

CAMERA DEI FASCI E DELLE CORPORAZIONI

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

COMMISSIONE LEGISLATIVA DEGLI SCAMBI COMMERCIALI E DELLA LEGISLAZIONE DOGANALE

25.

RESOCONTO

DELLA RIUNIONE DI GIOVEDÌ 3 LUGLIO 1941-XIX

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE GIUNTA FRANCESCO

INDICE

	Pag.		Pag.
Commemorazione	384	Conversione in legge del Regio decreto-legge 30 aprile 1941-XIX, n. 290, contenente disposizioni in materia doganale per il traffico delle merci tra i territori dell'Unione doganale italo-albanese e quelli dell'ex Regno di Jugoslavia occupati dalle Forze armate italiane (1467)	387
Disegni di legge (<i>Discussione e approvazione</i>):		COSTAMAGNA, <i>Relatore</i> .	
Conversione in legge del Regio decreto-legge 13 gennaio 1941-XIX, n. 33, contenente nuova disciplina delle importazioni e delle esportazioni. (<i>Modificato dal Senato</i>) (1323-B)	384	Conversione in legge del Regio decreto-legge 15 maggio 1941-XIX, n. 412, concernente modificazioni del trattamento doganale dei cianuri di potassio e di sodio (1468)	387
DELFINO, <i>Relatore</i> - CAUVIN.		SERONO, <i>Relatore</i> .	
Aumento del contingente annuo di semi di lino, destinati alla semina, da ammettere in esenzione da dazio (1452)	385	Disegno di legge (<i>Discussione e rinvio</i>):	
SESSA, <i>Relatore</i> - DELFINO, CAUVIN, ANGELINI.		Istituzione di elenchi autorizzati degli spedizionieri (1457)	388
Franchigia doganale per il legno comune rozzo destinato alla fabbricazione della pasta di legno meccanica e chimica (cellulosa) (1453)	386	ARIATA, <i>Relatore</i> - CAUVIN, CATTANIA, CICOGNA, DELFINO, COSTAMAGNA, DINI, PRESIDENTE, ARTELLI, PESENTI, PASSARETTI, HELBIG.	
PASSARETTI, <i>Relatore</i> .			
Franchigia doganale per la magnesia calcinata o caustica impura, di colore grigio bruno o con non meno del tre per cento di ossido ferrico, per la fabbricazione di refrattari in genere (1454)	386		
CAUVIN, <i>Relatore</i> .			
Nuove concessioni in materia di importazioni temporanee (1455)	386		
ZANOTTI, <i>Relatore</i> - CICOGNA.			
Approvazione dell'Accordo stipulato a Budapest, fra l'Italia e l'Ungheria, il 19 marzo 1941, per l'esercizio di linee aeree regolari (1456)	387		
D'HAVET, <i>Relatore</i> .			

La riunione comincia alle 10.30.

PRESIDENTE comunica che sono in congedo i Consiglieri Biscioni, Boccadifuoco, Castelli, Dall'Armi, Franciosi, Gangemi, Garbari, Gervasio, Motolese, Rocca e Usai.

Constata che la Commissione è in numero legale.

DINI, *Segretario*, legge il processo verbale della riunione precedente, che è approvato.

Commemorazione.

PRESIDENTE comunica la morte del camerata ed amico Giovanni Gorio.

(I componenti della Commissione sorgono in piedi).

Queste scomparse — egli dice — fanno conoscere a volte gli uomini assai meglio di quando sono in vita.

Giovanni Gorio apparteneva a una di quelle categorie di uomini che non lasciano sospettare, nella semplicità del loro atteggiamento, quanto fervore di attività e contributo di competenza diano alla comunità di cui fanno parte, e, nel caso speciale del camerata Gorio, avrebbero ancora, a lungo, potuto dare.

Nato a Borgo S. Giacomo in provincia di Brescia il 23 giugno 1872, si era laureato presso la Scuola superiore di Venezia, dopo aver seguito gli studi di commercio, e, successivamente, presso l'Università di Monaco.

Aveva quindi iniziato la sua attività commerciale, interessandosi alle grandi correnti di esportazione dei nostri principali prodotti agricoli. A Berlino, a Lione, nella lontana India aveva prodigato la sua incessante attività per l'industria nella quale si era specializzato: quella della seta, fondando grandi società che portano ancora il suo nome. Dal 1902 al 1923 fu Console onorario a Calcutta e a Bombay.

Ritornato in Italia, venne nominato deputato della XXVIII legislatura, e, continuando la sua intensa attività industriale e commerciale, fondava poco dopo l'Ente nazionale serico, del quale, per volontà del Duce, fu prima Commissario e poi Presidente, dando all'istituzione grande sviluppo con la sua quotidiana, appassionata fatica, anche in mezzo alle difficoltà frapposte dalla sua salute.

Fu così che il Governo fascista si valse della sua competenza quando ebbe a trattare il problema serico in Giappone ed in altri paesi esteri.

Per tutte queste ragioni Egli può considerarsi un pioniere dell'espansione dei nostri interessi e del nostro spirito nel mondo, principio che il Fascismo pone a fondamento della dottrina, e trovò in Lui l'uomo consono alle direttive del suo tempo.

Originario di una famiglia di nobili tradizioni agricole, queste tradizioni fedelmente continuò, dedicandosi con competenza e passione all'applicazione dei più moderni mezzi di cultura del terreno, e realizzando grandi lavori di bonifica. Nè vanno dimenticate altre

forme benefiche di attività svolte a favore della pubblica amministrazione della sua provincia, tra le quali la realizzazione dell'autostrada Brescia-Bergamo.

Con Giovanni Gorio scompare una salda tempra di italiano che, con attività incessante e feconda, ha fatto del nome d'Italia, sui mercati internazionali, titolo di potenza altamente civile.

I colleghi camerati, che conobbero e amarono tutto il suo limpido pensiero e la squisitezza del suo carattere, anche attraverso l'assidua, intelligente partecipazione ai lavori della Commissione degli Scambi, mentre provano acuto dolore per la sua perdita, serbano perenne il ricordo della sua viva presenza; perciò salutano la sua memoria con sentimento profondamente fascista.

TRAPANI LOMBARDO propone che la Camera dei Fasci e delle Corporazioni, attraverso la Presidenza, rinnovi alla famiglia del camerata Gorio l'espressione del proprio profondo cordoglio.

(La proposta è approvata).

Discussione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 13 gennaio 1941-XIX, n. 33, contenente nuova disciplina delle importazioni e delle esportazioni. (Modificato dal Senato). (1323-B)

DELFINO, per il Relatore Gervasio, assente, premette che questo decreto-legge torna all'esame della Commissione dopo essere stato modificato dal Senato, ma senza mutamenti sostanziali. Soltanto il primo articolo reca una modificazione di forma, mentre il secondo era stato già presentato al Senato con un emendamento proposto dal Ministro per gli scambi e le valute.

Si tratta, in sostanza, per il primo articolo, di sostituire alla locuzione « Il Ministero per gli scambi e per le valute, di concerto con i Ministeri per le finanze, ecc. », l'altra: « Il Ministro per gli scambi e per le valute, di concerto con i Ministri per le finanze, ecc. », giacchè, come giustamente ha fatto osservare il Senato, il provvedimento è preso dal Ministro e non dal Ministero.

L'emendamento proposto al secondo articolo, dallo stesso Ministro, e approvato dal Senato, tende a precisare le varie amministrazioni con le quali il Ministero per gli scambi e le valute dovrebbe agire di intesa, sulla base delle rispettive competenze. Quindi in luogo della vecchia dizione: « Il Ministero per gli scambi e per le valute, di concerto con le altre

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

amministrazioni interessate, ecc. », il nuovo testo propone la dizione: « Il Ministro per gli scambi e per le valute, d'intesa, a secondo della rispettiva competenza, col Ministro per l'agricoltura e le foreste, col Ministro per le corporazioni, col Sottosegretario per le fabbricazioni di guerra ed eventualmente con le altre Amministrazioni, ecc. ». Infine, si propone di sostituire nello stesso articolo, e sempre per precisare, alla frase « prodotti da destinare alla esportazione » l'altra: « prodotti da esportare ».

Trattandosi di emendamenti formali ne propone senz'altro l'approvazione insieme col disegno di legge.

CAUVIN si preoccupa, dal punto di vista sostanziale, che questo decreto-legge possa offrire la possibilità dell'istituzione di una pletera di organismi, di cui non si discute l'importanza nelle attuali contingenze, ma che potranno rendere difficile, col cessare della presente situazione di eccezione, il ritorno alla normalità.

DELFINO, per il Relatore Gervasio, riconosce l'importanza della questione sollevata dal camerata Cauvin, rilevata infatti anche in Senato, dove fu affermato il principio di precisare la durata in vigore del decreto-legge, agli effetti della ripresa dei traffici, nel delicato periodo che seguirà immediatamente la cessazione della guerra, concedendosi al Ministero per gli scambi e le valute, sufficienti poteri per fronteggiare le inevitabili oscillazioni che potranno presentarsi nella nostra situazione generale degli scambi con l'estero.

Vorrebbe che la Commissione della Camera facesse suoi questi stessi rilievi, e interpretando autenticamente la legge, dichiarasse di ritenere che la disposizione eccezionale contenuta nella legge, dovrà intendersi decaduta con la cessazione dello stato di guerra, in dipendenza anche della decadenza, per quel periodo, di tutte le disposizioni speciali per lo stato di guerra alle quali queste particolari disposizioni attualmente sono connesse.

PRESIDENTE dichiara che, nessuno facendo osservazioni, la proposta del Relatore si intende approvata.

(È approvata).

Mette a partito gli articoli del disegno di legge.

(Sono approvati).

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

Discussione del disegno di legge: Aumento del contingente annuo di semi di lino, destinato alla semina, da ammettere in esenzione da dazio. (1452)

SESSA, *Relatore*, ricorda come il disegno di legge in esame costituisca il completamento di altri provvedimenti emanati dal 1927 in poi, in seguito all'iniziativa di ripristinare in Italia la coltura del lino. Occorreva a questo scopo emanciparsi dall'estero, producendo una qualità di lino che potesse degnamente competere con quello estero; e perciò il Governo emanò il noto decreto del 1927, autorizzando l'entrata di 1000 quintali di semi di lino dal Belgio e dall'Olanda.

Nel 1935 la concessione di importazione si elevò a quintali 5000 e, parallelamente, gli impianti dell'industria, progredendo, sono stati elevati da 3 a 8. Non solo, ma per spingere la autonomia dell'industria del lino al massimo possibile, si sono cominciate a costruire in Italia le macchine necessarie, affrancandoci anche in questo dall'industria estera.

Si propone ora, da parte del Governo, di portare la semina del lino da 7 mila a 12 mila ettari di terreno, facendo entrare in franchigia 10 mila quintali di semi.

La semina di 10 mila ettari di terreno potrebbe mettere sul mercato da 400 a 500 mila quintali di paglia di lino, equivalenti a 4 o 5 milioni di chilogrammi di filaccia, cioè quanto basta all'autarchia dell'industria italiana per i titoli fino al n. 60 inglese.

Per tali ragioni ritiene che il proposto provvedimento sia da approvarsi senz'altro.

Raccomanda infine che il lino da fibra prodotto in paese abbia effettivamente ad essere adoperato per fare filati adatti alla tessitura, evitando la stigliatura in verde che costituirebbe un grave errore; questa stigliatura in verde va fatta col lino da seme, mai col lino da fibra. Auspica in conseguenza un espresso provvedimento che proibisca la lavorazione del lino da fibra stigliato in verde, se si vuole evitare grave danno alla nazione.

DELFINO teme, dalla lettura della relazione, che si sia fatta confusione tra seme per lino da fibra e seme per lino da seme, cioè due prodotti molto diversi, che richiedono diverso terreno di coltivazione.

SESSA, *Relatore*, assicura che, se si legge attentamente la relazione questa confusione non c'è; quanto si dice relativamente al seme di lino importato dall'estero, non può riferirsi che al seme per lino da fibra. Sarebbe superfluo dunque chiarire che l'importazione è fatta esclusivamente per lino da fibra.

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

CAUVIN ritiene, invece, che con questa precisazione tutto il dispositivo della legge risulterebbe assai meglio chiarito.

ANGELINI nota come il solo lino di cui si ha bisogno in Italia è quello che serve per le fibre tessili; la specificazione quindi è inutile, ed è meglio lasciare la legge come sta, anche per consentire, eventualmente, libertà di scelta.

DELFINO afferma anch'egli che il disegno di legge debba essere lasciato invariato nel suo testo, provvedendo poi la relazione a chiarire che si tratta di semi di lino da fibra.

PRESIDENTE osserva che tutto ciò viene anche a risultare dal resoconto della riunione. Mette a partito l'articolo unico.

(È approvato).

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

Discussione del disegno di legge: Franchigia doganale per il legno comune rozzo destinato alla fabbricazione della pasta di legno meccanica e chimica (cellulosa). (1453)

PASSARETTI, *Relatore*, ricorda i tre provvedimenti precedenti presi in materia dal 1934 al 1940, i quali concessero l'importazione fino a un quantitativo di quintali 1.800.000 di legno comune rozzo, con totale esenzione dal dazio, per le esigenze sia della produzione cartaria, come delle fibre tessili artificiali.

Col provvedimento in esame si conferma per un altro anno, e sempre allo stesso scopo, la franchigia doganale per l'importazione di quintali 4.100.000 di legno comune rozzo.

Gli sforzi autarchici che il Paese va compiendo per la produzione della cellulosa, e la necessità di cautelare quanto più possibile il patrimonio boschivo nazionale, consigliano l'approvazione di questo disegno di legge, auspicando che si arrivi al rinnovo automatico della concessione fino a quando questa corrisponderà alle necessità nazionali.

PRESIDENTE mette a partito l'articolo unico.

(È approvato).

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

Discussione del disegno di legge: Franchigia doganale per la magnesia calcinata o caustica impura, di colore grigio bruno o con non meno del 3 per cento di ossido ferrico, per la fabbricazione di refrattari in genere. (1454)

CAUVIN, *Relatore*, rileva come il disegno di legge in esame va messo nel quadro della progressiva industrializzazione del Paese. Il

tipo di magnesia considerato in questo disegno di legge, in seguito a trattato con la Germania, è esente da dazio doganale, quando il prodotto è destinato alla fabbricazione di mattoni refrattari per uso metallurgico; negli altri casi il dazio invece va pagato. Ora, allo scopo di porre l'industria nazionale dei refrattari magnesiaci in grado di corrispondere in pieno a tutti i bisogni del consumo, si propone con questo disegno di legge che la franchigia del dazio doganale sia concessa a questo prodotto in ogni caso, e cioè anche quando venga destinato alla fabbricazione di refrattari in genere.

L'importanza del provvedimento è ovvia negli interessi dell'industria del Paese; e quindi ne propone senz'altro l'approvazione.

PRESIDENTE mette a partito gli articoli del disegno di legge.

(Sono approvati).

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

Discussione del disegno di legge: Nuove concessioni in materia di importazione temporanea. (1455)

ZANOTTI, per il *Relatore* Gangemi, ricorda come il provvedimento contenuto nell'articolo primo del disegno di legge relativo alla temporanea importazione di rocche, cannette, coni e spolette di cartone su cui è avvolta la fibra artificiale greggia temporaneamente importata, esisteva anche precedentemente, e poichè la revoca di tale concessione aveva determinato un danno alla nostra industria della torcitura, così si propone con questo disegno di legge di riammettere il materiale accennato al beneficio della temporanea importazione. Sarebbe stato forse più opportuno che non si fosse fatta la specificazione « di cartone », data l'attuale tendenza a sostituire questo cartone con la galatite ed altre materie plastiche.

L'articolo secondo ammette al beneficio della temporanea importazione fino al 31 dicembre 1943 *linters* idrofilizzati per la fabbricazione di fibre artificiali all'acetato di cellulosa, e fino al 31 dicembre 1944 le scatole pieghevoli di cartone per imballaggio di conserve alimentari e di formaggio da esportare, e gomma lacca naturale che deve essere sbiancata. Anche in questo articolo 2, per quanto riguarda i *linters* idrofilizzati sarebbe stato meglio essere meno specifici; la precisazione infatti che devono essere destinati a fibre artificiali da trattarsi all'« acetato di cellulosa », esclude la fabbricazione di fibre con processo di cuprammonio.

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

Rileva infine come, con l'articolo 3 viene estesa la concessione della temporanea importazione di cilindri di rame per la stampa anche ai cilindri di acciaio o di altri metalli e leghe diverse, proposta quanto mai opportuna oggi che il rame si va sostituendo con l'acciaio.

Per queste considerazioni propone l'approvazione del disegno di legge.

CICOGNA ritiene che sarebbe più opportuno di lasciare il disegno di legge così com'è nel testo ministeriale; infatti le spolette di cartone, essendo più leggere sono preferibili per gli scambi con l'estero, lasciando l'impiego delle altre sostanze per il consumo interno.

Quanto ai *linters* idrofilizzati, poichè essi sono importati dalle industrie che non hanno l'impianto di idrofilizzazione, ritiene inutile di estendere il provvedimento anche ad altre industrie che già dispongono di impianti di idrofilizzazione e che possono importare *linters* greggi esenti da dogana.

ZANOTTI, *Relatore*, non ha motivo di discutere ulteriormente in proposito, perchè non essendo stati presentati degli emendamenti, il disegno di legge va approvato nel testo ministeriale.

PRESIDENTE mette a partito gli articoli del disegno di legge nel testo ministeriale.

(Sono approvati).

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

Discussione del disegno di legge: Approvazione dell'Accordo stipulato a Budapest, fra l'Italia e l'Ungheria, il 19 marzo 1941, per l'esercizio di linee aeree regolari. (1456)

D'HAVET, *Relatore*, ricorda come la convenzione in esame trae origine dall'altra stipulata a Roma il 5 luglio 1932-X, per regolare il traffico aereo fra l'Italia e l'Ungheria. All'articolo primo di questa convenzione si stabiliva che tutte le norme riguardanti l'istituzione e l'andamento delle linee sarebbero state demandate ad accordi speciali da stipularsi tra le autorità aeronautiche dei due Paesi.

E poichè nel 1940 si sentì la necessità di unificare i vari accordi speciali già stipulati tra i due Paesi in base a detta convenzione, sorse la necessità di stipulare la nuova convenzione di cui propone l'approvazione, contenendo essa norme e disposizioni usuali in materia.

PRESIDENTE pone a partito gli articoli. (Sono approvati).

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

Discussione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 30 aprile 1941-XIX, n. 290, contenente disposizioni in materia doganale per il traffico delle merci tra i territori dell'Unione doganale italo-albanese e quelli dell'ex Regno di Jugoslavia occupati dalle Forze armate italiane. (1467)

COSTAMAGNA, *Relatore*, afferma che il contenuto stesso di questo disegno di legge dà la ragione per cui si è ricorso alla procedura del decreto-legge. Infatti, le norme in esso contenute erano già state incluse nel Bando del Comando supremo che ha disposto in materia, e dovevano essere subito applicate.

L'attuale provvedimento sancisce nei confronti dei nuovi territori le stesse norme già disposte in passato nei confronti della Venezia Giulia e Tridentina, della Dalmazia e dell'Albania.

Nulla essendovi da osservare, ne propone l'approvazione.

PRESIDENTE mette a partito l'articolo unico.

(È approvato).

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

Discussione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 15 maggio 1941-XIX, n. 412, concernente modificazioni del trattamento doganale dei cianuri di potassio e di sodio. (1468)

SERONO, *Relatore*, fa rilevare come, in seguito all'introduzione di nuovi metodi di fabbricazione dei cianuri di potassio e di sodio, basati sull'impiego del sodio metallico, il loro prezzo è ribassato. E poichè in Italia si produce su vasta scala il sodio metallico che serve a scopi bellici, è necessario che la produzione sia protetta dalla concorrenza estera. A ciò provvede il decreto-legge oggi in esame per la sua conversione in legge, aumentando il dazio doganale di queste sostanze, da lire 55 a lire 400 per quintale.

Essendo evidente l'opportunità di questo disegno di legge, ne propone l'approvazione.

PRESIDENTE mette a partito l'articolo unico del disegno di legge.

(È approvato).

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

(La riunione della Commissione è sospesa alle 11,50, e ripresa alle 15,30).

XXX^A LEGISLATURA — I^A DELLA CAMERA DEI FASCI E DELLE CORPORAZIONI**Discussione e rinvio del disegno di legge:
Istituzione di elenchi autorizzati degli
spedizionieri. (1457)**

ARIATA, *Relatore*, rileva come il disegno di legge in esame tenda a stabilire una disciplina corporativa per la categoria degli spedizionieri, analogamente a quanto è stato fatto per gli esportatori ortofrutticoli e gli esportatori del marmo. Vi sono soggette tutte le persone fisiche, le ditte o le società che esercitano l'attività di spedizionieri per terra, per mare e per aria.

Il disegno prevede, allo scopo di evitare tendenze monopolistiche, la creazione di elenchi autorizzati « aperti », provinciali o interprovinciali a seconda dello sviluppo di questa attività nelle varie provincie. L'iscrizione, che avviene di diritto per le ditte o le persone fisiche che esercitano da oltre 5 anni, è aperta a tutti attraverso la procedura di presentazione di un complesso di documenti che attestino l'attitudine tecnica, la capacità finanziaria e i requisiti di moralità politica commerciale e civile del richiedente.

Per l'apprezzamento e il giudizio di tali elementi, vengono costituite delle commissioni, di carattere provinciale e interprovinciale, con compiti ben specificati, e cioè, la istituzione e la tenuta di questi elenchi, l'iscrizione e la cancellazione o radiazione delle persone interessate, la fissazione delle cauzioni e l'applicazione di sanzioni disciplinari, il collegamento con gli uffici di questura per i riflessi di polizia, l'esame dei reclami, ecc.

Una Commissione centrale, sempre a base corporativa, è poi istituita per il ricorso nei casi dei provvedimenti più gravi, quali il pagamento dell'intera multa, la sospensione dall'esercizio e la radiazione, nonché la mancata iscrizione negli elenchi.

Si tratta, concludendo, di una disciplina che coordina tutto un ramo di attività importantissima quale è quella svolta dagli spedizionieri, la quale tende attraverso le norme in esame ad un miglioramento qualitativo della categoria oltre ad una tutela giuridica dei propri interessi, anche per evitare l'infiltrazione di elementi che possono determinare una concorrenza malsana. Propone l'approvazione del provvedimento.

CAUVIN chiede se, per le ditte che hanno in questo periodo di tempo cessato la loro attività, è possibile riprendere l'iscrizione all'albo con decorrenza dall'inizio del loro primo esercizio.

ARIATA, *Relatore*, chiarisce che, poichè la lettera della legge autorizza l'iscrizione di uf-

ficio per coloro che esercitano da 5 anni l'attività, queste ditte cessate dovranno chiedere una nuova iscrizione.

CAUVIN pone inoltre il quesito se l'iscrizione ad un Consiglio provinciale delle corporazioni di una determinata provincia sia sufficiente a permettere alla ditta l'apertura di filiali in altre provincie.

ARIATA, *Relatore*, osserva che nel disegno di legge manca una precisa disposizione che possa ciò consentire; ritiene che il problema possa trovare la sua risoluzione adeguata in sede del regolamento previsto dall'articolo 25.

CATTANIA ritiene che l'osservazione del camerata Cauvin tocchi un punto delicato. Una questione analoga si presentò allorché si regolamentarono a Carrara i prezzi di vendita dei marmi e conseguentemente si costituì un albo dei produttori e dei commercianti del marmo stesso; nessuno può negare l'importanza delle filiali succursali. Occorre, o no, per queste una nuova autorizzazione da parte dei Consigli provinciali delle corporazioni nelle singole provincie?

CICOGNA osserva che, se la legge è stata fatta per un principio di tutela, bisognerà stare attenti a precisare che cosa si intende per filiale, se si vuole evitare di creare, sotto questo titolo, altre ditte nelle varie provincie.

DELFINO è d'avviso che, in generale, quando una ditta, e specialmente una grande ditta di quelle conosciutissime che cominciano ad avere gli uffici alle frontiere, deve far recapitare le merci in diverse città d'Italia, è ovvio che abbia uffici in tutte le provincie. Ora sarebbe assurdo di complicare le cose fino al punto di far richiedere in questi casi l'iscrizione provincia per provincia in tutta l'Italia. Basterà l'iscrizione all'albo di una provincia per consentire, automaticamente, l'esercizio in tutte le altre, così come avviene per gli avvocati e per altre professioni.

CATTANIA informa che il Ministero delle corporazioni ha riconosciuto il diritto, da parte degli spedizionieri iscritti presso il Consiglio provinciale delle corporazioni di una provincia, di esercitare la propria attività anche nelle altre, ma ha specificato che ciò non deve avvenire con un automatismo assoluto, bensì presentando ai diversi Consigli provinciali delle corporazioni delle provincie dove si vuole esercitare l'attività suddetta, un numero minore di documenti di quelli che sono occorsi per la iscrizione primitiva, specialmente in riflesso a quanto concerne la legge di polizia.

CAUVIN osserva che questa condizione è molto importante ai fini della moralizzazione della categoria.

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

COSTAMAGNA è d'opinione che, in base ai principi del nostro Codice di commercio, l'autorizzazione rilasciata dal Consiglio provinciale delle corporazioni del luogo dove lo spedizioniere ha la sua residenza, possa bastare per la libera esplicazione dell'attività di questo in tutto il territorio; ciò che risponde del resto a una necessità professionale.

DINI, rispondendo a una eccezione mossa al riguardo da un componente della Commissione, rileva che l'ordinamento corporativo colloca tanto l'attività bancaria quanto quella degli spedizionieri nello stesso quadro delle attività produttrici di servizi; e pensa che l'autodisciplina di una categoria partendo dagli elenchi o albi debba concretarsi sotto l'aspetto funzionale e territoriale. Dovendo poi, a suo parere, la categoria essere disciplinata con criterio unitario, sarebbe stato desiderabile che l'elenco degli spedizionieri fosse stato compilato a base nazionale anzichè provinciale, ma questo principio non è stato accolto dalla legge. Volere ora estendere i poteri di ciascun Consiglio provinciale a tutto il territorio nazionale, significherebbe rovesciare il principio enunciato con la conseguenza che i Consigli provinciali delle corporazioni finirebbero per funzionare praticamente come organi nazionali, creando conflitti e confusioni.

Conclude proponendo che il disegno di legge sia lasciato così com'è stato presentato, nella sua formulazione restrittiva.

ARIATA, *Relatore*, informa che la Federazione degli spedizionieri da lui interpellata, si è manifestata nel senso che ogni filiale di casa di spedizioni deve effettuare la propria iscrizione agli organi del C. P. C. provinciali. Tenuto conto che ciò rappresenta una notevole restrizione alla espansione degli spedizionieri, la dichiarazione dell'associazione professionale che ne tutela gli interessi può apparire, in materia, decisiva per cui pensa che sia giusto approvare il disegno nel testo ministeriale, tanto più che esso è presentato dopo vari anni di elaborazione in sede di organi corporativi e presso i competenti Ministeri.

PRESIDENTE fa rilevare che, in sede legislativa, non possono esistere interessi di categoria o comunque particolari ma soltanto l'interesse comune della Nazione; la Commissione quindi deve decidere per proprio conto, al di sopra e al di fuori di tutte le mischie.

DELFINO si preoccupa, dopo aver sentito così diverse opinioni espresse da parte dei camerati, delle eventuali conseguenze di questo provvedimento di legge, il quale, dopo tutto,

è stato fatto per corrispondere a un desiderio degli stessi spedizionieri.

Ritiene che quando uno spedizioniere possiede tutti i requisiti per essere iscritto nell'albo, di qualunque provincia sia, vuol dire che ha anche il diritto di funzionare per sè e per gli uffici dipendenti in tutta Italia. Se poi a capo dei singoli uffici vi sia qualcuno che non ha la fedina penale in regola o non è di razza ariana, è questione che riguarda il Ministero dell'interno e che si potrà sempre risolvere in sede di regolamento.

Per tutto il resto è d'opinione che sarebbe bene abbandonare i sistemi a compartimenti stagni.

CAUVIN teme che lasciando troppo libero campo a ciascuna ditta di esercitare così liberamente oltre che nella propria, in tutte le altre provincie, si possa, con l'ingerenza dell'attività degli altri spedizionieri, specialmente di limitate risorse, determinare l'inflazione e disorganizzazione di tutto il sistema esistente.

ARTELLI proporrebbe, per evitare complicazioni, di fare un unico elenco nazionale.

COSTAMAGNA ritiene che la questione non riguarda tanto la categoria degli spedizionieri, quanto, piuttosto, l'interesse del Paese. Bisogna evitare che attraverso questi albi si faccia, come egli ha l'impressione che si tenti di fare, un monopolio. Qui non è il caso di mettere innanzi una questione di numero, per escludere chi è capace di lavorare e vuol lavorare.

PISENTI si dichiara d'accordo col camerata Costamagna, e trova che il difetto basilare del progetto è che, mentre nella relazione si dice che l'albo è aperto, nella sostanza si giungerà all'albo chiuso, provincia per provincia, il che porterebbe alla strana conclusione che, per esempio, una ditta potrebbe essere estromessa in quella provincia dove ha sempre svolta la sua attività. Non solo, ma rileva un'altra contraddizione in questo disegno di legge il quale, da una parte stabilisce il sistema di autorizzazione per provincie, e dall'altra nega al Consiglio provinciale delle corporazioni di rifiutare le domande di iscrizione quando il richiedente presenti tutti i suoi documenti in regola.

PASSARETTI teme che il disegno di legge avrà come conseguenza la graduale estromissione delle ditte piccole e medie da parte delle più grandi, proprio nel momento in cui diverse piccole ditte di esportazione ortofrutti-cola lamentano il sopraggiungere di ditte più forti che minacciano di soffocarle. Bisogna reagire a queste tendenze monopolistiche, le

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

quali si vanno affermando anche nel campo industriale e commerciale.

HELBIG richiama l'attenzione della Commissione sul n. 2 dell'articolo 10, dove è detto che la Commissione provinciale corporativa deve determinare la cauzione, da versarsi per l'iscrizione, in una somma che non può essere inferiore a lire 500 nè superiore a lire 25 mila. Ciò significa che se uno spedizioniere vuole iscriversi in tutte le provincie del Regno deve depositare una somma che, in nessun caso, può essere inferiore alle lire 100,000 e nel massimo può arrivare fino all'inverosimile importo di lire 2,000,025!

Opportunamente è stato rilevato oggi in questa Commissione che si tende a favorire la formazione di situazioni di monopolio; e, infatti, ogni Commissione corporativa dispone dell'incontrollato potere di imporre la cauzione nei limiti che crede.

Conclude invitando la Commissione a esaminare attentamente la questione della cauzione, e soprattutto della determinazione della misura di essa.

PRESIDENTE rileva la varietà dei pareri espressi dai camerati, e nota il pericolo che provvedimenti come quelli del genere, diretti a tutelare gli interessi di categoria, possano essere influenzati da elementi preminenti entro la categoria stessa. L'organo legislativo non deve preoccuparsi soltanto degli interessi di ca-

tegoria, ma della generalità degli interessi di tutto il Paese, se si vogliono evitare privilegi di persone o di gruppi.

Afferma di essere preoccupato circa gli effetti che possono scaturire dall'applicazione di una legge siffatta, e perciò prospetta l'opportunità di rinviarne la discussione, per un ulteriore e più approfondito esame.

CATTANIA concorda con quanto ha affermato il Presidente. Le decisioni della Commissione provinciale corporativa devono essere controllate dal centro, giacchè la prima potrebbe, con il criterio discrezionale che le viene dato dalla legge, rifiutare l'iscrizione all'albo ad una determinata ditta che ne fa richiesta, sotto il non esatto pretesto di una incapacità tecnica, finanziaria, ecc.

COSTAMAGNA pone in rilievo, concludendo, la delicatezza e l'importanza del problema degli spedizionieri che necessita di essere organicamente disciplinato, giacchè l'attuale progetto si è rivelato poco chiaro sotto molti aspetti.

PRESIDENTE ritiene di interpretare il pensiero della Commissione proponendo di rinviare la discussione del disegno di legge ad altra riunione, con la preparazione di opportuni emendamenti.

(Si approva il rinvio della discussione).

La riunione termina alle 17.25.

ALLEGATO

TESTO DEI DISEGNI DI LEGGE APPROVATI

Conversione in legge del Regio decreto-legge 13 gennaio 1941-XIX, n. 33, contenente nuova disciplina delle importazioni e delle esportazioni. (1323)

ARTICOLO UNICO.

È convertito in legge il Regio decreto-legge 13 gennaio 1941-XIX, n. 33, contenente nuova disciplina delle importazioni e delle esportazioni, *con le modificazioni seguenti:*

All'articolo 1, le parole: Il Ministero per gli scambi e per le valute, di concerto con i Ministeri, *sono sostituite con le parole:* Il Ministro per gli scambi e per le valute, di concerto con i Ministri.

Al testo dell'articolo 2 è sostituito il seguente:

Il Ministro per gli scambi e per le valute, d'intesa, a seconda della rispettiva competenza, col Ministro per l'agricoltura e le foreste, col Ministro per le corporazioni, col Sottosegretario per le fabbricazioni di guerra ed eventualmente con le altre Amministrazioni interessate, ha facoltà di procedere alla requisizione dei prodotti da esportare, nonché delle materie prime e dei semilavorati occorrenti per la fabbricazione di prodotti da esportare.

Aumento del contingente annuo di semi di lino destinati alla semina, da ammettere in esenzione da dazio. (1452)

ARTICOLO UNICO.

Il contingente annuo di semi di lino, destinati alla semina, da ammettere in esenzione da dazio, previsto alla nota sotto la voce 117-*e* della tariffa generale dei dazi doganali, è aumentato da quintali 5.000 a quintali 10.000.

Franchigia doganale per il legno comune rozzo destinato alla fabbricazione della pasta di legno meccanica e chimica (cellulosa). (1453)

ARTICOLO UNICO.

Per l'anno 1941 e a partire dal 1° gennaio, è consentita la importazione in esenzione da dazio doganale di quintali 4.100.000 di legno comune rozzo, destinato alla fabbricazione della pasta di legno meccanica e chimica (cellulosa) sotto la osservanza delle formalità e delle cautele che saranno stabilite dal Ministro delle finanze.

Ai fini della disposizione del comma precedente, si considera come rozzo il legno semplicemente spaccato.

Franchigia doganale per la magnesia calcinata o caustica impura, di colore grigio bruno o con non meno del tre per cento di ossido ferrico, per la fabbricazione di refrattari in genere. (1454)

ART. 1.

È consentita l'importazione nel Regno, in esenzione da dazio di confine, della magnesia calcinata o caustica impura, di colore grigio bruno e contenente non meno del tre per cento di ossido ferrico, destinata alla fabbricazione di refrattari in genere, sotto l'osservanza delle norme e condizioni da stabilire dal Ministro per le finanze.

ART. 2.

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

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

Nuove concessioni in materia di importazioni temporanee. (1455)

ART. 1.

È consentita la temporanea importazione di rocche, cannette, coni e spolette di cartone su cui è avvolta la fibra artificiale greggia temporaneamente importata per essere ritorta e tinta, da riesportare insieme alla fibra ritorta e tinta od anche vuoti.

ART. 2.

Sono ripristinate alle stesse condizioni previste dai provvedimenti originari e per il periodo di tempo per ciascuna di esse qui sotto indicate, le concessioni di temporanea importazione, già accordate in via provvisoria, per i seguenti prodotti:

a) linters idrofilizzati: per la fabbricazione di fibra artificiale all'acetato di cellulosa.

La concessione è valevole fino al 31 dicembre 1943.

(Regio decreto-legge 15 febbraio 1937-XV, n. 164, convertito nella legge 8 aprile 1937-XV, n. 693 e legge 19 maggio 1939-XVII, n. 731);

b) scatole pieghevoli di cartone destinate all'imballaggio esterno di conserve alimentari e di formaggi da esportare.

La concessione è valevole fino al 31 dicembre 1944.

(Regio decreto-legge 21 settembre 1933-XI, n. 1223, convertito nella legge 11 gennaio 1934-XII, n. 74, successivamente prorogato, e Regio decreto-legge 10 maggio 1938-XVI, n. 626, convertito nella legge 19 gennaio 1939-XVII, n. 170);

c) gomma lacca naturale per essere sbiancata.

La concessione è valevole fino al 31 dicembre 1944.

(Regio decreto-legge 10 maggio 1938-XVI, n. 626, convertito nella legge 19 gennaio, 1939-XVII, n. 170).

ART. 3.

La concessione prevista dal Regio decreto-legge 4 aprile 1935-XIII, n. 495, convertito nella legge 13 giugno 1935-XIV, n. 1221, per la temporanea importazione dei cilindri di rame per la stampa usati, per essere levigati e reincisi, è estesa, alle stesse norme e condizioni, ai cilindri di acciaio o di altri metalli e leghe diverse, destinati alla stessa lavorazione.

ART. 4.

La presente legge entrerà in vigore lo stesso giorno della pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*.

Approvazione dell'Accordo stipulato a Budapest, fra l'Italia e l'Ungheria, il 19 marzo 1941, per l'esercizio di linee aeree regolari. (1456)

ART. 1.

Piena ed intera esecuzione è data all'Accordo stipulato in Budapest, fra l'Italia e l'Ungheria, il 19 marzo 1941, per l'esercizio di linee aeree regolari.

ART. 2.

La presente legge ha vigore dal 19 marzo 1941.

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

**ACCORDO FRA IL REGIO MINISTRO ITALIANO DELL'AERONAUTICA ED IL REGIO
MINISTRO UNGHERESE DEL COMMERCIO E DELLE COMUNICAZIONI CIRCA L'ESERCIZIO
DI LINEE AEREE REGOLARI**

Il Regio Ministro Italiano dell'Aeronautica ed il Regio Ministro Ungherese del Commercio e delle Comunicazioni, in virtù del secondo capoverso dell'articolo 1 della Convenzione fra l'Italia e l'Ungheria relativa alla navigazione aerea e firmata a Roma il 5 luglio 1932, sono rimasti d'accordo su quanto segue:

ART. 1.

1. — Il Regio Ministro Italiano dell'Aeronautica accorda ad una impresa ungherese, che sarà designata dal Regio Ministro Ungherese del Commercio e delle Comunicazioni, per quanto riguarda il territorio italiano, la concessione necessaria per l'istituzione e l'esercizio regolare, nei due sensi, delle linee di trasporto aereo seguenti:

- 1^o) Milano o Roma-Venezia-Vienna-Budapest;
- 2^o) Roma o Milano-Venezia-Budapest con prolungamento da Roma o da Milano verso il sud o l'ovest, da Budapest verso il nord o l'est;
- 3^o) Africa o Asia-Rodi-Atene (Salonicco-Sofia-Belgrado) Budapest.

2. — Il Regio Ministro Ungherese del Commercio e delle Comunicazioni accorda ad una impresa italiana, che sarà designata dal Regio Ministro Italiano dell'Aeronautica, per quanto riguarda il territorio ungherese, la concessione necessaria per l'istituzione e l'esercizio regolare, nei due sensi, delle linee di trasporto aereo seguenti:

- 1^o) Budapest-Vienna-Venezia-Milano o Roma;
- 2^o) Budapest-Venezia-Roma o Milano con prolungamento da Budapest verso il nord o l'est, da Roma o da Milano verso il sud o l'ovest;
- 3^o) Budapest (Belgrado-Sofia-Salonicco) Atene-Rodi-Africa o verso l'Asia.

3. — Per l'esercizio di altre linee aeree eventuali, verranno applicate le disposizioni del presente accordo.

ART. 2.

1. — L'itinerario delle linee aeree citate all'articolo 1 e gli aeroporti di cui si farà uso saranno stabiliti, rispettivamente, dalle Autorità superiori aeronautiche italiane e ungheresi per quanto riguarda il loro proprio territorio.

2. — Al di fuori del territorio dell'altro Stato ciascuna delle due Autorità aeronautiche avrà la facoltà di fissare liberamente per la propria impresa l'itinerario aereo da seguire e gli scali.

ART. 3.

1. — In caso di forza maggiore gli aeromobili delle imprese avranno il diritto di atterrare su di un aerodromo altrimenti non aperto al traffico pubblico.

2. — Quando un volo fosse interrotto in seguito ad un atterraggio forzato o qualsiasi altra ragione, tutte le facilitazioni possibili saranno accordate all'impresa in questione, affinché essa possa avviare nel più breve tempo i passeggeri, le merci e la posta verso la loro destinazione.

3. — In caso di atterraggio forzato o di accidente, le Autorità locali sono obbligate a prestare all'impresa, verso rimborso delle spese effettive, lo stesso aiuto riservato agli aeromobili nazionali.

ART. 4.

I. — Ciascuna delle due Parti contraenti metterà a disposizione dell'impresa aerea dell'altro Stato, in tutta la misura del possibile, le aviorimesse destinate al ricovero degli aeromobili, le officine di riparazione necessarie, i depositi e gli uffici degli aerodromi, nonchè

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

qualsiasi impianto inerente ai servizi di sicurezza in volo (radio, meteorologia, ecc.) e faciliterà nei limiti del possibile il rifornimento degli aeromobili con combustibile.

2. — Le tasse eventuali saranno stabilite sulla base di perfetta reciprocità.

ART. 5.

1. — Le imprese di traffico aereo designate saranno tenute all'osservanza di tutte le disposizioni contenute, rispettivamente, nelle leggi e nei regolamenti italiani e ungheresi in vigore, e ad affidare la loro rappresentanza generale, secondo il caso, all'impresa aerea italiana o ungherese designata dall'Autorità superiore aeronautica del rispettivo Stato. I contratti relativi alla presente disposizione come pure quelli riguardanti l'esercizio eventuale in « pool » delle linee menzionate all'articolo 1, non avranno effetto che con il consenso delle Autorità superiori aeronautiche dei due Stati.

2. — Per qualsiasi contestazione derivante dalla concessione e che potesse sorgere in occasione dei servizi dell'impresa concessionaria, saranno competenti soltanto i tribunali dello Stato che ha accordato la concessione, escluso qualsiasi organo straniero o qualsiasi tribunale arbitrale internazionale.

3. — Il ritiro della concessione non potrà essere oggetto di una istanza giudiziaria.

ART. 6.

1. — Le imprese aeree designate non potranno cedere ad altre imprese, nè per intero nè in parte, le concessioni previste dal presente accordo.

2. — Le concessioni rilasciate non assicurano alle imprese aeree alcun diritto di esclusività.

ART. 7.

1. — Ciascuna delle due Parti contraenti avrà la facoltà di nominare in qualsiasi momento, in luogo dell'impresa designata, un'altra impresa nazionale che rimpiazzerà l'impresa precedente.

2. — La nuova impresa beneficerà, sotto ogni riguardo, dei diritti dell'impresa sostituita anche per quanto riguarda la durata della concessione rilasciata.

3. — L'impresa che ha dovuto rinunciare all'esercizio non è ammessa a far valere alcun diritto d'indennizzo verso l'altro Stato.

ART. 8.

1. — Ciascuna impresa sarà tenuta a presentare all'Autorità superiore aeronautica dell'altro Stato, per il tramite dell'impresa che ne cura la rappresentanza, ai fini dell'approvazione, gli orari, le tariffe, le possibilità di coincidenza con altre linee aeree e la frequenza del servizio, e ciò 4 settimane prima della loro entrata in vigore.

2. — Le imprese avranno il diritto di effettuare dei voli supplementari, qualora i viaggiatori e le merci raggiungano il 50 per cento del carico utile dell'aeromobile.

3. — L'aeromobile supplementare non potrà prendere il volo che nell'ora seguente la partenza del servizio regolare.

ART. 9.

1. — Per quanto riguarda l'esercizio delle linee menzionate all'articolo 1, le imprese non potranno impiegare sul territorio dell'altro Stato, rispettivamente, che dei cittadini italiani e ungheresi.

2. — La lista delle persone addette ad un servizio sul territorio dell'altro Stato e quella dei membri dell'equipaggio in servizio sulle linee aeree nonchè i loro principali dati personali, dovranno essere sottoposti almeno 15 giorni prima della loro entrata in servizio all'Autorità superiore aeronautica dell'altro Stato per il preventivo benestare.

3. — Ciascuna delle due Autorità superiori aeronautiche avrà anche la facoltà di chiedere la revoca di una delle persone menzionate al precedente capoverso, senza doverne indicare i motivi. L'altra Parte contraente darà seguito a tale richiesta.

ART. 10.

1. — Le imprese che eserciranno le linee indicate all'articolo 1 non potranno utilizzare, rispettivamente in Italia e in Ungheria, che degli aeromobili regolarmente immatricolati e provvisti di un certificato di navigabilità rilasciato dall'Autorità competente. Le marche di

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

immatricolazione degli aeromobili, il loro tipo e l'anno di fabbricazione saranno comunicati all'Autorità superiore aeronautica dell'alto Stato almeno 15 giorni prima dell'entrata in servizio degli aeromobili.

2. — Le imprese avranno la facoltà di utilizzare, nell'esercizio delle linee aeree, aeromobili dei tipi che esse giudicheranno più indicati a tale scopo.

3. — Nell'interesse della sicurezza del traffico e della sicurezza pubblica, le imprese saranno tenute a servirsi, sulle linee da esse esercite, di impianti di sicurezza i più perfetti.

4. — Le imprese saranno ancora tenute, nell'interesse della sicurezza sia del personale svolgente un servizio professionale nell'esercizio delle imprese stesse che dei viaggiatori e delle merci trasportate, non meno che nell'interesse dell'assicurazione dei danni causati da accidenti eventuali, a prendere tutte le misure necessarie generalmente in uso nel traffico internazionale aereo di persone e merci.

5. — Infine esse saranno tenute a munire i comandanti dei loro aeromobili, trasportanti merci nel traffico estero, della dichiarazione generale fatta in dogana circa le merci trasportate ed inoltre del manifesto descrittivo del carico e di tutti i relativi documenti. Esse saranno anche responsabili che prima del decollo e in occasione dell'atterraggio tutti i detti documenti vengano presentati per il controllo doganale. Esse saranno anche responsabili a che i loro aeromobili diretti o provenienti dall'estero, salvo i casi di atterraggio forzato, non atterrino o non decollino che su un aerodromo pubblico doganale.

ART. 11.

1. — Circa l'esercizio delle linee menzionate all'articolo 1, le due Parti contraenti hanno convenuto di semplificare le formalità doganali e di polizia nella misura tollerata dalle norme giuridiche in vigore.

2. — Gli aeromobili, i motori, i pezzi di ricambio, gli strumenti indispensabili all'esercizio delle linee menzionate all'articolo 1 potranno essere importati in franchigia doganale. Detti materiali rimarranno sotto controllo doganale e non potranno essere adoperati che per l'esercizio delle linee indicate all'articolo 1. I materiali messi fuori uso, i cui diritti doganali non fossero stati soddisfatti al momento della loro importazione, dovranno essere riesportati o distrutti sotto controllo doganale. Ogni facilitazione sarà accordata per lo sdoganamento posticipato dei materiali usati.

3. — Gli affissi pubblicitari, gli orari, le tariffe ed altri stampati indispensabili all'esercizio delle linee menzionate all'articolo 1 saranno ammessi in franchigia di diritti doganali.

4. — All'arrivo, il combustibile e i lubrificanti contenuti nei serbatoi normali degli aeromobili saranno ammessi in franchigia dei diritti e delle tasse doganali o altre. Nessun quantitativo potrà tuttavia esserne sbarcato in franchigia. Alla partenza, gli aeromobili diretti all'estero saranno riforniti di carburante e lubrificanti in franchigia dei diritti e delle tasse doganali ed altre.

ART. 12.

In virtù dell'accordo concluso fra le Amministrazioni postali italiana e ungherese, le imprese saranno tenute ad incaricarsi dei trasporti postali. Al riguardo ogni impresa dovrà concludere per il tramite dell'impresa che cura la sua rappresentanza, un contratto con l'Amministrazione postale dell'altro Stato entro i 60 giorni che seguono la messa in vigore del presente accordo.

ART. 13.

1. — Le imprese saranno tenute a far rispettare dal personale alle loro dipendenze e dai viaggiatori tutte le disposizioni contenute, rispettivamente, nelle leggi e nei regolamenti italiani e ungheresi in vigore.

2. — Qualora, durante l'esercizio delle linee menzionate all'articolo 1 del presente accordo un membro del personale adibito al servizio dell'impresa aerea concessionaria, violasse le norme relative alla sicurezza e all'ordine pubblico, o contravvenisse alle disposizioni relative alle norme fiscali e doganali dell'altro Stato o a quelle del traffico aereo, l'Autorità superiore aeronautica di detto Stato potrà esigere la revoca della persona in questione. In caso di infrazione grave e ripetuta, qualora l'impresa ne abbia avuto conoscenza, potrà essere pretesa la revoca dell'impresa e altresì la concessione rilasciata è passibile di revoca se la gravità del caso lo giustificasse.

3. — Il terzo capoverso dell'articolo 7 è pure applicabile in tal caso.

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

ART. 14.

Per quanto concerne l'applicazione e l'interpretazione del presente accordo, le Autorità superiori aeronautiche dei due Stati si metteranno in contatto senza intermediario. Qualora la contestazione sorta non potesse essere regolata in tale maniera, verrà applicato il procedimento previsto all'articolo 19 della Convenzione aerea italo-ungherese del 5 luglio 1932.

ART. 15.

1. — Le imprese aeree sono tenute a mettere a disposizione dell'Autorità superiore aeronautica dell'altro Stato 12 biglietti gratuiti all'anno, al fine di esercitare la sorveglianza sulle linee menzionate all'articolo 1 e a scopo di studi sulle altre linee continentali.

2. — Di detti biglietti gratuiti 6 pezzi saranno rilasciati nell'ordine dei passeggeri paganti e 6 pezzi nell'ordine che segue i passeggeri paganti.

ART. 16.

Il presente accordo entrerà in vigore in data odierna; avrà validità fino al 31 dicembre 1945. A partire da tale data esso sarà prorogato per tacita rinnovazione per il periodo di 5 anni, a meno che esso non sia denunciato da una delle Parti contraenti con preavviso di un anno. Esso potrà comunque essere modificato in qualsiasi data di comune accordo. Se la Convenzione aerea stipulata fra l'Italia e l'Ungheria, firmata il 5 luglio 1932, perdesse la sua validità, il presente accordo perderà pure la sua validità lo stesso giorno.

Fatto a Budapest, il 19 marzo 1941, in doppio originale, in lingua italiana e ungherese.

TALAMO

J. VARGA

Conversione in legge del Regio decreto-legge 30 aprile 1941-XIX, n. 290, contenente disposizioni in materia doganale per il traffico delle merci tra i territori italo-albanese e quelli dell'ex Regno di Jugoslavia occupati dalle Forze armate italiane. (1467)

ARTICOLO UNICO.

È convertito in legge il Regio decreto-legge 30 aprile 1941-XIX, n. 290, contenente disposizioni in materia doganale per il traffico delle merci tra i territori dell'Unione doganale italo-albanese e quelli dell'ex Regno di Jugoslavia occupati dalle Forze armate italiane.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 15 maggio 1941-XIX, n. 412, concernente modificazioni del trattamento doganale dei cianuri di potassio e di sodio. (1468)

ARTICOLO UNICO.

È convertito in legge il Regio decreto-legge 15 maggio 1941-XIX, n. 412, concernente modificazioni del trattamento doganale dei cianuri di potassio e di sodio.