

CAMERA DEI FASCI E DELLE CORPORAZIONI

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

COMMISSIONI LEGISLATIVE RIUNITE DEL BILANCIO E DEI LAVORI PUBBLICI E DELLE COMUNICAZIONI

RESOCONTO

DELL'ADUNANZA DI VENERDÌ 18 LUGLIO 1941-XIX

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE DELLA CAMERA **GRAY**

INDICE

	<i>Pag.</i>
Disegno di legge (<i>Discussione e approvazione</i>):	
Provvedimenti per la costruzione del Canale navigabile Milano-Cremona-Po (1474)	891
MAFFEZZOLI, <i>Relatore</i> - GORLA, <i>Ministro dei lavori pubblici</i> , PALA, GIARATANA.	
Approvazione della Convenzione per il passaggio allo Stato dell'autostrada Firenze-Lucca verso Viareggio (1484). . .	894
CASALINI, <i>Relatore</i> - FANTUCCI.	

L'adunanza comincia alle 10.30.

(Sono presenti il *Ministro dei lavori pubblici*, Gorla, i *Sottosegretari di Stato per le finanze*, Lissia, e per le *comunicazioni*, Janelli e De Marsanich).

PRESIDENTE chiama a fungere da segretario il Consigliere nazionale Rampone.

Comunica che sono in congedo i Consiglieri nazionali Arlotti, Armenise, Guarneri, Guzzeloni, Lantini, Masetti, Paolini, Carretto, Cavallazzi, Chiesa, Lembo, Lojacono Giuseppe, Rabotti, Vaselli Romolo; sono assenti per mobilitazione i Consiglieri nazionali Arcidiacono, Landi, Pellegrini, Klinger; è assente giustificato il Consigliere nazionale Pezzuto.

Constata che le Commissioni riunite sono in numero legale.

Discussione del disegno di legge: Provvedimenti per la costruzione del Canale navigabile Milano-Cremona-Po. (1474)

MAFFEZZOLI, *Relatore*, osserva che oggetto del disegno stesso è la costituzione di un consorzio fra lo Stato, la provincia ed il comune di Milano, la provincia ed il comune di Cremona, per la costruzione in concessione di un canale navigabile Milano-Cremona-Po.

Per quanto riguarda le caratteristiche tecniche del canale navigabile, si rileva dalla relazione ministeriale che la lunghezza risulta di 76 chilometri, la larghezza di 30 metri, con un fondale di 3 metri, ciò che permette la navigazione a battelli di 600 tonnellate. Chi segue questi studi nella stampa tecnica sa che il limite di 600 tonnellate è il massimo consentito, secondo il parere di parecchie Commissioni, per la navigazione nella Valle padana.

Al finanziamento dell'opera, che costerà complessivamente 600,000,000, di cui 427 per il canale propriamente detto, 155 per il porto fluviale di Milano e 18 per il porto fluviale di Cremona, si provvede mediante mutui che il Consorzio del canale è autorizzato a contrarre col Consorzio di credito per le opere pubbliche, da estinguere in 35 anni. Il contributo a carico dello Stato per la costruzione delle opere del canale e dei porti di Milano e Cremona, secondo gli articoli 7, 8 e 9 del disegno di legge, è del 60 per cento; quello a carico degli enti interessati è del 40 per cento. Lo Stato viene così ad assumersi l'onere di 360 milioni.

L'articolo 14 stabilisce le modalità del concorso da parte dello Stato, autorizzando il Mi-

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

nistro dei lavori pubblici a fare nel bilancio le impostazioni necessarie per costituire, alla fine del sesto anno, l'annualità complessiva di lire 23,390,974.80. Tutti gli altri articoli riguardano la costituzione del Consorzio e il funzionamento dei suoi organi e non danno luogo a particolari rilievi.

È piuttosto da chiedersi, in via preliminare, se convenga in un periodo, in cui si manifestano infiniti bisogni, più urgenti ed impellenti, dedicare una somma così ingente allo sviluppo della navigazione interna. La domanda è strettamente connessa al problema della navigazione interna, che in passato ha dato luogo a dibattiti non sempre completamente obiettivi, fino al punto da poter affermare che i maggiori ostacoli allo sviluppo della navigazione interna, sono attribuibili soprattutto ai fautori troppo accesi.

Non è il caso, a suo avviso, di teorizzare sulla determinazione della utilità delle vie di comunicazione. Un indice può essere tuttavia dato dalla entità del traffico.

Secondo la statistica del 1931, che ritiene sia l'ultima pubblicata, per tutto il complesso di linee che fanno capo al Magistrato alle acque, sono state effettuate nel 1931: 74.921.633 tonnellate-chilometri, con 42.954 viaggi di natanti e con un carico complessivo di 1.891.546 tonnellate, il che porta ad un carico medio per natante di 41,9 tonnellate e ad un percorso medio di 41,6 chilometri. I viaggi a vuoto su questo gruppo di linee sono stati 38.741 con un chilometraggio a vuoto di 1.099.086. Per quanto riguarda gli analoghi dati riflettenti le linee, che fanno capo all'Ispettorato Superiore del Po, le tonnellate-chilometro sono 67.612.923; le tonnellate trasportate 2.909.089, con un carico medio di tonnellate 23 e con un percorso medio di chilometri 36. La relazione ministeriale, che accompagna il disegno di legge, accenna ad un traffico totale della navigazione interna italiana di 5 milioni di tonnellate, che corrisponde, all'incirca, a quello del 1931, il che dimostra che un forte accrescimento di traffico in questo periodo di anni non c'è stato.

Ora, sul problema della navigazione interna le idee sono molto contrastanti. Pensa che se un giudizio si dovesse dare in base a questo traffico, tanto più che si tratta di merci generalmente povere, come cereali, concimi, legno e materiali grezzi da costruzione, terre diverse, si potrebbe dire che forse non varrebbe la pena spendere somme cospicue per incrementare, nel momento attuale, la navigazione interna sul Po, che è il maggior fiume dell'Italia atto alla navigazione. Non si ter-

rebbe, però, conto, della mutata situazione politica che induce ad approvare il disegno di legge. Bene, dunque, ha fatto il Ministro dei lavori pubblici a riprendere in esame questa materia ed a presentare il provvedimento in discussione.

Ricorda che nel tratto del Po tra foce Minicio e foce Adda sono in corso lavori per regolare il fiume e per renderlo navigabile. Ora questi lavori — pei quali si spendono somme notevoli — non sarebbero bene utilizzati, se non si facesse arrivare la linea navigabile fino a Milano. Quindi il tronco di canale Cremona-Milano è utilissimo, anzi addirittura indispensabile.

Ma, più che altro, è da considerare che, per virtù delle armi vittoriose, l'Adriatico è ormai un mare completamente ed assolutamente italiano. Lo spazio vitale dell'Italia si è esteso nel prossimo Oriente. Ora, ciò non può che intensificare enormemente le correnti di traffico tra l'est e l'ovest e viceversa. Si deve presumere che, in brevissimo tempo, tutti gli altri mezzi ordinari di comunicazione (camionali, strade e ferrovie) saranno rapidamente saturati. La navigazione fluviale assumerà pertanto un'importanza grandissima, perchè le merci povere, che potranno essere trasportate in grandissima quantità, non graveranno sulle ferrovie e sui mezzi automobilistici che sono più rapidi e celeri, ma anche più costosi. Se i trasporti di merci povere sono molto desiderati dalle linee ferroviarie e automobilistiche quando si trovano in periodo di pre-saturazione, perchè concorrono ad integrare la spesa fissa dell'amministrazione, essi non sono affatto desiderati quando le linee sono saturate.

Tutte queste ragioni inducono a ritenere che le correnti di traffico saranno tali, da rendere della massima utilità la linea navigabile Milano-Cremona-Po.

Propone, concludendo, l'approvazione del disegno di legge.

PALA, quale vicepresidente della Corporazione delle comunicazioni interne, sente l'obbligo di porgere al Ministro dei lavori pubblici un ringraziamento per un'espressione contenuta nella relazione che accompagna il disegno di legge, espressione che definisce il provvedimento una prima immediata realizzazione del più vasto programma auspicato dalla Corporazione delle comunicazioni interne per la navigazione padana. Sotto tale aspetto il provvedimento merita, a suo avviso, l'approvazione più entusiastica.

Il problema della navigazione interna investe in pieno tutto il complesso dell'economia nazionale e va considerato con la massima

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

simpatia, anche se non è di immediato rendimento.

Trattasi di opere destinate a produrre cospicui vantaggi nel futuro.

Uno sguardo a tutto quello che si è fatto in materia in tutta Europa mostra con la più chiara evidenza che la navigazione interna è una delle attività maggiormente curate. La posizione geografica dell'Italia non consente di fare quanto è stato fatto in altri paesi; ma ciò non autorizza a disinteressarsi in pieno del problema. Il sistema delle linee fluviali italiane deve, anzi, essere collegato a tutta la rete della navigazione interna degli altri paesi. Se la navigazione padana dovesse essere considerata come fine a se stessa, avrebbe indubbiamente un interesse limitato.

Ora l'interesse che ha suscitato il provvedimento, non appena annunciato, nel campo degli studiosi di economia e dei tecnici e nei centri industriali di Torino costituisce indubbiamente un elemento che va apprezzato con la massima simpatia. Con altrettanta simpatia vanno considerati i problemi che si è posti Genova, che non vuol essere tagliata fuori dalla possibilità di essere collegata alla navigazione padana.

Si tratta di ardui problemi d'ordine tecnico, ma la cui soluzione non è da considerarsi, però, impossibile. È vero che la cerchia alpina preclude, nonostante ogni buona volontà di studiosi e di tecnici, molte possibilità di realizzazioni; ma ciò non deve, a suo parere, determinare la rinuncia aprioristica ad uno studio sulle possibilità del collegamento, attraverso la Svizzera, del Po con i fiumi dell'Europa settentrionale. Esistono, in ogni modo, progetti concreti relativi alla possibilità di allacciamento del Po con il Danubio, attraverso la fiumana di Lubiana e attraverso la Sava.

Prega pertanto il Ministro, che oltre ad essere un uomo di passione è un tecnico di grande valore, di fare esaminare tali progetti per vedere se offrono qualche seria possibilità di realizzazione, allo scopo di eliminare il dannoso isolamento che in questo campo la natura ha posto all'Italia.

GIARRATANA. Poichè il provvedimento si inquadra in un più vasto programma di opere per la navigazione fluviale, ritiene opportuno ricordare che le provincie di Bergamo e Brescia, con la progettazione fatta a tutte loro spese nel 1922 dell'arteria pedemontana, sono da considerarsi antesignane in tale campo. Quella importante iniziativa è stata sempre ignorata, tanto che a Ferrara, in un gran quadro dove erano segnate le città che ri-

spetto alle comunicazioni fluviali rappresentano grandi interessi, Bergamo e Brescia non figuravano. Qualche mese fa c'è stato poi a Venezia un convegno dell'Unione dei comitati di navigazione interna e la società del canale navigabile Bergamo-Brescia non è stata invitata. Ora crede sia il caso di richiamare l'attenzione su un progetto riguardante due provincie che non sono ai margini dell'attività industriale del Paese.

Pensa che la fase polemica circa l'importanza delle comunicazioni fluviali sia ormai superata, come è superato il fatto di considerare il canale pedemontano Bergamo-Brescia come un controaltare della navigabilità del Po.

Le provincie di Bergamo e Brescia intendono unirsi a tutte le iniziative destinate a preparare un avvenire che compensi le popolazioni di tutti i sacrifici sopportati.

GORLA, *Ministro dei lavori pubblici*, ringrazia i camerati che hanno confortato della loro approvazione il disegno di legge in esame.

Il camerata Maffezzoli, in considerazione del forte contributo che lo Stato è chiamato a dare per la costruzione del canale, si è posta la domanda se l'opera sia effettivamente necessaria nel momento attuale. Egli ha osservato che rispetto al presente traffico fluviale, forse la convenienza potrebbe parere dubbia, ma che se si pone mente alla mutata situazione politica nell'Adriatico ed all'incremento di traffico che è previsto per il canale da costruire, tale convenienza appare evidente e quindi lo Stato fa opera saggia intervenendo.

È fuori dubbio che se oggi che in Italia non esiste una rete di canali navigabili, il traffico è già dell'importanza delle cifre denunciate dalla relazione ministeriale, domani quando una tale rete vi sarà, il traffico dovrà sicuramente superare le modeste previsioni fatte.

L'Italia ha un'antica tradizione, specialmente nel medio evo, in materia di navigazione dei fiumi, tradizione che poi si è dispersa quando le ferrovie, le strade e il motore a scoppio hanno fornito mezzi di trasporto più rapidi e anche meno costosi; ma oggi che le merci da trasportare, o almeno alcune di esse, hanno assunto importanza tale che le ferrovie e le strade possono ritenersi insufficienti, la navigazione interna riacquista la sua importanza. Infatti il conforto maggiore per il presentatore del disegno di legge è stato l'appoggio del Ministro delle comunicazioni, il quale ha visto nei canali non dei concorrenti al traffico ferroviario, ma dei preziosi alleati, perchè sono discriminatori del traffico, sottraendo

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

alle ferrovie quelle merci povere e pesanti che non offrono convenienza al trasporto per ferrovia o che, quando devono per ragioni superiori essere trasportate, chiedono tariffe particolari, che sono sempre gravose per il bilancio ferroviario.

Ha parlato di proposito « dei canali » e non « del canale », perchè il tronco di canale che la Commissione è chiamata ad approvare costituisce soltanto la prima parte, anzi la vera spina dorsale di quella che sarà la futura rete di canali navigabili.

Il canale Milano-Cremona-Po darà la spinta decisiva allo sviluppo di una rete che la particolare configurazione geografica dell'Italia, alla quale ha accennato il camerata Pala, ha finora ritardato.

Esistono attualmente in Europa 27.000 chilometri di canali navigabili, particolarmente nelle nazioni più ricche, dove il traffico ha raggiunto punte altissime, e cioè in Germania, nella Francia, e soprattutto nell'Olanda e nel Belgio che, in rapporto al territorio, sono i paesi che hanno la rete più sviluppata di vie d'acqua.

L'aspirazione del camerata Pala di vedere la futura rete nazionale allacciata a quella internazionale è anche l'aspirazione del Governo fascista. I vecchi progetti sono, a tal fine, stati affidati allo studio di tecnici competenti per vedere, al momento in cui si potranno prendere decisioni, se, col concorso anche di altri paesi interessati, converrà eseguirli o no. Naturalmente si dovrà tener conto della questione economica, che sarà anzi un fattore determinante.

Non crede che oggi si debba escludere la possibilità di costruire altri canali, e neppure il prolungamento del canale in esame verso altre città, che hanno altrettanto diritto di veder migliorati i propri mezzi di comunicazione quanto quelle che si trovano sul suo percorso. Quindi non considera il canale pedemontano, del quale si è occupato il camerata Giarratana, come antagonista della navigazione sul Po, come non vede la impossibilità, purchè si proceda gradualmente, del prolungamento del canale Milano-Cremona-Po sia verso nord, che verso ovest.

È sicuro che l'attuazione dell'opera sottoposta oggi all'esame della Commissione renderà possibile lo sviluppo di una rete di canali navigabili forse più ampia di quanto oggi si possa immaginare.

Confida anche che questo sia il primo passo per l'allacciamento non soltanto al Danubio, ma forse allo stesso Reno (*Vivi applausi*).

PRESIDENTE pone in discussione gli articoli.

(*Sono approvati*).

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

Discussione del disegno di legge: Approvazione della Convenzione per il passaggio allo Stato dell'autostrada Firenze-Lucca verso Viareggio. (1484)

CASALINI, *Relatore*, ricorda che nel 1928 fu approvata una convenzione tra lo Stato e la Società anonima autostrade toscane per la costruzione e l'esercizio dell'autostrada Firenze-Lucca verso Viareggio. Il contributo dello Stato, che fu calcolato, come in altri casi, in modo da coprire circa un terzo della spesa presunta, fu consolidato nella annualità di lire 2,625,000 da corrispondersi in 50 anni. Al finanziamento dei lavori la Società provvide mediante la emissione di obbligazioni per 40 milioni di lire, le quali furono garantite dalle province e dai comuni interessati.

La strada fu costruita regolarmente; però dopo alcuni anni di esercizio i piani finanziari risultarono troppo ottimisti, tanto che la società non riuscì a far fronte al servizio delle obbligazioni e nel 1939 domandò allo Stato di intervenire per il riscatto dell'autostrada.

L'articolo 11 della convenzione del 1928 recava la clausola che lo Stato in qualsiasi momento avrebbe potuto procedere al riscatto della strada in base al costo effettivo e documentato dell'opera, calcolato al valore della moneta dell'epoca di apertura dell'intero tronco autostradale, ragguagliato al valore oro. Molto opportunamente il Ministero dei lavori pubblici accolse la richiesta del riscatto, escludendo però l'applicazione della clausola oro, che è assurda nei contratti dello Stato. Fu quindi trattata l'operazione del riscatto su basi sensibilmente migliori di quelle che erano state previste nella convenzione.

Lo Stato si obbliga di pagare alla Banca Popolare di Novara, che aveva riscattato tutte le annualità dello Stato fornendo alla società i capitali necessari, lire 40 milioni; alla società stessa lire 11 milioni e mezzo, di cui 5 milioni e mezzo alla firma della convenzione e 6 milioni con determinate clausole di garanzia, mano a mano che la società avrà adempiuto a certi obblighi stabiliti nella convenzione.

La società, da parte sua, si assume di pagare i crediti vantati dalle ditte costruttrici per la somma di lire 15 milioni e mezzo. Siccome la società riceve dallo Stato 11 milioni e mezzo e dagli enti locali 10 milioni, viene ad avere

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

un saldo attivo di 6 milioni, che devono servire sia per le spese di stipulazione delle diverse convenzioni, sia, sotto certe garanzie, a dare un parziale rimborso al capitale sociale.

Lo Stato, in definitiva, si assume un onere di lire 51 milioni e mezzo; ma se si considera che avrebbe dovuto corrispondere ancora 38 annualità di 2,625,000, l'operazione appare del tutto vantaggiosa, anche perchè rileva un'autostrada in perfette condizioni, senza tener conto delle considerazioni di pubblica utilità che hanno valore in simili casi. Quindi reputa che la convenzione debba senz'altro essere approvata, esprimendo al Ministro un particolare compiacimento per il fatto che abbia saputo liberarsi dalla clausola oro stabilita nella convenzione del 1928.

Gli sia lecito, peraltro, dare uno sguardo al problema generale delle autostrade in Italia. Alcune autostrade sono esercitate dalle società concessionarie e sembra con risultati ancora soddisfacenti, malgrado la diminuzione del traffico. Esse sono: la Torino-Milano, la Napoli-Pompei, la Padova-Venezia, benchè per questa ultima, le condizioni sembrano meno buone delle altre. Invece sono state già riscattate le autostrade Milano-Laghi, Milano-Bergamo-Brescia.

Le gestioni di queste autostrade riscattate dallo Stato sono allegate al bilancio annuale dell'Azienda statale della strada, cui l'esercizio è stato devoluto dal Ministero dei lavori pubblici, in capitoli separati. Per il 1939-40 la Milano-Laghi e la Milano-Bergamo-Brescia, su un'entrata di lire 6,181,000 hanno un avanzo di 734 mila lire. Naturalmente va tenuto conto che nelle spese di esercizio è compresa la sola manutenzione ordinaria e non sono comprese le opere importanti, necessarie per rendere atte le autostrade al traffico e le opere in dipendenza della nuova sistemazione ferroviaria di Milano.

Anche l'autocamionale, che non rappresenta una strada ceduta allo Stato, ma costruita dallo Stato stesso, ha un bilancio che si può sintetizzare nelle cifre seguenti: lire 4,500,000 di entrate e lire 4,200,000 di spesa; quindi un avanzo di 300 mila lire.

Si vede quindi che gli incassi riescono a coprire le spese di esercizio anche in un momento di diminuito traffico come l'attuale, e che quindi in un periodo normale si può presumere che gli incassi possano coprire in tutto o in parte gli oneri patrimoniali.

Si assiste nel momento attuale allo sviluppo formidabile dell'autotrazione in guerra. Dopo la guerra vi sarà quindi da attendersi uno sviluppo assai notevole dell'autotrazione

e, probabilmente, si imporrà il riesame di tutto il problema della sistemazione stradale italiana.

Malgrado che il Regime fascista abbia dato ad essa un notevole impulso è da supporre che dopo la guerra sarà necessario un completo aggiornamento delle strade, pur già così migliorate.

E allora conviene porsi il quesito se l'autostrada avrà un largo sviluppo nella futura sistemazione della rete stradale italiana. A suo avviso la risposta non può che essere affermativa. L'autostrada, in quanto riservata esclusivamente al traffico automobilistico e camionabile, sarà certamente la via di grande comunicazione dell'avvenire.

Si dovrà quindi esaminare se convenga mantenere la riscossione di determinate tariffe di pedaggio, che può non essere molto accettata. Ritiene che di fronte agli oneri che comporterà la grande sistemazione stradale, lo Stato non debba rinunciare a tale forma di entrata.

Del resto la riscossione del pedaggio, se solleverà forse delle obiezioni per le autovetture, è entrata nell'uso comune per il traffico pesante.

Pensa che lo Stato debba salvaguardare perciò i principi cui è stato informato il sistema di costruzione e funzionamento delle autostrade. A tale proposito rivolge al Ministro dei lavori pubblici una raccomandazione.

Recentemente è stata votata una legge che permette il transito dei ciclisti sulle autostrade. Tutti comprendono il lato squisitamente politico del provvedimento e la sua opportunità nel momento attuale. Bisogna però dire che la sua applicazione ha dato luogo ad inconvenienti non irrilevanti. Oltre al traffico ciclistico, si è installato sulle autostrade quello pedonale.

GORLA, *Ministro dei lavori pubblici*, avverte che si tratta di un abuso.

CASALINI, *Relatore*, appunto perchè è un abuso rileva che esso è dannoso più che non possa sembrare per la conservazione delle autostrade e rappresenta un ostacolo al traffico, che se non è molto avvertito ora che il traffico è minimo, avrà delle conseguenze gravi quando si sarà ritornati alla normalità della circolazione automobilistica.

Occorre inoltre considerare un altro lato del problema. Le autostrade hanno diviso in due parti un gran numero di aziende agricole. Ciò ha rappresentato un inconveniente gravissimo per le aziende, malgrado siano state costruite numerose passerelle o sottopassaggi. Naturalmente gli agricoltori hanno sempre cercato di usare la via più breve, di attraver-

sare cioè l'autostrada, e questa tendenza si è particolarmente accentuata negli ultimi tempi, incoraggiata dal transito pedonale che si è installato sull'autostrada e dalla minore circolazione delle autovetture. A guerra finita vi sarà molto da fare per poter riportare la disciplina del transito sulle autostrade.

Raccomanda al Ministro di volere fin da ora fare esercitare una sorveglianza assai rigorosa per evitare il cristallizzarsi di abusi che sarebbe poi assai difficile togliere, e che snaturano l'istituto giuridico e amministrativo delle autostrade.

FANTUCCI circa l'affermazione del camerata Casalini secondo cui, mentre le autostrade in genere hanno un andamento finanziario se non buono, almeno discreto, l'autostrada Padova-Venezia non si troverebbe nelle stesse condizioni, come presidente della società che la gestisce desidera precisare che la situazione dell'autostrada predetta va considerata buona.

Il Ministero dei lavori pubblici sa che per la gestione di questa autostrada non è mai stato sollecitato per qualche particolare aiuto. A proposito di tale autostrada, che ha un particolare aspetto nel quadro generale delle comunicazioni di Venezia con la terra ferma, a cui è unita col ponte del Littorio, e che interessa il formidabile sviluppo del porto di Marghera, deve aggiungere che il programma non era di limitare la costruzione al solo tronco Marghera-Padova di 25 chilometri, ma naturalmente tendeva, e ciò era logico, a portare il grande porto di Marghera in comunicazione con la Lombardia, soprattutto con Milano, specie dal momento in cui Milano, sempre all'avanguardia di grandi iniziative, spingeva la sua autostrada fino a Brescia.

Aggiunge che l'autostrada, di circa 25 chilometri, è costata poco più di un milione di chilometri.

Un'amministrazione oculata ha consentito di attuare tutto il programma di lavori senza chiedere neppure il versamento di tutto il capitale azionario. Infatti sui 30 milioni previsti per la spesa dell'autostrada, 10 erano a carico dello Stato e sono stati versati; 10 a carico dei comuni e della provincia e sono stati versati, e soltanto sette milioni si sono avuti dal capitale azionario. Quanto all'esercizio, osserva che tutte le spese sono state pagate ed una delle maggiori imprese creditrici, la Puricelli di Milano, è stata pure interamente pagata di recente.

Si tratta di un piccolo tronco di autostrada. Altre strade in ottime condizioni uniscono Padova a Venezia, eppure la grande maggioranza degli automobilisti ha sempre percorso l'auto-

strada, che rappresentava, a parte i 6 o 7 chilometri di minor percorso, una indubbia economia sia sulla benzina che sulle gomme.

L'esercizio risulta in continuo progresso, tanto che si andava verso la concreta possibilità di dare un modesto dividendo alle azioni, cosa che parrebbe incredibile in materia di autostrade. Naturalmente la guerra ha completamente modificato la situazione. Ora si è aggiunto il ciclismo, che ha posto il problema se sia il caso di tenere ancora in servizio i caselli e i sorveglianti, o se non sia più opportuno, per il momento, di ritirarsi in buon ordine e di lasciare che i ciclisti, che non hanno nè rispetto nè senso di misura, scorazzino liberamente per le autostrade.

Appena uscito il disegno di legge che permetteva ai ciclisti il transito sulle autostrade, preoccupato di quello che poteva avvenire, ha voluto stabilire alcune norme regolamentari, naturalmente di carattere restrittivo, ma è stato sopraffatto dai ciclisti, i quali peraltro — e questo va denunciato, perchè si tratta di una cattiva risposta alla concessione che hanno avuto — mancano di rispetto a quelli che avrebbero prima di loro il diritto di passare sulle autostrade, e cioè agli automobilisti, i quali oggi preferiscono percorrere le altre strade.

Sulla questione pertanto della buona conservazione delle autostrade e della loro particolare disciplina di transito si associa alle osservazioni fatte dal camerata Casalini.

PRESIDENTE nota che le vetture che transitano oggi sulle autostrade sono ben poche.

FANTUCCI. Sull'autostrada Padova-Venezia, dato il traffico con il Porto Marghera, il transito è ancora notevole.

Si associa alla proposta del relatore di approvare il disegno di legge in esame e alle sue osservazioni sul problema generale delle autostrade.

Formula il voto che si possa portare a termine nel più breve tempo possibile il tronco di autostrada che congiunga Padova con Brescia, perchè così come è non avrebbe ragione di essere il solo tronco di autostrada Marghera-Padova e perchè il grande porto di Marghera possa trovarsi in più rapido collegamento automobilistico e camionabile col centro della Lombardia.

PRESIDENTE pone in discussione gli articoli.

(Sono approvati).

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

L'adunanza termina alle 10.30.

ALLEGATO

TESTO DEI DISEGNI DI LEGGE APPROVATI

Provvedimenti per la costruzione del Canale navigabile Milano-Cremona-Po. 1474)

ART. 1.

È costituito, con sede in Milano, un ente autonomo per la costruzione delle opere di navigazione interna del canale Milano-Cremona-Po e dei porti di Milano e di Cremona con la denominazione di « Consorzio del canale Milano-Cremona-Po ».

Fanno parte del Consorzio lo Stato, la provincia e il comune di Milano, la provincia e il comune di Cremona.

ART. 2.

Sono organi del Consorzio:

il Consiglio d'amministrazione; il Comitato esecutivo; il Presidente; i vice Presidenti e il Collegio dei revisori.

Il Consiglio d'amministrazione è composto di:

a) un Presidente e due vice Presidenti, nominati con decreto Reale, su proposta del Ministro dei lavori pubblici;

b) due membri, di cui uno tecnico, nominati dal Ministro dei lavori pubblici;

c) cinque membri dei quali uno per ciascuno nominato dai Ministri dell'Interno, delle corporazioni, delle comunicazioni e due nominati dal ministro delle finanze, uno dei quali in persona del direttore generale per i servizi della finanza locale.

d) due membri nominati dalla provincia di Milano;

e) due membri nominati dal comune di Milano;

f) un membro nominato dalla provincia di Cremona;

g) un membro nominato dal comune di Cremona.

Il Presidente, i vice Presidenti e i membri del Consiglio di amministrazione durano in

carica quattro anni e possono essere riconfermati.

Il Comitato esecutivo è composto dal Presidente e dai vice Presidenti del Consorzio, dai due consiglieri nominati dal Ministro dei lavori pubblici, da uno dei Consiglieri nominati dal Ministro delle finanze, da uno dei Consiglieri nominati dalla provincia di Milano, da uno dei Consiglieri nominati dal comune di Milano, da uno dei Consiglieri da designare d'accordo tra la provincia e il comune di Cremona.

Il Collegio dei revisori è composto da tre membri, nominati rispettivamente uno dal Ministro dei lavori pubblici, uno dal Ministro delle finanze e uno d'intesa fra le amministrazioni provinciali e comunali di Milano e Cremona.

Esso dura in carica quattro anni e i singoli membri possono essere riconfermati.

ART. 3.

Tutte le opere e gli impianti del Consorzio sono dichiarati di pubblica utilità ed obbligatori ad ogni effetto di legge.

Alla loro esecuzione sono applicabili, salvo le modificazioni apportate dalla presente legge, le disposizioni sulla navigazione interna del testo unico 11 luglio 1913, n. 959, del Regolamento 17 novembre 1913, n. 1514, e della legge 7 aprile 1917, n. 599.

ART. 4.

Il Consiglio di amministrazione del Consorzio ripartisce tra gli enti interessati le spese per l'esecuzione delle opere in base alle disposizioni sopracitate.

Il riparto è approvato con decreto del Ministro dei lavori pubblici, di concerto coi Ministri dell'interno e delle finanze, sentito il Consiglio superiore dei lavori pubblici, e previa pubblicazione, a mezzo dei competenti

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

uffici del genio civile, per la presentazione di eventuali reclami da parte degli interessati.

I contributi sono obbligatori e le amministrazioni interessate dovranno rilasciare a favore del Consorzio, delegazioni annuali sui cespiti delegabili per legge ed, in via sussidiaria, sulle imposte di consumo, con le modalità stabilite dall'articolo 94 del testo unico per la finanza locale, approvato col Regio decreto 14 settembre 1931-X, n. 1175.

ART. 5.

Tutti gli atti e contratti, compiuti dal Consorzio, sono esenti dalle tasse di bollo, e sono registrati col pagamento della tassa fissa di registro e ipotecaria di lire 20, salvo gli ordinari emolumenti ai conservatori delle ipoteche.

ART. 6.

Per gravi irregolarità nella gestione del Consorzio, il Ministro dei lavori pubblici, di concerto coi Ministri dell'interno e delle finanze, può promuovere il decreto reale di scioglimento dell'amministrazione dell'Ente e di nomina di un commissario regio, i cui poteri non potranno durare oltre un anno dalla data del decreto di scioglimento.

ART. 7.

Alla spesa per la costruzione delle opere del canale Milano-Cremona-Po, prevista in lire 427,000,000, nei decreti ministeriali di concessione sarà provveduto:

a) con un contributo del 60 per cento a carico dello Stato;

b) con un contributo del 40 per cento a carico degli enti locali interessati.

Il contributo di cui alla lettera b), salvo riparto a termini del precedente articolo 4, sarà anticipato, in proporzione del rispettivo interesse, dalla provincia e dal comune di Milano e dalla provincia e dal comune di Cremona con le modalità del successivo articolo 14.

ART. 8.

Alla spesa per la costruzione delle opere del porto di Milano, prevista in lire 155,000,000, sarà provveduto nei decreti ministeriali di concessione:

a) con un contributo del 60 per cento a carico dello Stato;

b) con un contributo del 40 per cento a carico degli enti locali interessati.

Il contributo di cui alla lettera b), salvo riparto a termini del precedente articolo 4, sarà anticipato dalla provincia e dal Comune di Milano con le modalità del successivo articolo 14.

ART. 9.

Alla spesa per la costruzione delle opere del porto di Cremona, prevista in lire 18 milioni sarà provveduto nei decreti ministeriali di concessione:

a) con un contributo del 60 per cento a carico dello Stato;

b) con un contributo del 40 per cento a carico degli enti locali interessati.

Il contributo di cui alla lettera b), salvo riparto a termini del precedente articolo 4, sarà anticipato dalla Provincia e dal Comune di Cremona con le modalità del successivo articolo 14.

ART. 10.

Il contributo dello Stato nei decreti ministeriali di concessione sarà commisurato all'importo dei lavori risultanti dai progetti esecutivi, approvati dal Ministero dei lavori pubblici, aumentando il detto importo di una percentuale del 15 per cento per imprevisti, per spese generali ed oneri di finanziamento.

Il contributo dello Stato sarà in ogni caso limitato nel suo complesso alle somme previste agli articoli 7, 8 e 9 e sarà corrisposto con le modalità del successivo articolo 14.

ART. 11.

Il patrimonio in gestione dell'Ufficio liquidazione enti portuali padani sarà ceduto al Consorzio del canale Milano-Cremona-Po allo stato in cui trovasi.

La valutazione di tale patrimonio sarà approvata con decreto dei Ministri dei lavori pubblici e delle finanze e l'importo di spettanza degli enti partecipanti al detto patrimonio sarà detratto dagli importi dei rispettivi contributi, dovuti dagli enti stessi per le opere. Con detto decreto sarà anche provveduto all'approvazione del conto finale della liquidazione.

ART. 12.

I lavori sono eseguiti dal Consorzio secondo le norme di legge, di regolamento e del capitolato generale di appalto, vigenti per le opere dipendenti dal Ministero dei lavori pubblici.

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

ART. 13.

Il Consorzio del canale Milano-Cremona-Po è autorizzato a contrarre col Consorzio di credito opere pubbliche mutui per un importo complessivo non superiore a lire 600 milioni, con ammortamento trentacinquennale, da stipulare per lire 50 milioni nel secondo semestre dell'esercizio 1942-43, per lire 100 milioni per ciascuno degli esercizi dal 1943-44 al 1947-48 e per il resto nel 1948-49.

La stipulazione di ciascun mutuo è subordinata alla preventiva autorizzazione del Ministero dei lavori pubblici.

ART. 14.

Lo Stato concorrerà nell'ammortamento dei mutui, di cui all'articolo precedente, con annualità trentacinquennali posticipate, calcolate in ragione del 60 per cento degli importi indicati nei decreti di concessione, restando gli ulteriori oneri del finanziamento delle opere — derivanti anche dall'eventuale maggiore saggio d'interesse praticato dal Consorzio di Credito rispetto a quello stabilito dalle disposizioni vigenti, nonché dalle spese di altro genere relative al finanziamento stesso — a carico della Provincia e del Comune di Milano e della Provincia e del Comune di Cremona, quali enti obbligati alla anticipazione a termini degli articoli 7, 8 e 9 e salvo riparto con gli altri enti interessati a termini dell'articolo 4.

Per le spese riguardanti le suindicate annualità trentacinquennali il Ministro dei lavori pubblici è autorizzato ad assumere impegni per lire 1,949,247.90 nell'esercizio 1942-1943, per lire 3,898,495.80 in ciascuno degli esercizi dal 1943-44 al 1947-48 e per il residuo dell'esercizio 1948-49.

ART. 15.

Per la garanzia della rimanente quota dei detti mutui, la Provincia e il Comune di Milano e, per la propria quota, la Provincia e il Comune di Cremona sono autorizzati, a deroga di ogni altra disposizione, a rilasciare al Consorzio di credito per le opere pubbliche a partire dal 1944-XXIII, delegazioni annuali a termini dell'articolo 4.

ART. 16.

Con decreto Reale, su proposta del Ministro dei lavori pubblici, di concerto con quelli dell'interno e delle finanze, sarà provveduto

all'approvazione dello Statuto del Consorzio ai sensi dell'articolo 1, nn. 1 e 3 della legge 31 gennaio 1926-IV, n. 100.

In tale statuto saranno contenute le disposizioni occorrenti per l'applicazione della presente legge.

Approvazione della Convenzione per il passaggio allo Stato dell'autostrada Firenze-Lucca verso Viareggio. (1484)

ART. 1.

È approvata e resa esecutoria la Convenzione stipulata addì 30 aprile 1941-XIX, iscritta al Repertorio dell'Ufficio Contratti del Ministero dei lavori pubblici col n. 162, tra i delegati del Ministero dei lavori pubblici e delle finanze, in rappresentanza dello Stato, ed il rappresentante della Società Anonima Autostrade Toscane, con sede in Firenze, con l'intervento dei rappresentanti delle provincie di Firenze, Pistoia e Lucca, e dei comuni di Firenze, Pistoia, Lucca, Prato, Montecatini-Terne e Viareggio, nonché dei rappresentanti delle ditte Saverio Parisi e Società Anonima Italstrade di Milano, con la quale vengono determinate le condizioni e modalità per la cessione allo Stato da parte della Società Anonima Autostrade Toscane dell'Autostrada Firenze-Lucca verso Viareggio.

ART. 2.

Lo Stato si assume l'intero carico derivante dal prestito obbligazionario dell'importo di lire 40,000,000 emesso dalla Società Anonima Autostrade Toscane, mediante il pagamento di ugual somma, col carico degli interessi 5 per cento a decorrere dal 1° gennaio 1940-XVIII, alla Banca Anonima Cooperativa Popolare di Novara all'uopo delegata dalla detta Società Anonima Autostrade Toscane.

ART. 3.

Lo Stato verserà alla Società Anonima Autostrade Toscane la somma in contanti di lire 11,500,000 per gli scopi indicati negli articoli 4 e 6 della citata convenzione.

ART. 4.

La Cassa depositi e prestiti è autorizzata a concedere alle provincie di Firenze, Pistoia e Lucca, nonché ai comuni di Firenze, Pi-

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

stoia, Lucca, Prato, Montecatini-Terme e Viareggio tanti mutui per un complessivo ammontare di lire 10,000,000, pari cioè alla somma che detti enti debbono corrispondere alla Società Anonima Autostrade Toscane ad estinzione delle passività, ed in misura proporzionale alla rispettiva percentuale di garanzia del prestito obbligazionario.

ART. 5.

I contratti stipulati e le obbligazioni in genere assunte dalla Società Anonima Autostrade Toscane dal 1° gennaio 1940-XVIII, al 30 aprile 1941-XIX, durante il quale periodo essa ha gestito la Autostrada per delega dello Stato, 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.

ART. 6.

La gestione dell'Autostrada sarà assunta dalla Azienda Autonoma Statale della Strada, la quale avrà l'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. 7.

A termini dell'articolo 14 della Convenzione originaria 2 aprile 1928-VI, resta fermo l'obbligo da parte del Ministero dei lavori pubblici della corresponsione della sovvenzione annuale dello Stato di cui all'articolo medesimo.

ART. 8.

Con decreto del Ministro delle finanze, di concerto con il Ministro dei lavori pubblici, sarà provveduto alle occorrenti variazioni di bilancio in dipendenza dell'esecuzione della suaccennata convenzione.

ART. 9.

La Convenzione 30 aprile 1941-XIX, n. 162 di rep., come i successivi atti occorrenti per la sua esecuzione, saranno esenti da ogni tassa di bollo, registro, ipotecaria, sulle concessioni governative e da diritti catastali.

N. 162 di repertorio.

MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI

DIREZIONE GENERALE DEGLI AFFARI GENERALI DEL COORDINAMENTO LEGISLATIVO
E DEL PERSONALE — SERVIZI CONTRATTI E ALBO NAZIONALE APPALTATORI

**CONVENZIONE PER IL PASSAGGIO ALLO STATO
DELL'AUTOSTRADA FIRENZE-LUCCA VERSO VIAREGGIO**

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA E DI ALBANIA

IMPERATORE D'ETIOPIA

L'anno millenovecentoquarantuno — diciannovesimo dell'Era Fascista — addì 30 (trenta) del mese di aprile in Roma ed in una sala di questo Ministero dei lavori pubblici, avanti di me commendator dottor PAOLO PALOMBA fu Salvatore, Capo divisione delegato alla stipulazione dei contratti di questa Amministrazione centrale e senza l'assistenza dei testimoni, avendovi le parti contraenti rinunciato d'accordo con me ufficiale rogante, giusta le facoltà concesse dall'articolo 48 della vigente legge notarile in data 13 febbraio 1913, numero 89, si sono personalmente riuniti:

DA UNA PARTE

il signor grand'ufficiale dottor FRANCESCO LAFARINA fu Cesare, direttore generale della viabilità ordinaria e delle nuove costruzioni ferroviarie, in rappresentanza del Ministro dei lavori pubblici;

il signor Tucci barone commendatore dottor SALVATORE fu Carmelo, direttore capo divisione in rappresentanza del Ministro delle finanze, giusta delega in data 26 aprile 1941-XIX (Direzione Generale del Tesoro), Divisione IV, numero 143719, che qui si allega, in originale, sotto il numero 1;

E DALL'ALTRA

il signor grand'ufficiale avvocato GUIDO DEL BECCARO fu Tommaso, nato e domiciliato a Firenze, liquidatore della Società Anonima Autostrade Toscane, con sede in Firenze, giusta i verbali dell'Assemblea ordinaria e straordinaria numeri 8508 e 9039 di repertorio, rispettivamente in data 1° marzo 1940-XVIII e 10 gennaio 1941-XIX — e certificati del Regio tribunale civile e penale di Firenze in data 15 aprile 1940-XVIII e dell'Ufficio Provinciale delle Corporazioni di Firenze, in data 23 aprile 1941-XIX — atti che qui si allegano sotto i numeri 2, 3, 4 e 4-bis;

il signor grand'ufficiale BANCO TANINI fu Francesco, quale commissario per la Presidenza dell'Amministrazione provinciale di Firenze, in sostituzione del preside e vice preside dell'Amministrazione stessa, assenti ambedue per richiamo alle armi, giusta l'attestato dell'Eccellenza il prefetto di Firenze in data 28 aprile 1941-XIX — che qui si allega, in originale sotto il numero 4-ter, ferme restando le deliberazioni in data 8 marzo-6 dicembre 1940-XVIII-XIX — che approvano lo schema della convenzione e che qui si allegano, in copia conforme agli originali, sotto i numeri 5 e 6;

il signor commendator dottor GUIDO DE FRANCISCI fu Pietro, vice podestà del comune di Firenze, in rappresentanza di quell'Amministrazione comunale, giusta le deliberazioni in data 1° maggio e 20 dicembre 1940-XVIII-XIX, che qui si allegano, in copia conforme agli originali, sotto i numeri 7 e 8;

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

il N. H. commendatore avvocato MARIO MONTEMAGNI di Alberto, preside della provincia di Pistoia, in rappresentanza di quell'Amministrazione provinciale, giusta le deliberazioni 15 febbraio e 12 dicembre 1940-XVIII-XIX, che qui si allegano in copia conforme agli originali, sotto i numeri 9 e 10;

il signor LUIGI VENTURI di Ulisse, podestà del comune di Pistoia, in rappresentanza di quell'Amministrazione comunale, giusta le deliberazioni in data 1^o marzo e 10 dicembre 1940-XVIII-XIX, che qui si allegano in copia conforme agli originali, sotto i numeri 11 e 12;

il conte GADDO DELLA GHERARDESCA fu Walfredo, preside della provincia di Lucca, in rappresentanza di quell'Amministrazione provinciale, giusta deliberazione in data 18 marzo e 11 dicembre 1940-XVIII-XIX, che qui si allegano in copia conforme agli originali sotto i numeri 13 e 14;

il signor dottor ALPINOLO FRANCI fu Giovanni, commissario prefettizio del comune di Lucca, in rappresentanza di quell'Amministrazione comunale, giusta le deliberazioni in data 13 aprile e 5 dicembre 1940-XVIII-XIX, che qui si allegano, in copia conforme agli originali sotto i numeri 15 e 16;

il signor PLUTARCO BARDAZZI fu Alfredo, podestà del comune di Prato, in rappresentanza di quella Amministrazione comunale, giusta le deliberazioni in data 2 marzo e 7 dicembre 1940-XVIII-XIX, che qui si allegano, in copia conforme agli originali, sotto i numeri 17 e 18;

il signor GIULIO NUTI fu Camillo, podestà del comune di Montecatini Terme, in rappresentanza di quell'Amministrazione comunale, giusta le deliberazioni in data 26 febbraio e 7 dicembre 1940-XVIII-XIX, che qui si allegano, in copia conforme agli originali, sotto i numeri 19 e 20;

il signor cavaliere dottor QUINTILIO CORDONI fu Egidio, segretario capo del comune di Viareggio, in rappresentanza del commissario prefettizio del comune stesso, giusta mandato speciale in data 27 aprile 1941-XIX, a rogito RAFFAELLO MATRAIA, notaio in Viareggio, iscritto al Collegio notarile di Lucca, che qui si allega in originale sotto il numero 21, ferme restando le deliberazioni in data 6 aprile e 13 dicembre 1940-XVIII-XIX, che qui pure si allegano in copia conforme agli originali, sotto i numeri 22 e 23;

il nobile grand'ufficiale ENRICO PARISI fu commendatore Saverio, nato a Palermo, e domiciliato in Roma, in rappresentanza della ditta SAVERIO PARISI con sede in Roma, via San Martino della Battaglia, numero 4, giusta procura speciale in data 20 aprile 1940-XVIII, a rogito dottor PAOLO CASTELLINI, Regio notaio in Roma, via Tomacelli, numero 132, iscritto al Collegio notarile dei Distretti riuniti di Roma, Littoria e Velletri, modificata con atto in data 26 febbraio 1941-XIX, numero 48692 di repertorio, pure a rogito del predetto Regio notaio, e certificato dell'Ufficio Provinciale delle Corporazioni di Roma, in data 29 aprile 1940-XVIII, atti che qui si allegano rispettivamente sotto i numeri 24, 25 e 26;

il signor professor ETTORE MOIRAGHI di Fortunato, vice presidente della Società Anonima Italstrade (già Puricelli Strade e Cave) di Milano, Foro Bonaparte numero 35, in rappresentanza della Società stessa, giusta verbale di Consiglio in data 29 marzo 1941-XIX; certificato dell'Ufficio Provinciale delle Corporazioni di Milano in data 4 marzo 1941-XIX, e Foglio annunci legali della Regia Prefettura di Milano in data 28 settembre 1940-XVIII, atti che qui si allegano sotto i numeri 27, 28 e 29;

il commendator ragioniere CARLO FORNI fu Pietro, direttore della Banca Popolare Cooperativa Anonima di Novara — Sede di Roma — in rappresentanza di quell'Istituto, giusta estratto del processo verbale numero 20150 di repertorio generale del 18 marzo 1940-XVIII, a rogito dottor ADOLFO PATRIARCA, notaio in Novara, che in copia conforme all'originale qui si allega sotto il numero 30.

PREMESSO

che mediante Convenzione 2 aprile 1928-VI, numero 69 di repertorio lavori pubblici, approvata con il Regio decreto-legge 17 maggio 1928-VI, numero 1330, la Società Anonima Autostrade Toscane, con sede in Firenze, assunse in concessione dello Stato la costruzione e l'esercizio della strada riservata ad autoveicoli, con ruote a rivestimento elastico, di allacciamento tra Firenze-Prato-Pistoia-Lucca verso Viareggio, per la strada statale numero 1 « Aurelia »;

che al finanziamento necessario per le spese della costruzione la Società, provvide tra l'altro, con l'emissione di un prestito obbligazionario di lire 40,000,000 (lire quaranta milioni),

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

solidalmente garantito dagli Enti locali interessati (comune e provincia di Firenze, comune e provincia di Pistoia, comune e provincia di Lucca, comuni di Prato, Montecatini Terme e Viareggio);

che i suddetti Enti, essendo chiamati in forza della prestata fideiussione solidale, a intervenire nel pagamento annuale degli interessi e delle quote di ammortamento del suddetto prestito obbligazionario, data l'entità di siffatto onere, hanno fatto premure affinché lo Stato si renda cessionario dell'autostrada Firenze-Lucca verso Viareggio;

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

che ritenendo lo Stato opportuno avvalersi della facoltà di riscatto di cui all'articolo 11 della convenzione, ma non ravvisando di sua convenienza rilevare la strada alle condizioni previste in esso articolo, in adesione alle premure delle altre parti, ha concordato con la Società e con gli enti suelencati, garanti del prestito obbligazionario, le condizioni ed il prezzo della cessione, nonchè le modalità di pagamento, al quale effetto è stato convenuto che la cessione avrà luogo:

1°) mediante l'estinzione da parte dello Stato con versamento alla Banca Anonima Cooperativa Popolare di Novara all'uopo delegata dalla Società dell'intero importo di lire 40,000,000 (quaranta milioni) del prestito obbligazionario 6.50 per cento (diviso in 80,000 obbligazioni 6.50 per cento da lire 500 ciascuna) emesso giusta deliberazione 23 febbraio 1931-IX, del Consiglio di amministrazione della Società; 14 aprile 1931-IX, dell'Assemblea generale straordinaria degli azionisti, omologata quest'ultima dal Regio tribunale di Firenze con decreto 6 maggio 1931-26 ottobre 1932-X, con decorrenza dal 15 luglio 1933-XI, dello stesso Consiglio di amministrazione;

2°) mediante pagamento alle ditte SAVERIO PARISI e Società Anonima Italstrade (già Puricelli Strade e Cave) di Milano, di lire 15,500,000 a saldo dei loro crediti verso la Società per la costruzione di opere dell'autostrada e per qualunque altro titolo;

3°) mediante corresponsione alla Società di una somma complessiva di lire 6,000,000 per le spese ed oneri tutti della liquidazione e per il pagamento, col residuo della percentuale che sarà per risultare a favore del capitale azionario;

4°) con obbligo, che s'intende solidalmente assunto dagli enti fideiussori, di contribuire per liberarsi della garanzia come sopra prestata, la somma di lire 10,000,000 da ricavarli mediante mutuo corrispondente da stipularsi con la Cassa depositi e di rinunciare alle azioni della Società da essi possedute.

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:

ART. 1.

Lo Stato riceve in piena e libera proprietà dalla Società Anonima Autostrade Toscane, la strada costruita e gestita in base alla precitata Convenzione 2 aprile 1928-VI, costituita dai seguenti tronchi:

1° tronco da Firenze a Prato	Km.	11.620
2° tronco da Prato a Pistoia	»	14.152
3° tronco da Pistoia a Bagni di Montecatini	»	14.454
4° tronco da Bagni di Montecatini ad Altopascio	»	9.620
5° tronco da Altopascio a Lucca	»	15.226
6° tronco da Lucca, attraversando il Serchio nei pressi della stazione di Ripafratta, fino all'incrocio con la strada n. 1 « Aurelia »	»	16.103
	Totale	<u>Km. 81.175</u>

La cessione comprende altresì tutte le costruzioni, opere, pertinenze e relitti dell'intera autostrada, nonchè gli oggetti mobili (arredamenti, macchine ed attrezzi attualmente in uso della Società per l'autostrada), il tutto come risulta precisato negli allegati inventari (allegato n. 31).

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

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.

ART. 2.

In corrispettivo della cessione della strada specificata nel precedente articolo lo Stato si obbliga a corrispondere alla Società la somma in contanti di lire 11,500,000 (lire undici milionicinquecentomila) per gli scopi indicati negli articoli 4 e 6, ed inoltre ad estinguere totalmente a mezzo della Banca Popolare Anonima Cooperativa di Novara, all'uopo delegata dalla Società stessa, il prestito obbligazionario che si precisa nella somma capitale di lire 40,000,000 (lire quaranta milioni), mediante il pagamento di ugual somma. Con tale pagamento i titoli costituenti il detto prestito obbligazionario si intendono annullati ed estinti a partire dal 1° gennaio 1940-XVIII, con esonero, quindi della Società Autostrade Toscane dal pagamento, a decorrere dalla data stessa, della tassa di negoziazione dei titoli suddetti, restando dalla data medesima esonerati il comune e la provincia di Firenze, il comune e la provincia di Pistoia, il comune e la provincia di Lucca, i comuni di Prato, Montecatini Terme e di Viareggio, dall'obbligo della fideiussione solidale costituita con l'atto 18 aprile 1933-XI, a rogito notaio ZAMPETTI di Firenze, registrato a Firenze, il 24 aprile detto, volume 394, numero 6789, e con decreto interministeriale dei Ministeri delle finanze e dell'interno in data 14 marzo 1933-XI.

Per il periodo che intercorre dal 1° gennaio 1940-XVIII, al giorno dell'effettivo pagamento ad estinzione del prestito obbligazionario saranno corrisposti gli interessi 5. per cento sul totale ammontare del capitale obbligazionario.

Restano quindi a carico della Società e degli enti suddetti il pagamento degli interessi maturati sull'intero prestito obbligazionario fino a tutto il 31 dicembre 1939-XVIII.

ART. 3.

La provincia e il comune di Firenze, la provincia e il comune di Pistoia, la provincia ed il comune di Lucca, le amministrazioni comunali di Prato, Montecatini Terme e Viareggio, si obbligano a concorrere nella estinzione delle passività della Società Anonima Autostrade Toscane con la somma di lire 10,000,000 nelle proporzioni pari alla rispettiva percentuale di garanzia assunta in base all'originario piano di finanziamento, somma da ricavarsi mediante tanti mutui ai singoli enti che la Cassa depositi e prestiti è all'uopo autorizzata a concedere.

ART. 4.

La Società si obbliga a corrispondere alle ditte SAVERIO PARISI ed alla Società Anonima Italstrade (già Puricelli Strade e Cave) di Milano, la somma complessiva di lire 15,500,000 (lire quindici milioni cinquecentomila) a saldo dei crediti verso la Società medesima in dipendenza della esecuzione di parte dei lavori di costruzione dell'autostrada di che trattasi e per qualunque altro titolo.

A tale pagamento la Società farà fronte mediante l'importo di lire 10,000,000 che gli Enti fideiussori le verseranno man mano che saranno da essi incassati sul mutuo della Cassa depositi e prestiti, e per la rimanenza mediante prelievo del contributo statale di lire 11,500,000 della somma di lire 5,500,000 che lo Stato porrà a disposizione della Società subito dopo l'approvazione della presente convenzione.

Il pagamento della suddetta somma di lire 15,500,000 verrà dalla Società effettuato alle imprese SAVERIO PARISI e Società Anonima Italstrade (già Puricelli Strade e Cave) di Milano nelle proporzioni fra loro concordate e le imprese medesime dichiarano di rinunciare alla liquidazione di qualsivoglia interesse per ritardati pagamenti.

ART. 5.

Le ditte SAVERIO PARISI e Società Anonima Italstrade (già Puricelli, Strade e Cave) di Milano, a mezzo dei loro legali rappresentanti, che intervengono alla stipula del presente atto dichiarano di consentire, per ciò che li riguarda, a quanto è precisato nel prece-

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

dente articolo e dichiarano pure che con la detta somma di lire 15,500,000 da ripartirsi tra di loro, come di intesa, le ditte medesime s'intendono tacitate di ogni loro ragione e pretesa in dipendenza dei lavori da esse imprese eseguiti per la costruzione dell'autostrada Firenze-Lucca verso Viareggio e per qualunque altro titolo.

ART. 6.

Sul contributo capitale di lire 11,500,000 che lo Stato concede alla Società concessionaria, il residuo di complessive lire 6,000,000, verrà corrisposto a copertura, innanzi tutto, delle spese che gli enti fideiussori dovranno incontrare per la stipulazione del contratto di mutuo con la Cassa depositi e prestiti di che all'articolo 3, liquidate a stralcio nella somma di lire trecentocinquantamila da ripartirsi fra gli Enti stessi nella proporzione dei rispettivi mutui, e quindi di ogni altra spesa ed onere di qualsiasi natura di liquidazione della Società e poi per il pagamento al capitale azionario della percentuale che sarà per risultare dopo saldato integralmente le spese di liquidazione.

La cennata somma di lire 6,000,000, verrà pagata alla Società per lire 1,000,000 subito dopo l'approvazione della presente convenzione quale anticipo per le spese di liquidazione e per il residuo, sino ad un massimo di lire 2,000,000, su rendiconti da presentarsi dalla Società. La rimanenza a saldo delle lire 6,000,000 verrà corrisposta alla Società dopo accertato l'ammontare delle spese di liquidazione e determinata la percentuale da corrispondersi agli azionisti, salvo il disposto dell'articolo 8, ultimo comma.

ART. 7.

Gli Enti fideiussori che intervengono alla stipula della presente convenzione dichiarano di rinunciare al rimborso, anche percentuale, delle azioni in loro possesso e che pertanto verranno consegnate alla Società e da questa annullate prima che sia stabilita la percentuale da corrispondersi al residuo capitale azionario, prevista nel precedente articolo 6.

Inoltre gli Enti suddetti dichiarano di rinunciare ad ogni diritto di rivalsa nei confronti della Società Anonima Autostrade Toscane per le quote d'integrazione già versate e da versarsi sino al 31 dicembre 1939-XVIII, in ordine alla prestata fideiussione e per qualsivoglia altro titolo.

ART. 8.

La cessione dell'autostrada dalla Società allo Stato s'intende abbia decorrenza a tutti gli effetti, anche tributari, dal 1° gennaio 1940-XVIII.

Si da atto tra le parti che non essendo stato possibile effettuarne prima della data suaccennata la consegna definitiva, la Società si obbliga, giusta gli accordi intervenuti e consacrati in verbale 30 dicembre 1939-XVIII, a proseguire l'esercizio dell'autostrada per conto dello Stato, mediante gestione delegata dal 1° gennaio 1940-XVIII, al giorno della effettiva consegna, limitando le spese a quelle di ordinaria amministrazione e manutenzione e astenendosi, senza il preventivo benestare del Ministero dei lavori pubblici, da qualsiasi spesa di carattere straordinario.

La consegna definitiva della strada dovrà in qualsiasi caso, essere effettuata dalla Società non appena richiesto dal Ministero dei lavori pubblici, ai rappresentanti del Ministero stesso con le modalità che verranno stabilite dal medesimo.

Entro il termine di dodici mesi dalla firma della presente convenzione, la Società dovrà consegnare gli atti comprovanti la piena e libera proprietà della strada e pertinenze, l'avvenuto pagamento dei terreni espropriati e dei danni eventualmente arrecati, nonché la prova di aver regolato ogni rapporto di costruzione e manutenzione con privati ed enti per sovrappassaggi e sottopassaggi dell'autostrada, senza di che verrà trattenuta sul saldo per il pagamento della percentuale degli azionisti, la somma di lire 200,000.

ART. 9.

I contratti stipulati e le obbligazioni in genere assunte dalla Società Anonima Autostrade Toscane 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.

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

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 1939-XVIII, mentre le quote afferenti al 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 al periodo dal 1° gennaio 1940-XVIII, al giorno dell'effettiva consegna.

ART. 10.

In relazione a quanto è disposto nei precedenti articoli 8 e 9 gl'introiti netti di qualsiasi natura percepiti dal 1° gennaio 1940-XVIII al giorno dell'effettiva consegna, saranno dalla Società versati allo Stato; avvenuta la consegna tutti gli incassi afferenti alla gestione della autostrada verranno percepiti dall'Ente che assumerà la gestione stessa.

Per quanto riguarda gli abbonamenti, i libretti ed i tagliandi rilasciati a tutto il 31 dicembre 1939-XVIII, si provvederà al conguaglio proporzionale tra la Società, lo Stato e l'Ente suddetto.

ART. 11.

La Società Anonima Autostrade Toscane, prima della consegna definitiva dell'autostrada, dovrà provvedere a liquidare ogni pendenza relativa alla costruzione e procedere altresì alla integrale liquidazione delle ragioni che possano comunque spettare, in base a contratto di lavoro, al personale addetto al servizio, il quale con la data della consegna definitiva della strada ed anche prima, ove l'Amministrazione lo richieda, s'intende licenziato ed è tenuto a lasciare liberi i locali occupati per ragioni di servizio, salvo le ulteriori discrezionali decisioni dell'Ente che assumerà la gestione dell'autostrada, circa il mantenimento o meno in servizio del personale stesso.

ART. 12.

La Società Anonima Autostrade Toscane s'impegna e si obbliga di garantire e sollevare lo Stato da qualsiasi azione, ragione e pretesa che possa essere fatta valere sia dai propri azionisti, sia da terzi, nonchè da qualsiasi pendenza o vertenza riferentisi alla propria gestione.

ART. 13.

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.

ART. 14.

La presente convenzione mentre obbliga pienamente la Società Anonima Autostrade Toscane, le Amministrazioni provinciali di Firenze, Pistoia e Lucca, e le Amministrazioni comunali di Firenze, Pistoia, Lucca, Prato, Montecatini Terme e Viareggio e le ditte SAVERIO PARISI e Società Anonima Italstrade (già Puricelli, Strade e Cave), diverrà impegnativa per lo Stato soltanto dopo la sua approvazione nei modi di legge.

ART. 15.

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.

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

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

fattane a chiara ed intelligibile voce alle parti contraenti che da me interpellate, prima di sottoscriverlo, 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.

Il presente atto consta di dieci fogli di carta uso bollo scritti da persona di mia fiducia su facciate trentacinque per intero e righe ventuna della trentaseiesima, escluse le firme, e contiene numero trentatre inserzioni per foglietti duecentotrentasei, stampati, dattilografati e manoscritti su facciate quattrocentotré.

Il direttore generale della viabilità ordinaria e delle nuove costruzioni ferroviarie

Dott. FRANCESCO LA FARINA fu Cesare

Il direttore capo divisione del Ministero delle finanze

SALVATORE TUCCI fu Carmelo n. n.

Il rappresentante della Società Anonima Autostrade Toscane

AVV. GUIDO DEL BECCARO fu Tommaso

Il commissario per la Presidenza dell'Amministrazione provinciale di Firenze

BANCO TANINI fu Francesco n. n.

Il podestà del comune di Firenze

GUIDO DE FRANCISCI fu Pietro n. n.

Il preside della provincia di Pistoia

MARIO MONTEMAGNI DI ALBERTO n. n.

Il podestà del comune di Pistoia

VENTURI LUIGI di Ulisse n. n.

Il preside della provincia di Lucca

GADDO DELLA GHERARDESCA fu Walfredo n. n.

Il commissario prefettizio del comune di Lucca

ALPINOLO FRANCI fu Giovanni n. n.

Il podestà del comune di Prato

PLUTARCO BARDAZZI fu Alfredo

Il podestà del comune di Montecatini Terme

GIULIO NUTI fu Camillo n. n.

Il segretario capo del comune di Viareggio

QUINTILIO CORDONI fu Egidio n. n.

Il rappresentante della ditta Saverio Parisi

ENRICO PARISI fu Saverio

Il rappresentante della Società Anonima Italstrade

Il Vice Presidente E. MOIRAGHI di Fortunato

Il direttore della Banca Popolare Cooperativa Anonima di Novara — Sede di Roma

CARLO FORNI fu Pietro

L'ufficiale rogante

PAOLO PALOMBA

