con l'Ente statale che assumerà l'esercizio dell'Autostrada corrispondendo a questo la quota spettantegli e versando al Tesoro la quota afferente il periodo dal 1° gennaio 1939 al giorno dell'effettiva consegna.

ARTICOLO 8.

Qualora la consegna sia protratta oltre il 1° gennaio 1939, gli introiti netti di qualsiasi natura percepiti dal 1° gennaio 1939 al giorno dell'effettiva consegna, saranno dalla Società versati allo Stato.

XXX^A LEGISLATURA — I^A DELLA CAMERA DEI FASCI E DELLE CORPORAZIONI

Avvenuta la consegna tutti gli incassi afferenti la gestione dell'Autostrada saranno percepiti dall'Ente che assumerà la gestione stessa.

Per quanto riguarda gli abbonamenti ed i libretti e tagliandi rilasciati a tutto il 31 dicembre 1938 si provvederà al conguaglio proporzionale tra la Società, lo Stato e l'Ente suddetto.

ARTICOLO 9.

La Società Bresciana Autovie dovrà, prima della consegna dell'Autostrada, provvedere a liquidare ogni pendenza relativa alla costruzione e dovrà altresì provvedere alla integrale liquidazione delle ragioni che possano spettare, in base al contratto di lavoro, al personale addetto al servizio, il quale, con la data della consegna della strada od anche prima ove l'Amministrazione lo richieda, deve lasciare liberi i locali occupati per ragioni di servizio.

ARTICOLO 10.

Il Ministero dei lavori pubblici verserà alla Società Anonima Bresciana Autovie un contributo straordinario non superiore a lire 200,000 (lire duecento mila) per il pagamento delle passività a carico della Società medesima, a condizione che la Società versi a sua volta all'Erario il maggiore introito netto eccedente le lire 800,000 che si verificasse in dipendenza delle entrate dell'esercizio 1938 e delle altre attività sociali al 31 dicembre 1938.

Detto introito netto sarà determinato detraendo dall'importo lordo delle entrate di esercizio e delle altre entrate sociali al 31 dicembre 1938, le sole spese generali di amministrazioni e le spese di esercizio dell'Autostrada, esclusi qualsiasi svalutazione ed ammortamento ed esclusi pure in attivo e passivo il ricavo lordo e le spese di gestione dell'Albergo Vittoria, nonché gli interessi e l'ammortamento sino al 31 dicembre 1938 delle obbligazioni.

Il contributo straordinario di lire 200,000, tuttavia, se ed in quanto dovuto, non verrà corrisposto fino a quando dalla Società non saranno completamente liquidati e corrisposti gli indennizzi per danni, espropriazioni e per qualsiasi altro titolo di cui al precedente articolo 6.

ARTICOLO 11.

La Società Bresciana Autovie si impegna e si obbliga di garantire lo Stato da qualsiasi azione, ragione o pretesa che possa essere fatta valere sia dai propri azionisti che da terzi, nonché da qualsiasi pendenza o vertenza riferentesi alla propria gestione dell'Autostrada.

ARTICOLO 12.

Il delegato dalla Società, sia quale rappresentante della Società stessa, sia quale rappresentante del Consiglio di Amministrazione, dichiara che oltre alle obbligazioni e gli impegni della Società indicati nella presente convenzione non ne sussistono altri che possano, comunque, interessare lo Stato.

ARTICOLO 13.

La presente convenzione come gli atti successivi di cui all'ultimo comma dell'articolo 1, interessanti la cessione ed il passaggio allo Stato dell'Autostrada, saranno esenti da ogni tassa di bollo e registro, ipotecaria, sulle concessioni governative e da diritti catastali.

ARTICOLO 14.

La presente convenzione mentre obbliga pienamente la Società Bresciana Autovie e le Amministrazioni Provinciali e comunale di Brescia non obbliga lo Stato se non dopo la sua approvazione nei modi di legge.

b) di perfezionare, in accordo alla provincia e alla Società Autovie la Convenzione e di compiere ogni atto inerente e conseguente alla convenzione medesima non appena superiormente approvata a norma di legge.

XXX^A LEGISLATURA — I^A DELLA CAMERA DEI FASCI E DELLE CORPORAZIONI

c) di fronteggiare gli oneri emergenti dalla applicazione della sopra trascritta convenzione mediante prelevamento della somma occorrente fino al massimo di lire 1,400,000, dall'articolo 188 lettera z RR. PP. bilancio 1938 « Fondo ammortamento mutui onerosi a sensi del decreto del Ministero dell'interno 2 gennaio 1938-XVI, n. 701 » stanziato lire 5,200,000 disponibili lire 2,025,000.

Letto, approvato e sottoscritto
All'originale firmati:

Il Podestà: BERSI.

Il Segretario Generale: FABBRICHESI.

Pubblicato all'albo pretorio il 15 aprile 1939-XVII giorno di mercato, senza opposizioni.

Il Segretario Generale: FABBRICHESI.

N. 13841, Div. IV.

Brescia, 17 aprile 1939-XVII.

Visto ed approvato dalla Giunta provinciale amministrativa in seduta del 17 aprile 1939-XVII.

Il Prefetto Presidente: Firmato: SALERNO

Brescia, 17 maggio 1939-XVII.

Copia conforme all'originale in atti del comune.

Il Segretario Generale:

Firmato: FABBRICHESI

Visto:

Il Podestà:

Firmato: BERSI

N. 17194, Div. IV.

Visto:

Brescia, 15 maggio 1939 - Anno XVII.

Il Prefetto:

Firmato: SALERNO.

ALLEGATO F.

MOTU PROPRIO

Dovendosi dallo Stato Italiano, nell'atto dello scambio delle ratifiche del Trattato colla Santa Sede firmato in data 11 febbraio 1929, dare esecuzione alla convenzione finanziaria allegata al Trattato medesimo, col presente Nostro atto conferiamo i più ampi poteri al signor ingegnere Bernardino Nogara del fu Giovanni, affinchè possa trattare, concludere e firmare colla Banca d'Italia accordi circa il deposito in conto corrente presso la Banca stessa ed il ritiro della somma di italiane lire 750 milioni, dovute dal Governo italiano, nonchè per effettuare tutte le operazioni, nessuna esclusa, che deriveranno o potranno derivare da detti accordi. E poichè per la gestione dei capitali provenienti alla Santa Sede dalla suddetta convenzione finanziaria abbiano costituito la « Amministrazione speciale della Santa Sede », alla quale preponiamo lo stesso ingegnere Bernardino Nogara, col presente atto conferiamo altresì al medesimo la piena e legale rappresentanza di detta Amministrazione colle più ampie facoltà, comprese quella di incassare dalla Banca d'Italia qualsiasi somma, tanto di capitale

XXX^A LEGISLATURA — I^A DELLA CAMERA DEI FASCI E DELLE CORPORAZIONI

che di interessi, e di rilasciarne quietanza; di aprire conti correnti presso altre banche, fissandone le condizioni; di fare operazioni bancarie di qualsiasi specie; consentire pegni e rinunciare ai medesimi; fare operazioni di vincolo e svincolo e tramutamenti di titoli di qualsiasi specie, anche di Stato; promuovere pignoramenti e sequestri a mano di debitori o presso terzi; revocarli se del caso; ritirare affetti raccomandati, vaglia, pacchi postali, buoni del Tesoro, assegni sulle banche o in qualsiasi altra Tesoreria o cassa e rilasciarne quietanza; stare in giudizio avanti qualsiasi autorità giudiziaria ed amministrativa in qualsiasi grado di giurisdizione e di qualsiasi Stato, nominare all'uopo avvocati e procuratori a liti, revocarli o sostituirli. Ed in esecuzione di quanto sopra conferiamo al detto signore ingegnere Bernardino Nogara le più ampie facoltà, compresa quella di subdelegare persone di sua fiducia all'esecuzione di determinate categorie di atti.

Dato dal Vaticano nel giorno sette giugno millenovecentoventinove, anno VIII del Nostro Pontificato.

Firmato: PIUS PP. XI.

Io sottoscritto Archivista della Segreteria di Stato di Sua Santità attesto che la presente copia è conforme all'originale Motu Proprio che si conserva nell'Archivio della Segreteria di Stato sotto il N. 80519 di protocollo.

Firmato: GIUSEPPE BELTRAMI, Archivista Segreteria di Stato.

NUNZIATURA APOSTOLICA D'ITALIA

N. 203

Visto, si dichiara autentica la firma di Giuseppe Beltrami Archivista della Segreteria di Stato.

Roma, 13 febbraio 1939.

Firmato: BORGONGINI DUCA, Nunzio Apostolico.

MINISTERO DEGLI AFFARI ESTERI

Si attesta l'autenticità della firma del signor Borgongini Duca.

Roma, 14 febbraio 1939 — Anno XVII.

D'ordine del Ministro

Firmato: (Illeggibile).

SEGRETERIA DI STATO
DI SUA SANTITÀ

N. 816/39

DICHIARAZIONE

Agli effetti della Convenzione che, in relazione al passaggio dell'Autostrada Bergamo-Brescia allo Stato deve essere stipulata fra il Ministero dei lavori pubblici del Regno d'Italia, l'Amministrazione speciale della Santa Sede, la Banca Commerciale Italiana e la Società Bresciana per la Costruzione e l'Esercizio di Autovie si dichiara che il *Motu Proprio* 7 giugno 1929 col quale viene conferita al Gr. Uff. Ing. Bernardino Nogara la piena e legale rappresentanza dell'Amministrazione speciale della Santa Sede colle più ampie facoltà è tuttora in vigore.

Dal Vaticano, 10 marzo 1939.

Firmato: DOMENICO TARDINI

Segretario della Sacra Congregazione degli affari ecclesiastici straordinari.

XXX^A LEGISLATURA — I^A DELLA CAMERA DEI FASCI E DELLE CORPORAZIONI

SEGRETERIA DI STATO DI SUA SANTITÀ

N. 1212.

Si certifica vera ed autentica la firma di S. E. R. Mgr. Domenico Tardini, Segretario della Santa Chiesa degli affari ecclesiastici straordinari.

Dal Vaticano, 11 marzo 1939.

Firmato: Dott. LEOPOLDO SILLI, *Sotto Archivista della Segreteria di Stato.*

REGIA AMBASCIATA D'ITALIA PRESSO LA SANTA SEDE

N. 956 Gratis.

Visto per l'autenticità della firma del Sig. Dott. Leopoldo Silli, Sotto Archivista Segreteria Stato Sua Santità.

Roma, li 11 marzo 1939-XVII.

p. *Il Regio Ambasciatore*

Firmato: SILLI.

MINISTERO DEGLI AFFARI ESTERI

Si attesta l'autenticità della firma del Sig. Sili.

Roma, 15 marzo 1939-XVII.

D'ordine del Ministro

Firmato (Illeggibile).

ALLEGATO G.

Dott. PIETRO ALLOCCHIO

Notaio

Via Spiga, 48 - Telef. 71-432

Milano

BANCA COMMERCIALE ITALIANA (SOCIETÀ ANONIMA)

SEDE IN MILANO

CAPITALE LIRE 700,000,000 VERSATO

Verbale della seduta del Consiglio di Amministrazione tenutasi in Milano il 16 gennaio 1939-XVII.

ORDINE DEL GIORNO.

Omissis.

5^o) Deliberazioni relative al prestito obbligazionario della « Società Bresciana per la costruzione e l'esercizio di autovie. *Omissis.*

Sono presenti i Signori:

Conti Sen. Gr. Cr. Ing. Ettore, *Presidente.*

Spezzotti Sen. Gr. Cr. Luigi, *Vice Presidente.*

Faconi Gr. Uff. Michelangelo - Mattioli Dott. Raffaele, *Amministratori Delegati.*

Donegani On. Gr. Cr. Ing. Guido, Nogara Gr. Cr. Ing. Bernardino, Parea On. Gr. Uff. Conte Carlo, Puricelli Sen. Gr. Cr. Ing. Piero, Restelli Dott. Piero, Signorini Comm. Paolo, *Consiglieri.*

XXX^A LEGISLATURA — I^A DELLA CAMERA DEI FASCI E DELLE CORPORAZIONI

Olivieri Comm. Rag. Attilio, Balbo Gr. Uff. Rag. Edmondo D'Ippolito Prof. Dott. Teodoro, Boncinelli Gr. Uff. Prof. Dott. Ettore, Saraceno Dott. Pasquale, *Sindaci*.

Da Bove Gr. Uff. Dott. Eugenio, Zuccoli Gr. Uff. Dott. Giuseppe, Righi Gr. Uff. Dott. Enrico, Rossi Comm. Dott. Antoni, *Direttori centrali*.

Si è scusato il Sig. Parisi Gr. Uff. Enrico, Consigliere. Sono così presenti n. 10 consiglieri sopra gli 11 in carica e il Segretario Emilio Brusa. *Omissis*.

5^o) Deliberazioni relative al prestito obbligazionario della « Società Bresciana per la costruzione e l'esercizio di autovie ».

Il Presidente riferisce al Consiglio in merito agli accordi intervenuti fra l'Onorevole Ministero dei lavori pubblici, la Società Bresciana per la costruzione e l'esercizio di autovie, Brescia, la provincia ed il comune di Brescia, e la Banca commerciale italiana e l'Onorevole amministrazione speciale della Santa Sede, per il passaggio allo Stato dell'Autostrada Bergamo-Brescia e l'assunzione da parte dello stesso delle obbligazioni 6 $\frac{1}{2}$ per cento emesse nel 1929 dalla Società con la garanzie solidale della Provincia e del Comune di Brescia per un importo di lire 15,000,000, e attualmente ridotto per periodici sorteggi a lire 14,295,500, obbligazioni possedute nella loro totalità dalla Banca commerciale italiana o dall'Amministrazione speciale della Santa Sede. Il Consiglio a voto unanime delibera di approvare, per quanto riguarda la Banca commerciale italiana, gli accordi stessi, consentendo alla proroga di durata del graduale ammortamento del prestito alla scadenza di anni trenta dalla data di sua emissione ed alla riduzione degli interessi sulle obbligazioni dal 6 $\frac{1}{2}$ per cento al 4 $\frac{1}{2}$ per cento per tutta la residua durata dell'ammortamento, a partire dalla cedola con scadenza 1^o gennaio 1939; correlativamente a che l'ammontare residuo delle obbligazioni, di 14,295,500 lire, sia assunto a proprio carico, a datare dal 1^o gennaio 1939, dallo Stato, che ne farà pertanto il servizio per l'ammortamento e gli interessi con esonero della provincia e del comune di Brescia dalla fidejussione solidale a suo tempo da tali Enti prestata sulle obbligazioni medesime.

Il Consiglio stesso autorizza e delega due membri della Direzione centrale della Banca commerciale italiana, o un membro di essa in unione al dottor Massimiliano Majnoni d'Intignano, Direttore addetto alla direzione centrale e reggente l'ufficio di rappresentanza in Roma della Presidenza e Direzione centrale della Banca, a concordare ogni condizione e modalità relativa al perfezionamento ed alla attuazione degli accordi di cui sopra, sia nei rapporti con lo Stato che nei rapporti con la provincia ed il comune di Brescia e con la Società Bresciana per la costruzione e l'esercizio di autovie, ed a stipulare e firmare in concorso degli Enti sopradetti e della Amministrazione speciale della Santa Sede, ogni atto e contratto opportuno e necessario per il suesposto oggetto, ed altresì ogni altro accordo del caso, nei rapporti con gli Enti garanti, provincia e comune di Brescia, per ciò che riguarda gli interessi insoluti sulle obbligazioni ed il rimborso di quella prima d'ora sorteggiate. Il Consiglio dichiara a tali effetti, muniti i membri della Direzione centrale, e il dottor Massimiliano Majnoni d'Intignano, in via collettiva a due a due fra essi, degli stessi poteri che competono al Consiglio deliberante, per modo che il loro operato non possa mai essere eccepito per difetto di facoltà, e con promessa di rato e fermo. *Omissis*.

Firmati: Il Presidente: ETTORE CONTI

Il Segretario: EMILIO BRUSA

Un Consigliere d'amministrazione: PIERO RESTELLI

N. 17619 di Repertorio.

Estratto conforme all'originale esistente sul libro verbali del Consiglio d'Amministrazione della « Banca commerciale italiana » Società Anonima, con sede in Milano, libro debitamente numerato, bollato, vidimato e tenuto nelle forme di legge.

Milano 17 maggio 1939-XVII

Firmato: Dott. PIETRO ALLOCCHIO, notaio

Visto per la legalizzazione della firma del dott. Pietro Allocchio, notaio.

Milano, li 17 maggio 1939 - Anno XVII

Il Cancelliere delegato: Firmato: (Illeggibile)

ALLEGATO H.

UFFICIO PROVINCIALE DELLE CORPORAZIONI DI MILANO

(REGISTRO DELLE DITTE).

M. L.
N. 31894

Milano, li 5 luglio 1939-XVII

SI CERTIFICA

risultare dalla denuncia presentata a quest'Ufficio in data 8 giugno 1911, successive denunce di modificazione e documenti in essa allegati:

a) che la Società Anonima Banca Commerciale Italiana S. A. con sede in Milano, Piazza della Scala, per esercizio del credito, è iscritta al n. 46033;

b) che il signor Dott. Raffaele Mattioli è amministratore delegato e membro della Direzione centrale di detta banca, come risulta da atto legale depositato presso quest'ufficio.

Il Direttore

Firmato Dott. F. TERZAGHI.

Milano, li 5 luglio 1939-XVII.

Visto si legalizza la firma del signor Terzaghi vice direttore dell'Ufficio provinciale delle Corporazioni di Milano.

p. il Prefetto

Firmato MAGRIS VIRGILIO.

(Si omettono gli allegati I, L, M, N, che contengono rispettivamente l'inventario degli immobili dei relitti e delle pertinenze stradali; l'inventario dei mobili; l'estratto del verbale notarile 19 luglio 1939 delle sedute del Consiglio di Amministrazione della Società Bresciana per la costruzione e l'esercizio di autovie, nella quale fu stabilito il regolamento e il piano di ammortamento del prestito di 15 milioni in 30.000 obbligazioni di lire 500 ciascuna; l'elenco delle espropriazioni).

Autorizzazione di spesa per l'esecuzione di lavori per smaltimento delle acque vaganti nel sottosuolo di abitati in provincia di Lecce. (339)

ARTICOLO UNICO.

Per provvedere alla prosecuzione dei lavori di costruzione della fognatura di Lecce ed all'esecuzione degli analoghi lavori per assicurare lo smaltimento delle acque vaganti nel sottosuolo di altri abitati in quella provincia, è autorizzata la spesa di lire 5 milioni, da inscrivere nello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per lire 2.500.000 in ciascuno degli esercizi finanziari 1939-40 e 1940-41.

Con decreto del Ministro delle finanze saranno introdotte in bilancio le variazioni in dipendenza della presente legge.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 19 settembre 1939-XVII, n. 1368, riguardante la partecipazione dello Stato al capitale azionario della Società Anonima Linee Aeree Transcontinentali Italiane (L. A. T. I.). (342)

ARTICOLO UNICO.

È convertito in legge il Regio decreto-legge 19 settembre 1939-XVII, n. 1368, riguardante la partecipazione dello Stato al capitale azionario della Società Anonima Linee Aeree Transcontinentali Italiane (L.A.T.I.).

XXX^A LEGISLATURA — I^A DELLA CAMERA DEI FASCI E DELLE CORPORAZIONI**Imposta complementare sulle indennità « una tantum ». (347)**

ART. 1.

L'imposta complementare progressiva sui redditi costituiti da indennità di licenziamento e da ogni altra somma corrisposta una volta tanto, in correlazione ad un cessato rapporto di impiego o di lavoro, è liquidata con l'aliquota riferibile alla quota parte della indennità globale percepita, che si ottiene dividendo l'indennità stessa pel numero degli anni di durata del rapporto di impiego o di lavoro.

Ai fini della tassazione, le predette indennità sono considerate come a sè stanti, e non sono nè cumulabili con altri redditi nè suscettibili di detrazioni di qualsiasi specie.

ART. 2.

Quando la quota parte dell'indennità globale, di cui al primo comma del precedente articolo, sia inferiore a lire 3000, la misura dell'imposta è determinata in base all'aliquota applicabile ai redditi di lire 3000, giusta la tabella approvata con Regio decreto 19 febbraio 1925-III, n. 177.

ART. 3.

La presente legge ha effetto per le indennità che si produrranno a decorrere dalla data della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno, nonchè per quelle già prodotte ma che comunque non siano definitivamente accertate ai fini della imposta complementare.

Autorizzazione a riconoscere nella Casa Ducale di Genova la proprietà dei fabbricati da essa costruiti in Torino, facenti parte del compendio detto « Le Scuderie », ed a trasferire alla medesima Casa Ducale, a titolo gratuito, la restante parte di detto compendio di proprietà dello Stato. (348)

ARTICOLO UNICO.

Il Ministero delle finanze è autorizzato a disporre, con atto formale da approvarsi con decreto ministeriale, il riconoscimento nella Casa Ducale di Genova della proprietà dei fabbricati da essa costruiti in Torino, facenti parte del compendio denominato « Le Scuderie » sito tra le Vie XX Settembre e Porta

Palatina, riportato in catasto al foglio 211 con il mappale 13°, nonchè il trasferimento in favore della medesima Casa Ducale, a titolo gratuito, della restante parte di detto compendio di proprietà dello Stato.

Autorizzazione a convertire in cessione gratuita all'Opera Nazionale Maternità ed Infanzia, la concessione in uso dell'edificio di proprietà dello Stato in Forlì già sede degli Uffici delle poste e telegrafi. (349)

ARTICOLO UNICO.

Il Ministro delle finanze è autorizzato a convertire la concessione in uso consentita con contratto del 23 febbraio 1935-XIII all'Opera Nazionale per la Protezione della Maternità e della Infanzia, in cessione in proprietà a titolo gratuito e senza alcun vincolo di destinazione, dell'edificio di proprietà dello Stato sito in Forlì, piazza XX Settembre, già sede degli Uffici delle poste e telegrafi, e ad approvare il relativo atto di trasferimento.

Aumento del capitale della Società Anonima Nazionale « Cogne ». (351)

ARTICOLO UNICO.

Il Tesoro dello Stato è autorizzato a sottoscrivere nuove azioni della Società Anonima Nazionale « Cogne » fino a concorrenza della somma di lire 62,800,000, da ripartirsi nei tre esercizi finanziari 1939-40, 1940-41 e 1941-42.

Il Ministro per le Finanze è autorizzato a provvedere, con propri decreti, ai relativi stanziamenti di bilancio.

Disposizioni estensive dei provvedimenti per il trasferimento dei risparmi degli emigrati e dei rimpatriati. (352)

ART. 1.

Ferma ogni altra disposizione della legge 15 maggio 1939-XVII, n. 764, l'Istituto Nazionale per i cambi con l'estero è autorizzato a concedere per conto del Regio Tesoro un premio sulle somme in divisa estera trasferite in Italia e Possedimenti, oltrechè nei casi indicati all'articolo 1 della citata legge, anche:

XXX^A LEGISLATURA — I^A DELLA CAMERA DEI FASCI E DELLE CORPORAZIONI

per le somme destinate a favore di cittadini italiani residenti in Italia o nei Possedimenti, o di Enti italiani che si propongono fini di interesse pubblico, assistenziali, educativi e simili, stabiliti in Italia o nei possedimenti, che siano trasferite mediante ordini di versamento o rimesse a mezzo banca per conto di persone di origine italiana, anche se munite di altra cittadinanza. L'accertamento delle condizioni sopra indicate è riservato al discrezionale giudizio dell'Istituto Nazionale per i Cambi con l'Estero;

quando, per la particolarità delle circostanze, i Ministri per le finanze e per gli scambi e per le valute, con determinazione generale o per singoli fasi, ne abbiano riconosciuta l'opportunità.

ART. 2.

Il Ministro per le finanze è autorizzato a provvedere con propri decreti a quanto possa occorrere per l'attuazione della presente legge e per le conseguenti variazioni nel bilancio dello Stato.

La presente legge entrerà in vigore il giorno successivo alla sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno.

Autorizzazione al Ministero dell'aeronautica a corrispondere al comune di Orvieto un contributo di lire 2,300,000 per la costruzione in quella città di alcuni immobili adibiti a caserma avieri e ad uffici del Centro di reclutamento e mobilitazione della III zona aerea territoriale. (355)

ART. 1.

Il Ministero dell'aeronautica è autorizzato ad assumere impegni, ripartiti in sei esercizi finanziari, nei limiti dei fondi stanziati nello stato di previsione della spesa del Ministero dell'aeronautica, per la complessiva somma di lire 2,300,000 a carico del capitolo di parte straordinaria per l'esercizio finanziario 1939-40 e dei corrispondenti ca-

pitoli per gli esercizi successivi, da corrispondere in una quota di lire 400,000 per ciascun esercizio dal 1939-40 al 1943-44, ed una quota di lire 300,000, per l'esercizio successivo, al comune di Orvieto a titolo di nuovo contributo alle spese per la costruzione degli edifici occorsi, in quella città, per la caserma degli avieri e per la sistemazione del Centro di reclutamento e mobilitazione della III Zona aerea territoriale.

ART. 2.

In corrispettivo l'Amministrazione aeronautica godrà senza limite di tempo, e per tutti i suoi usi, degli edifici che il comune di Orvieto vi ha costruito ai fini di cui all'articolo precedente come fu stabilito nell'articolo 3 della convenzione stipulata in data 16 febbraio 1930-VIII, n. 2278 di repertorio approvata con decreto ministeriale dell'8 agosto 1931-IX, registrato alla Corte dei conti il 2 settembre 1931-IX.

Proroga dei termini per l'accertamento e l'iscrizione a ruolo delle quote di sottoscrizione al prestito redimibile 5 per cento. (364)

ART. 1.

I termini di cui al primo e secondo comma dell'articolo 19 del Regio decreto-legge 5 ottobre 1936-XIV, n. 1743, convertito nella legge 14 gennaio 1937-XV, n. 151 e di cui all'articolo 1 del Regio decreto-legge 24 novembre 1938-XVII, n. 1827, convertito nella legge 5 gennaio 1939-XVII, n. 138, sono prorogati al 30 giugno 1940-XVIII.

ART. 2.

Il termine di cui al secondo comma dell'articolo 3 del Regio decreto-legge 5 novembre 1937-XVI, n. 2009, convertito nella legge 4 aprile 1938-XVI, n. 583, è prorogato al 6 giugno 1941-XIX.

