

# CAMERA DEI FASCI E DELLE CORPORAZIONI

XXX<sup>a</sup> LEGISLATURA - I<sup>a</sup> DELLA CAMERA DEI FASCI E DELLE CORPORAZIONI

## COMMISSIONE LEGISLATIVA DEI LAVORI PUBBLICI E DELLE COMUNICAZIONI

9.

### RESOCONTO

DELLA RIUNIONE DI GIOVEDÌ 22 FEBBRAIO 1940-XVIII

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE **CASALINI**

#### INDICE

|  | <i>Pag.</i> |   | <i>Pag.</i> |
|--|-------------|---|-------------|
| <b>Disegni di legge</b> ( <i>Discussione e approvazione</i> ):   |             | Applicazione delle imposte fisse di lire 20 di registro ed ipotecaria per i trapassi di immobili al comune di Como per l'esecuzione del piano regolatore generale della città, di cui alla legge 25 aprile 1938-XVI, n. 661. ( <i>Approvato con modificazioni</i> ) . . . . . | 152         |
| Aumento dell'indennità di trasferta dei sottufficiali, militi scelti e militi della Milizia nazionale della strada, per servizi compiuti in seguito a comando della autorità politica . . . . .  | 150         | Norme per l'attuazione del piano regolatore particolareggiato del quartiere San Nicolò in Treviso, approvato con il Regio decreto 12 maggio 1939-XVII. ( <i>Approvato con modificazioni</i> ) . . . . .   | 152         |
| Modifiche alla denominazione di alcuni gradi di sottufficiali della Milizia portuaria . . . . .  | 150         | Approvazione del piano regolatore di massima della città di Reggio Emilia e delle relative norme di attuazione . . . . .  | 153         |
| Autorizzazione della spesa di lire 12 milioni in aggiunta a quella iscritta nel bilancio del Ministero dei lavori pubblici a norma dell'articolo 3, ultimo comma, della legge 16 giugno 1939-XVII, n. 847, per le necessità di pronto soccorso . . . . . | 150         | Istituzione di elenchi autorizzati di agenti marittimi raccomandatari . . . . .   | 153         |
| Proroga del termine del funzionamento dei Provveditorati alle opere pubbliche con sede in Palermo e Cagliari ed aumento dei componenti il Comitato tecnico-amministrativo del Provveditorato alle opere pubbliche con sede in Palermo . . . . .          | 151         | Approvazione dell'atto aggiuntivo alla convenzione di concessione delle funivie per il trasporto di carbone dal Porto di Savona a San Giuseppe di Cairo . . . . .   | 156         |
| Autorizzazione al Ministero dei lavori pubblici a curare la costruzione della nuova sede dell'Istituto nazionale per i cambi con l'estero . . . . .  | 151         | Proroga dei termini per la costruzione delle officine per la riparazione di locomotive e veicoli delle ferrovie della penisola Salentina concesse all'industria privata . . . . .   | 156         |
| Proroga al 31 dicembre 1940-XIX del termine per l'ultimazione di tutte le opere di costruzione del nuovo porto di Venezia in regione Marghera . . . . .  | 151         | Approvazione della diffida per il riscatto della ferrovia Mantova-Modena concessa all'industria privata . . . . .   | 156         |
|  |             | Trasformazione dell'esercizio da ferroviario in automobilistico sulle linee Rovereto-Riva e Dermulo-Fondo-Mendola concesse all'industria privata . . . . .  | 156         |

XXX<sup>A</sup> LEGISLATURA — I<sup>A</sup> DELLA CAMERA DEI FASCI E DELLE CORPORAZIONI

|  |     |
|--|-----|
| Proroga fino al 30 giugno 1940-XVIII del Regio decreto-legge 28 aprile 1937-XV, n. 707, convertito nella legge 23 dicembre 1937-XV, n. 2334, che autorizza il Ministero delle comunicazioni (Direzione generale della marina mercantile) a noleggiare e gestire navi mercantili nazionali per straordinarie esigenze di Amministrazioni dello Stato. | 157 |
| Estensione delle norme contenute nel Regio decreto-legge 23 ottobre 1930, anno VIII, n. 1946, convertito in legge con la legge 29 luglio 1931-IX, n. 1108, alle navi mercantili nazionali che trafficano lungo le coste della Cina e paesi vicini.   | 157 |
| Provvedimenti a favore delle aziende di navigazione esercenti servizi marittimi sovvenzionati di interesse locale.   | 157 |
| <b>Disegno di legge</b> ( <i>Trasmesso con modificazioni alla Commissione generale del bilancio</i> ):   |     |
| Nuova assegnazione di lire 4,000,000 per l'acquisto o costruzione di case economiche da concedersi in fitto al personale postale telegrafico, compreso quello dell'Azienda di Stato per i servizi telefonici.  | 155 |

**La riunione comincia alle 16.**

PRESIDENTE comunica che sono in congedo i Consiglieri nazionali Alessandrini, Ascione, Crollanza e Longo.

Constata che la Commissione è in numero legale.

(*Intervengono alla riunione il Ministro dei lavori pubblici Serena e i Sottosegretari di Stato De Marsanich per la marina mercantile e e Jannelli per le ferrovie.*)

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

**Discussione dei disegni di legge: Aumento dell'indennità di trasferta dei sottufficiali, militi scelti e militi della Milizia Nazionale della Strada, per servizi compiuti in seguito a comando della autorità politica. (514) — Modifiche alla denominazione di alcuni gradi di sottufficiali della Milizia portuaria. (601)**

PRESIDENTE data la evidente connessione dei due disegni di legge li pone in discussione contemporaneamente.

BRESCIANI, *Relatore*, rileva le benevolenze della Milizia della strada e di quella portuaria che, oltre ai loro compiti specifici, assolvono anche funzioni di polizia e sono equiparate ai Reali Carabinieri.

Il primo disegno di legge tende ad equiparare l'indennità di trasferta dei sottufficiali, militi scelti e militi della Milizia della strada e quella dei gradi corrispondenti dei Reali Carabinieri.

Il secondo disegno di legge abolisce le qualifiche di « vice capo squadra » e « capo squadra » della Milizia portuaria, che hanno dato luogo, soprattutto nei viaggi in ferrovia, ad equivoci e confusioni e adotta i corrispondenti termini di « vice brigadiere » e « brigadiere », usati dai Carabinieri Reali, dalla Guardia di finanza e dagli agenti di pubblica sicurezza.

PRESIDENTE pone ai voti l'articolo unico del disegno di legge n. 514.

(*È approvato.*)

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

Pone ai voti l'articolo unico del disegno di legge n. 601.

(*È approvato.*)

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

**Discussione del disegno di legge: Autorizzazione della spesa di lire 12 milioni in aggiunta a quella iscritta nel bilancio del Ministero dei lavori pubblici, a norma dell'articolo 3, ultimo comma, della legge 16 giugno 1939-XVII, n. 847, per le necessità di pronto soccorso. (511)**

MINIATI, *Relatore*, nota che il disegno di legge in esame autorizza la spesa di lire 12 milioni, in aggiunta a quella iscritta nel bilancio del Ministero dei lavori pubblici, per far fronte alle necessità straordinarie determinate dai danni che il persistente maltempo ha causato particolarmente nelle provincie di Catanzaro, Messina, Catania, Bari, Foggia, Gorizia.

Il provvedimento è pienamente giustificato e dimostra con quale prontezza lo Stato Fascista intervenga ovunque possano essere in gioco gli interessi dei cittadini.

PRESIDENTE pone in discussione gli articoli.

(*Sono approvati.*)

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

XXX<sup>A</sup> LEGISLATURA — I<sup>A</sup> DELLA CAMERA DEI FASCI E DELLE CORPORAZIONI**Discussione del disegno di legge: Proroga del termine del funzionamento dei Provveditorati alle opere pubbliche con sede in Palermo e Cagliari ed aumento dei componenti il Comitato tecnico-amministrativo del Provveditorato alle opere pubbliche con sede in Palermo. (515)**

FANTUCCI, *Relatore*, ricorda che i Provveditorati alle opere pubbliche furono istituiti nel 1925, continuando la tradizione di un istituto ormai classico, quale è il Magistrato delle Acque nella regione veneta. Essi hanno dato ottima prova e molte delle opere pubbliche, per le quali furono istituiti, sono già compiute. In Sicilia e in Sardegna esistono oggi lavori importantissimi e di carattere eccezionale che consigliano la proroga del termine di funzionamento dei Provveditorati e il rafforzamento della loro attività. Per la mole sempre più imponente di tali lavori è da auspicarsi anzi che i due Provveditorati possano essere trasformati in uffici permanenti.

Per quanto riguarda le ricerche minerarie che si stanno facendo in Sardegna, coglie l'occasione per avvertire che occorre, a suo avviso, valutare con molte cautele i primi risultati, che possono dar luogo a sorprese poco gradite. Tanto più necessaria si rivela pertanto la continua vigilanza di un istituto permanente.

SERENA, *Ministro dei lavori pubblici*, osserva che per ottenere la proroga fino al 1945 si sono dovute superare le obiezioni mosse dal Ministero delle finanze. Ad ogni modo vi è tempo, durante i prossimi 5 anni, per una eventuale decisione in rapporto al voto espresso dal relatore.

PRESIDENTE pone in discussione gli articoli.

(Sono approvati).

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

**Discussione del disegno di legge: Autorizzazione al Ministero dei lavori pubblici a curare la costruzione della nuova sede dell'Istituto Nazionale per i Cambi con l'Estero. (517)**

RABOTTI, *Relatore*, segnala l'importanza che va sempre più assumendo l'Istituto nazionale per i cambi con l'estero che, per sistemare i propri servizi, deve provvedere alla costruzione della sua nuova sede, affidandola al Ministero dei lavori pubblici, i

cui organi tecnici ed amministrativi offrono le più ampie garanzie.

Ricorda che l'Istituto predetto è un ente di diritto pubblico alle dirette dipendenze del Ministero per gli scambi e le valute.

La spesa per la costruzione è prevista in lire 11 milioni.

Plaude alla iniziativa dell'Istituto ed è sicuro che il nuovo palazzo che sorgerà nella Roma di Mussolini sarà degno del nuovo volto imperiale d'Italia.

PRESIDENTE pone in discussione gli articoli.

(Sono approvati).

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

**Discussione del disegno di legge: Proroga al 31 dicembre 1940-XIX del termine per l'ultimazione di tutte le opere di costruzione del nuovo porto di Venezia in regione Marghera. (520)**

FANTUCCI, *Relatore*, pone in rilievo l'imponenza dei lavori compiuti, in 15 anni, nella regione Marghera, un tempo landa paludosa e oggi diventata uno dei porti più importanti di Europa. Oltre 100 stabilimenti di primissimo ordine sono in piena efficienza per le opere di pace e di guerra e occupano una grande massa di operai.

Le opere di costruzione del nuovo porto, affidate alla Società porto industriale, avrebbero dovuto essere terminate entro il 25 novembre 1935-XIV. Fu concessa una prima proroga fino al 31 dicembre 1939-XVIII, ma non essendo compiute tutte le opere, per cause indipendenti dalla volontà della Società concessionaria, si è resa necessaria una ulteriore proroga fino al 31 dicembre 1940-XIX.

Ha potuto rendersi conto sul posto della situazione dei lavori e riterrebbe opportuno che la proroga fosse concessa fino a tutto il 1941.

Ad ogni modo il disegno di legge merita piena approvazione.

SERENA, *Ministro dei lavori pubblici*, dichiara che si esaminerà, a suo tempo, l'opportunità di una eventuale proroga.

PRESIDENTE pone in discussione l'articolo unico.

(È approvato).

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

XXX<sup>A</sup> LEGISLATURA — I<sup>A</sup> DELLA CAMERA DEI FASCI E DELLE CORPORAZIONI

**Discussione del disegno di legge: Applicazione delle imposte fisse di lire 20 di registro ed ipotecaria per i trapassi di immobili al comune di Como per l'esecuzione del piano regolatore generale della città, di cui alla legge 25 aprile 1938-XVI, n. 661. (546)**

MORO AURELIO, *Relatore*, ricorda che con la legge 25 aprile 1938-XVI, n. 661, che approvava il piano regolatore di massima di Como, fu stabilito che i trapassi di immobili al comune erano soggetti ad una imposta fissa di registro ed ipotecaria di lire 10 per ogni atto ed ogni trascrizione.

Il comune di Como ha chiesto che tali agevolazioni si estendano alla esecuzione del piano regolatore di tutta la città, per un periodo di 25 anni, portando a 20 lire le tasse fisse per ogni atto ed ogni trascrizione.

Il Ministero dei lavori pubblici, al quale va la gratitudine della città di Como, ha provveduto alla presentazione del disegno di legge in esame.

Osserva che la formulazione del secondo comma dell'articolo unico potrebbe far sorgere il dubbio che la tassa fissa di lire 20 sia comprensiva di quella di registro e di quella ipotecaria, mentre in realtà si tratta di due distinte tasse. Sarebbe, a suo avviso, opportuno adottare la stessa dizione dell'articolo 9 del disegno di legge, che la commissione sarà chiamata ad approvare, relativo alle norme per l'attuazione del piano regolatore particolareggiato del quartiere San Nicolò in Treviso. Si potrebbe pertanto dire: «L'ammontare della tassa fissa di registro ed ipotecaria di cui al comma precedente è stabilita nella misura di lire 20 per ogni atto e per ogni trascrizione».

SERENA, *Ministro dei lavori pubblici*, per conto suo dichiara di non avere nulla in contrario.

VASELLI ROMOLO segnala la necessità di addivenire alla unificazione delle norme per l'attuazione dei piani regolatori e ricorda che la Commissione ha rivolto al Ministero dei lavori pubblici raccomandazione in tal senso.

SERENA, *Ministro dei lavori pubblici*, assicura il Consigliere nazionale Vaselli che il problema dei piani regolatori è allo studio, ma aggiunge che esso è connesso a tutta la materia urbanistica da regolare. Si propone di utilizzare, in questo campo, la collaborazione delle Corporazioni interessate. Ha proposto pertanto al Ministro delle finanze di creare una direzione generale per le opere igieniche ed urbanistiche.

È convinto dell'importanza che la materia urbanistica va sempre più assumendo dal punto di vista sociale e spera di disciplinarla fra non molto. Intanto è urgente provvedere al risanamento di interi quartieri di alcuni nostri centri gloriosi e devono quindi essere approvati i disegni di legge relativi alla attuazione dei rispettivi piani regolatori.

VASELLI ROMOLO ringrazia il Ministro dei lavori pubblici osservando che è opportuno, a suo avviso, risolvere il problema dei piani regolatori in questo periodo di rallentamento delle costruzioni per scarsità di ferro.

SERENA, *Ministro dei lavori pubblici*, afferma che non è necessario l'uso del ferro nelle costruzioni edilizie e che, secondo le direttive autarchiche, l'architettura deve orientarsi principalmente verso la utilizzazione di materiali prodotti nel paese. Non è possibile concepire, nelle attuali condizioni, una architettura basata su materie prime che si devono importare dall'estero. Si impone pertanto un ritorno alle pure tradizioni dell'arte italiana ed i risultati già ottenuti provano che l'Italia può benissimo in questo campo, mediante gli accorgimenti dei nostri tecnici e l'impiego delle materie prime nazionali, raggiungere la piena autarchia. Ciò non esclude la possibilità che una nostra architettura si intoni, con fisionomia propria, ai tempi moderni.

PRESIDENTE constata che la Commissione ravvisa l'opportunità che si addivenga alla unificazione delle norme legislative riflettenti i piani regolatori.

Quanto al rilievo del relatore circa la dizione del secondo comma dell'articolo unico si potrebbe adottare la seguente formula: «L'ammontare della tassa fissa di registro e di trascrizione ipotecaria, di cui al comma precedente, è stabilito nella misura di lire 20 per ogni atto e per ogni trascrizione».

Pone ai voti l'articolo unico così emendato.  
(È approvato).

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

**Discussione del disegno di legge: Norme per l'attuazione del piano regolatore particolareggiato del quartiere di San Nicolò in Treviso, approvato con il Regio decreto 12 maggio 1939-XVII. (556)**

BERNOCCO, *Relatore*, rileva che sono evidenti le ragioni di carattere igienico e sociale che hanno determinato la necessità dell'attuazione del piano regolatore nel quartiere di San Nicolò in Treviso.



Senza ripetere le considerazioni svolte dal camerata Vaselli in materia di piani regolatori, alle quali si associa pienamente, intende soffermarsi sul modo di determinare l'indennità dovuta ai proprietari degli immobili espropriati. Si dice al comma 4° dell'articolo 4: « Nella determinazione del valore venale dovrà tenersi conto del puro valore normale di scambio degli immobili ed escludersi qualsiasi coefficiente di valore in più o in meno che, direttamente o indirettamente, mediamente o immediatamente, dipenda o consegua dalla adozione, approvazione ed esecuzione totale o parziale del piano ».

Osserva che, qualora nella zona da espropriare non si siano verificati scambi di immobili, verrebbe a mancare il termine in base al quale dovrebbe essere determinato il valore venale dell'immobile. Questa formula adottata anche in altri provvedimenti simili ha dato luogo ad inconvenienti notevoli. Si dovrebbe, a suo avviso, stabilire che, in caso di mancanza del valore normale di scambio, la determinazione del valore venale sia fatta in base al raffronto tra il valore intrinseco, che per la vecchia casa può essere rappresentato dal solo valore del terreno, e il valore estrinseco, che deriva dal reddito.

SERENA, *Ministro dei lavori pubblici*, rileva che si tratta di materia molto difficile a disciplinarsi. La formula non può che essere approssimativa, in rapporto alle situazioni di fatto che possono presentarsi. In mancanza di elemento sicuro di valutazione il criterio più equo di riferimento deve basarsi sul mercato normale degli stabili. In ogni caso la determinazione dell'indennità è sempre rimessa alla valutazione di chi fa la stima.

JANNELLI, *Sottosegretario di Stato per le ferrovie*, pensa che al comma 4°, in luogo della formula: « puro valore normale di scambio » si potrebbe dire: « valore normale di scambio ».

SERENA, *Ministro dei lavori pubblici*, non ha difficoltà ad accettare la soppressione della parola: « puro ».

VASELLI ROMOLO è d'accordo che la valutazione dell'immobile debba essere rimessa al criterio del perito; ma trova troppo ampia la formula di capitalizzazione dal 3.50 al 7 per cento. In sostanza il reddito tanto vale per un immobile vecchio che per uno moderno.

SERENA, *Ministro dei lavori pubblici*, obietta che il reddito non è sempre un elemento sicuro e può essere precario. Bisogna quindi riferirsi al valore intrinseco dello stabile.

BERNOCCO, *Relatore*, rileva che in base all'articolo 6 la somma determinata in base alla procedura di esproprio « dovrà depositarsi alla Cassa depositi e prestiti quale indennità di espropriazione unica ed inscindibile per ogni proprietà, a tacitazione di tutti i diritti reali inerenti alla proprietà stessa ».

Secondo questa disposizione sembrerebbe che in ogni caso l'indennità dovesse essere versata alla Cassa depositi e prestiti. Ora, qualora le parti siano d'accordo, la somma potrebbe essere versata direttamente all'interessato.

VASELLI ROMOLO osserva che ciò in realtà avviene se le parti sono d'accordo.

SERENA, *Ministro dei lavori pubblici*, ammette che questa è la prassi costante.

PRESIDENTE pone ai voti gli articoli.  
(*Si approvano gli articoli da 1 a 3*).

Al quarto comma dell'articolo 4 il Ministro dei lavori pubblici Serena ha accettato di sopprimere la parola « puro ».

(*La proposta è approvata — Si approvano l'articolo 4 così emendato e i successivi articoli*).

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

**Discussione del disegno di legge: Approvazione del piano regolatore di massima della città di Reggio Emilia e delle relative norme di attuazione. (557)**

BERNOCCO, *Relatore*, si richiama alle osservazioni fatte in sede di discussione del precedente disegno di legge.

PRESIDENTE pone in discussione gli articoli.

(*Sono approvati*).

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

**Discussione del disegno di legge: Istituzione di elenchi autorizzati di agenti marittimi raccomandatari. (558)**

LOJACONO GIUSEPPE, *Relatore*, avverte che il provvedimento in esame trae origine da una mozione adottata dalla Corporazione del mare e dell'aria e tende a disciplinare l'attività degli agenti marittimi raccomandatari, garantendo gli interessi dell'armamento e della categoria interessata.

Poichè non si stabiliscono limitazioni nel numero di tali agenti marittimi, essendo

XXX<sup>A</sup> LEGISLATURA — I<sup>A</sup> DELLA CAMERA DEI FASCI E DELLE CORPORAZIONI

gli elenchi lasciati aperti, non viene a crearsi nessuna posizione di privilegio.

Opportunamente, l'articolo 4 stabilisce che gli agenti marittimi raccomandatari, i quali da un biennio esercitano tale attività, siano iscritti di diritto negli elenchi.

Si prevede la costituzione di Commissioni provinciali o interprovinciali, cui è demandato l'esame dei requisiti per la iscrizione e di una Commissione centrale presso il Ministero delle corporazioni, per gli eventuali ricorsi.

Propone l'approvazione del disegno di legge.

PRESIDENTE segnala che il Consigliere nazionale Cavallazzi all'articolo 1 ha proposto di sostituire il 2° comma col seguente:

« La presente legge non si applica agli uffici o sedi succursali istituiti, singolarmente o in comune e con personale proprio, dalle aziende armatoriali esercenti servizi di navigazione in base a convenzioni con lo Stato o sui quali lo Stato, in forza delle convenzioni stesse o dei capitolati annessi o di leggi speciali, esercita un diretto controllo, e limitatamente ai servizi relativi alle loro navi ».

In merito a questo emendamento, il Ministro delle corporazioni ha inviato al Presidente della Camera la seguente comunicazione: « In relazione all'emendamento proposto dal camerata Cavallazzi in ordine al disegno di legge indicato in oggetto, si comunica che il secondo comma dell'articolo 1 del provvedimento stesso fu compilato di intesa tra questo Ministero e quello delle comunicazioni.

« Esso mira ad escludere dalla disciplina della legge, nell'interesse della bandiera italiana, gli uffici o sedi delle quattro grandi compagnie di navigazione di preminente interesse nazionale facenti capo alla Finmare, le quali hanno accordi con compagnie estere per l'acquisizione del traffico alle navi rispettive.

« L'emendamento ora proposto frustrerebbe lo scopo che si vuole raggiungere perché gli uffici o sedi succursali di dette compagnie acquisiscono traffico non solo per le loro navi, ma anche per quelle di compagnie estere, in base ai cennati accordi.

« Ciò premesso, d'intesa col Sottosegretario per la marina mercantile, questo Ministero non ritiene di poter accogliere l'emendamento di cui trattasi ».

DE MARSANICH, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*, si associa ai rilievi del Ministro delle corporazioni, osservando

che l'emendamento non avrebbe alcuna portata pratica.

CAVALLAZZI ha inteso, con l'emendamento proposto, di chiarire la portata del secondo comma dell'articolo 1, precisando che la legge non si applica agli uffici o sedi di cui al comma stesso limitatamente ai servizi relativi alle loro navi. All'infuori della zona di questi servizi, tali uffici o sedi compiono vere e proprie funzioni di agenti marittimi. Del resto, questa interpretazione risulta dalla relazione al disegno di legge.

DE MARSANICH, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*, nota che si tratta di società controllate dallo Stato e quindi sottoposte a una disciplina.

CAVALLAZZI dichiara che l'emendamento è proposto nell'interesse dello Stato. Si vuole, in sostanza, evitare che le società esplicino un'attività in proprio e anche come agenti raccomandatari.

LOJACONO GIUSEPPE, *Relatore*, osserva che il provvedimento — come si rileva dalla relazione ministeriale — tende proprio a impedire che le quattro società di navigazione di preminente interesse nazionale rappresentino quali agenti raccomandatari altre aziende. Non si è voluto però, con l'articolo 1, precludere a dette società ogni possibilità di rappresentanza in determinate circostanze di carattere eccezionale, per ragioni d'ordine superiore. Del resto — come ha rilevato il Sottosegretario di Stato De Marsanich — queste società sono controllate dallo Stato e quindi vi è assoluta garanzia che non saranno danneggiati gli agenti marittimi.

LEMBO trova che le osservazioni del camerata Cavallazzi siano da tenere nel dovuto conto. È vero che le società in parola sono sovvenzionate e sottoposte al controllo dello Stato, ma è anche vero che questo controllo viene esercitato in relazione a precise attribuzioni stabilite per legge.

E tra queste attribuzioni non esiste, a suo avviso, la possibilità da parte dello Stato di impedire che le società assumano la rappresentanza di determinati armatori.

Ora, ammesso che le società sovvenzionate non intendano far concorrenza agli agenti marittimi raccomandatari, si potrebbe modificare l'emendamento Cavallazzi nel senso che le società sovvenzionate abbiano la facoltà di agire per conto di altri armatori, previa autorizzazione del Ministero delle comunicazioni, di concerto con quello delle corporazioni, da concedersi caso per caso.

XXX<sup>A</sup> LEGISLATURA — I<sup>A</sup> DELLA CAMERA DEI FASCI E DELLE CORPORAZIONI

CAVALLAZZI si associa ai rilievi del camerata Lembo e completa l'emendamento proposto coll'aggiunta delle parole: « salvo eccezioni da autorizzarsi caso per caso dal Ministero delle comunicazioni, di intesa con quello della corporazioni ».

DE MARSANICH, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*, avverte che il Ministero delle corporazioni, che ha presentato il disegno di legge, non accetta alcun emendamento.

PRESIDENTE pone ai voti gli articoli nel testo ministeriale.

(Sono approvati).

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

**Discussione del disegno di legge: Nuova assegnazione di lire 4,000,000 per l'acquisto o costruzione di case economiche da concedersi in fitto al personale postale telegrafico, compreso quello dell'Azienda di Stato per i servizi telefonici. (594)**

BLEINER, *Relatore*, ricorda che l'Amministrazione delle poste e dei telegrafi ha destinato, a varie riprese, i propri avanzi di gestione, in lire 79 milioni e 500 mila, alla costruzione di 1.880 alloggi per il personale. Non si sono potute però soddisfare tutte le richieste di alloggi, soprattutto a Roma e in altre 15 città d'Italia, in rapporto all'aumento del personale per le accresciute esigenze del servizio. L'Amministrazione aveva prospettata la necessità di assegnare trenta milioni per la costruzione di 600 alloggi, dei quali 300 a Roma e gli altri nelle quindici città in cui maggiormente se ne avverte il bisogno. Se non che il Ministero delle finanze ha ridotto la somma proposta a soli quattro milioni, di cui nel disegno di legge in esame, costituiti dall'avanzo netto di gestione dell'esercizio 1939-40.

Successivamente il Ministro delle finanze ha acconsentito, dopo uno scambio di vedute col Ministro delle comunicazioni, a portare l'assegnazione a lire 16 milioni, ripartita in quattro esercizi.

La Commissione è ora chiamata ad esprimere parere favorevole a questa maggiore assegnazione. Ha pertanto formulato il seguente emendamento concordato col Ministro delle finanze:

*All'articolo 1 sostituire il seguente:*

« La Direzione generale delle poste e dei telegrafi è autorizzata ad investire nell'ac-

quisto o costruzione di case economiche da concedersi in fitto al personale dipendente, compreso quello dell'Azienda di Stato per i servizi telefonici, la somma di 4 milioni in ciascuno dei quattro esercizi dal 1939-40 al 1940-43 ».

Osserva che in conseguenza di tale emendamento il disegno di legge dovrà essere trasmesso per l'approvazione alla Commissione generale del bilancio, in quanto si tratta di uno stanziamento che incide su quattro esercizi.

PRESIDENTE informa che il Ministro delle finanze ha inviato al Ministro delle comunicazioni la seguente lettera:

« Il Consiglio dei Ministri, nella riunione del 22 gennaio 1940-XVIII ha approvato lo schema di disegno di legge inteso ad autorizzare una nuova assegnazione di lire 4 milioni per l'acquisto o la costruzione di case economiche da concedersi in affitto al personale postale telegrafico, compreso quello dell'Azienda di Stato per i servizi telefonici.

« Con la lettera sopra distinta mi avete ora richiesto, a seguito di proposta formulata dal relatore alla Camera dei Fasci e delle Corporazioni, l'assenso ad un emendamento diretto ad elevare la cennata assegnazione a lire 16,000,000, ripartita in quattro esercizi, onde provvedere nel quadriennio alla costruzione di circa 320 alloggi, sufficienti a soddisfare poco più della metà del previsto fabbisogno.

« Attese le ragioni che consigliano l'attuazione del programma di costruzioni più urgenti, aderisco, in via eccezionale, alla proposta ».

VASELLI ROMOLO vorrebbe sopprimere all'articolo 1 le parole « acquisto o ».

BLEINER, *Relatore*, non vede perchè si debba scartare l'eventualità di acquistare case a buone condizioni.

DE MARSANICH, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*, si associa al Relatore.

VASELLI ROMOLO non insiste.

PRESIDENTE come il relatore ha rilevato, in seguito all'emendamento accettato dal Ministro delle finanze, il disegno di legge deve essere trasmesso alla Commissione generale del bilancio.

(Resta così stabilito).

Avverte che, con l'autorizzazione del Presidente della Camera, interverrà alla riunione della Commissione generale del bilancio per illustrare il punto di vista della Commissione.

**Discussione del disegno di legge: Approvazione dell'atto aggiuntivo alla convenzione di concessione delle funivie per il trasporto di carbone dal porto di Savona a San Giuseppe di Cairo. (595)**

D'ANNUNZIO, *Relatore*, rileva che la Società anonima funivie Savona-San Giuseppe è concessionaria, in base alla Convenzione 9 settembre 1910, della costruzione e dell'esercizio di due funivie, parificate a ferrovie pubbliche, pel trasporto di carboni dal porto di Savona a San Giuseppe di Cairo.

La Società aveva costruito fino al 1936 soltanto una linea, assumendosi l'obbligo di costruire la seconda quando il movimento verificatosi entro il periodo di dodici mesi successivi fosse stato tale da lasciare prevedere prossimo l'esaurimento della potenzialità della prima linea.

In considerazione della rilevante spesa, chiedeva la proroga del termine di franchigia del riscatto, scaduto col 1° gennaio 1934-XII. Intanto provvedeva alla costruzione dei nuovi impianti e, in vista dell'alto interesse pubblico di essi, l'Amministrazione governativa ne autorizzava in via provvisoria l'esercizio con decorrenza dal 1° luglio 1937-XV.

La spesa prevista in 15 milioni ha superato i 23 e poichè occorre dare alla Società il modo di ammortizzarla, si è ritenuta giustificata la richiesta da essa avanzata per la proroga di 20 anni del termine oltre il quale lo Stato può esercitare la facoltà di riscatto.

Si è pertanto stipulata la Convenzione 19 ottobre 1939-XVII che, per la sua validità, deve essere approvata con legge.

PRESIDENTE pone in discussione l'articolo unico.

(È approvato).

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

**Discussione del disegno di legge: Proroga dei termini per la costruzione delle officine per la riparazione di locomotive e veicoli delle ferrovie della penisola Salentina concesse all'industria privata. (596)**

BLEINER, *Relatore*, nota che mediante Convenzione 14 ottobre 1931-XI è stata accordata alla Società anonima italiana per le ferrovie del Sud-Est la concessione dell'esercizio della rete ferroviaria secondaria della penisola Salentina e della costruzione ed esercizio del tronco Manduria-Nardò della ferrovia Taranto-Nardò.

La Società aveva assunto l'obbligo di provvedere alla costruzione, a Bari e a Lecce, di due officine per la riparazione del materiale rotabile entro il termine di un anno, per quella di Bari, e di due anni per quella di Lecce, dalla data del provvedimento di approvazione dei relativi progetti.

Prima della scadenza del primo dei due termini, avvenuta il 22 maggio 1938-XVI, la Società ha proposto una variante al progetto dell'officina di Bari, per una sistemazione più razionale degli impianti. Inoltre, per l'officina di Lecce si sono incontrate difficoltà nell'espropriazione ed occupazione delle aree.

La Società ha pertanto chiesto la proroga dei termini per la costruzione delle due officine.

Poichè i termini scaduti sono stati fissati con legge, si è reso necessario un provvedimento legislativo per la concessione della proroga.

PRESIDENTE pone in discussione l'articolo unico.

(È approvato).

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

**Discussione del disegno di legge: Approvazione della diffida per il riscatto della ferrovia Mantova-Modena concessa all'industria privata. (597)**

BLEINER, *Relatore*, pone in rilievo l'opportunità del riscatto della ferrovia a vapore dalla stazione di Sant'Antonio presso Mantova fino a Modena, che fa parte della grande arteria di comunicazioni dal centro e dal mezzogiorno d'Italia verso il Brennero, per cui è da approvarsi il disegno di legge che autorizza la diffida alla Società che ne ha l'esercizio.

PRESIDENTE pone in discussione gli articoli.

(Sono approvati).

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

**Discussione del disegno di legge: Trasformazione dell'esercizio da ferroviario in automobilistico sulle linee Rovereto-Riva e Dermulo-Fondo-Mendola concesse all'industria privata. (598)**

CILENTO, *Relatore*, osserva che con il disegno di legge si approvano due convenzioni stipulate il 12 e 13 dicembre 1939-XVIII con le quali l'esercizio ferroviario delle linee

XXX<sup>A</sup> LEGISLATURA — I<sup>A</sup> DELLA CAMERA DEI FASCI E DELLE CORPORAZIONI

Rovereto-Riva e Dermulo-Fondo-Mendola si trasforma dopo un periodo di prova, che ha dato buoni risultati, in automobilistico. Il provvedimento appare molto opportuno, anche perchè è possibile recuperare molto materiale metallico.

CHIESA rileva che il servizio automobilistico fu iniziato tre anni or sono, ma il materiale è ancora sul posto.

PRESIDENTE segnala l'opportunità di raccomandare al Ministro delle comunicazioni che il materiale metallico sia recuperato.

(*La Commissione concorda*).

Pone in discussione l'articolo unico.

(*È approvato*).

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

**Discussione del disegno di legge: Proroga fino al 30 giugno 1930-XVIII del Regio decreto-legge 28 aprile 1937-XV, n. 707, convertito nella legge 23 dicembre 1937-XVI, n. 2334, che autorizza il Ministero delle comunicazioni (Direzione generale della marina mercantile) a noleggiare e gestire navi mercantili nazionali per straordinarie esigenze di Amministrazione dello Stato. (599)**

PALA, *Relatore*, rileva che si tratta di prorogare fino al 30 giugno 1940-XVII, il Regio decreto-legge 28 aprile 1937, che autorizzava il Ministero delle comunicazioni, e per esso la Direzione generale della marina mercantile, a noleggiare e gestire navi mercantili nazionali per straordinarie esigenze dello Stato. Data la situazione eccezionale, probabilmente la facoltà di esercitare questo diritto concesso allo Stato dovrà essere prorogata anche oltre il 1940.

PRESIDENTE pone in discussione gli articoli.

(*Sono approvati*).

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

**Discussione del disegno di legge: Estensione delle norme contenute nel Regio decreto-legge 23 ottobre 1930-VIII, n. 1946, convertito in legge con la legge 29 luglio 1931-IX, n. 1108, alle navi mercantili nazionali che trafficano lungo le coste della Cina e Paesi vicini. (600)**

AGAZZI, *Relatore*, avverte che col provvedimento in esame si vuole, in sostanza, che siano estese alle navi adibite al traffico marit-

timo lungo le coste della Cina le stesse provvidenze della legge 29 luglio 1931-IX, la quale stabilisce che alle navi italiane addette ai servizi locali sui fiumi dell'Estremo Oriente sia rilasciato dalle competenti autorità marittime l'atto di nazionalità. Allo scopo di proteggere il nostro naviglio mercantile, sottraendolo a fermi o sequestri da parte della marina militare giapponese, il disegno di legge riconosce l'opportunità che anche le navi nazionali adibite al traffico marittimo lungo le coste della Cina e dei Paesi vicini siano iscritte in matricola e fornite dell'atto di nazionalità.

A queste navi l'atto di nazionalità viene rilasciato dai consoli a ciò espressamente autorizzati.

Ricorda che al Regio consolato generale d'Italia in Shanghai è stato già da tempo destinato un capitano di porto, al quale saranno demandate le funzioni relative all'atto di nazionalità.

PRESIDENTE pone in discussione l'articolo unico.

(*È approvato*).

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

**Discussione del disegno di legge: Provvedimenti a favore delle Aziende di navigazione esercenti servizi marittimi sovvenzionati di interesse locale. (632)**

PALA, *Relatore*, rileva che, in seguito alla situazione internazionale determinatasi nel 1939 e per risparmio di combustibile, le società di navigazione minori esercenti linee marittime locali sovvenzionate hanno dovuto ridurre i loro servizi. Sono state per conseguenza diminuite le sovvenzioni ad esse corrisposte in proporzione ai servizi effettivamente esercitati. Si è venuta così a creare una situazione veramente grave, per cui si è ritenuto necessario di ripristinare, a favore di dette società, la sovvenzione che sarebbe loro spettata in via normale.

LEMBO ricorda che, discutendosi recentemente in sede sindacale il problema di un adeguamento salariale a favore dei marittimi, in rapporto alle nuove condizioni della navigazione, le società minori prospettarono la loro difficile situazione determinata dalla diminuzione delle sovvenzioni ad esse corrisposte.

Successivamente queste società hanno ripreso quasi interamente la loro attività e col disegno di legge in esame saranno reintegrate

XXX<sup>A</sup> LEGISLATURA — I<sup>A</sup> DELLA CAMERA DEI FASCI E DELLE CORPORAZIONI

delle perdite subite. Ritiene opportuno in questa sede richiamare l'attenzione del Governo sulle condizioni di inferiorità nelle quali verrebbe a trovarsi il personale dipendente da tali aziende rispetto a quello di altre società e dello stesso armamento libero qualora non si provvedesse a sanare la sperequazione attuale. Raccomanda pertanto che la concessione della sovvenzione nella misura integrale sia subordinata all'obbligo, da parte delle aziende minori, di riprendere in esame l'adeguamento dei salari a favore del personale navigante.

È da rilevare che se esistono motivi d'ordine politico ed economico che consigliano di emanare un provvedimento eccezionale nei riguardi delle società minori, per mantenere a quest'ultime la intera sovvenzione anche per il periodo in cui esse non assolsero in pieno agli obblighi dei capitolati, appare equo che si pensi anche ai lavoratori, i quali hanno subito le conseguenze di una crisi che oggi, ritornando normali le condizioni delle aziende, può essere considerata sotto un diverso aspetto.

E tutto ciò superando, a suo avviso, il titolo per cui a suo tempo furono corrisposte ai marittimi italiani speciali indennità che, chiamandosi di maggior rischio, potrebbero apparire come non giustificate nei confronti di aziende che effettivamente compiono traffici locali in zone ove il maggior rischio può essere considerato relativo.

Però è da osservare che, essendo stata concessa questa indennità anche alle navi dell'armamento libero che effettuano gli stessi percorsi, non vi è ragione per cui lo stesso trattamento non si debba fare ai dipendenti di aziende sovvenzionate locali, i quali hanno goduto sempre, grazie all'intervento dello Stato, di condizioni migliori.

PALA, *Relatore*, osserva che la questione prospettata dal Consigliere nazionale Lembo è d'ordine puramente sindacale e che, pur potendo nella sua sostanza apparire fondata, non ritiene debba essere esaminata in questa sede.

CAO DI SAN MARCO si associa al rilievo del Relatore osservando che, qualora fosse accolta la tesi sostenuta dal camerata Lembo, si verrebbe a costituire un precedente pericoloso. Del resto la raccomandazione appare superflua perchè in sede sindacale problemi del genere di quello prospettato trovano sempre una soddisfacente soluzione, come nel caso dell'indennità per i rischi di guerra.

Non è poi esatto che le Società sovvenzionate corrispondano il rischio di guerra per lo

stesso percorso effettuato dall'armamento libero. Si vorrebbe concedere un'indennità di guerra a servizi assolutamente locali che si svolgono dentro il golfo di Napoli o di Trieste. Si tratterebbe, in sostanza, di un aumento di paga che va discusso in sede sindacale.

LEMBO riconosce che le due Federazioni interessate hanno sempre risolto di pieno accordo i problemi relativi ai salari e che anche recentemente, in materia di indennità per rischio di guerra, è stato possibile pervenire a soluzioni eque. Ma qui si tratta di aziende il cui rapporto di lavoro è regolato dall'Amministrazione. La sua raccomandazione è perciò rivolta al Ministero delle comunicazioni, dal quale invoca che si esamini la possibilità di subordinare la concessione della sovvenzione nella misura integrale all'obbligo da parte delle società di corrispondere al personale gli stessi adeguamenti salariali concessi all'armamento libero ed alle Società di preminente interesse nazionale.

Chiarisce che egli ha affermato che è stata concessa l'indennità di maggior rischio alle navi della marina libera che fanno percorsi identici a quelli della marina sovvenzionata.

DE MARSANICH, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*, avverte che il disegno di legge tende a ripristinare la sovvenzione già corrisposta alle società minori, oggi che hanno ristabilito quasi completamente le loro linee e devono, pertanto, essere messe in condizione di funzionare.

È da ricordare che, anche durante la sospensione dei servizi e quindi della sovvenzione, queste società hanno mantenuto in servizio il proprio personale.

Riconosce poi l'opportunità della istituzione di una indennità per rischio di guerra perchè la marina mercantile è esposta a tutti i pericoli della guerra; ma non crede si possa sostenere che tale indennità debba estendersi ai marittimi dipendenti dalle società minori, esercenti servizi di interesse locale.

Assicura comunque il Consigliere nazionale Lembo che i voti da lui fatti nell'interesse degli equipaggi delle Società sovvenzionate locali saranno oggetto di ulteriore esame.

PRESIDENTE pone ai voti gli articoli.  
(Sono approvati).

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

La riunione termina alle 18.

**ALLEGATO**

**TESTO DEI DISEGNI DI LEGGE APPROVATI**

**Aumento dell'indennità di trasferta dei sottufficiali, militi scelti e militi della Milizia Nazionale della Strada, per servizi compiuti in seguito a comando della autorità politica. (514)**

ARTICOLO UNICO.

Le indennità giornaliere di trasferta spettanti ai sottufficiali, militi scelti e militi della Milizia nazionale della strada, di cui al 1° capoverso dell'articolo 105 del regolamento per la Milizia nazionale della strada, approvato con Regio decreto 20 ottobre 1932-X, n. 1554, per servizi compiuti in seguito a comando della Autorità politica competente, vengono fissate nella misura seguente, con decorrenza dal 1° gennaio 1940-XVIII:

|  |    |    |
|--|----|----|
| Marescialli . . . . .                  | L. | 18 |
| Brigadieri e vice-brigadieri . . . . . | »  | 14 |
| Militi scelti e militi . . . . .       | »  | 10 |

Tali diarie s'intendono al netto delle riduzioni di cui ai Regi decreti-legge 20 novembre 1930-VIII, n. 1491, e 14 aprile 1934-XII, n. 561.

**Modifiche alla denominazione di alcuni gradi di sottufficiali della Milizia portuaria. (601)**

ARTICOLO UNICO.

Le denominazioni di vice capo squadra e capo squadra, stabilite dal Regio decreto-legge 28 ottobre 1927-V, n. 2073, convertito nella legge 14 giugno 1928-VI, n. 1488, per alcuni gradi della gerarchia dei sottufficiali della Milizia nazionale portuaria, sono sostituite rispettivamente con quelle di vice brigadiere e brigadiere.

**Autorizzazione della spesa di lire 12 milioni in aggiunta a quella iscritta nel bilancio del Ministero dei lavori pubblici, a norma dell'articolo 3, ultimo comma, della legge 16 giugno 1939-XVII, n. 847, per le necessità di pronto soccorso. (511)**

ART. 1.

È autorizzata la spesa di lire 12,000,000 in aggiunta a quella di cui all'articolo 3, ultimo comma, della legge 16 giugno 1939-XVII, n. 847, per le necessità più urgenti in caso di pubbliche calamità.

ART. 2.

Il Ministro per le finanze provvederà con proprio decreto all'iscrizione della predetta somma nello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio corrente.

**Proroga del termine del funzionamento dei Provveditorati alle Opere pubbliche con sede in Palermo e Cagliari ed aumento dei componenti il Comitato tecnico-amministrativo del Provveditorato alle Opere pubbliche con sede in Palermo. (515)**

ART. 1.

È prorogato al 30 giugno 1945-XXIII il periodo di funzionamento dei Provveditorati costituiti, con sede in Palermo e in Cagliari, per l'esecuzione delle opere pubbliche nelle isole della Sicilia e della Sardegna, di cui ai nn. 6 e 7 del 2° comma dell'articolo 1 del Regio decreto-legge 7 luglio 1925-III, n. 1173, convertito nella legge 18 marzo 1926-IV, n. 562 e mantenuti in vita fino al 30 giugno 1937-XV, con Regio decreto-legge

XXX<sup>A</sup> LEGISLATURA — I<sup>A</sup> DELLA CAMERA DEI FASCI E DELLE CORPORAZIONI

16 gennaio 1936-XIV, n. 207 e fino al 30 giugno 1940-XVIII, con Regio decreto-legge 14 gennaio 1937-XV, n. 127.

Rimangono ferme le facoltà e le attribuzioni ad essi conferite coi citati Regi decreti-legge.

ART. 2.

Fanno parte del Comitato tecnico-amministrativo del Provveditorato alle Opere pubbliche con sede in Palermo il Direttore dell'Ente di colonizzazione del latifondo siciliano e il Capo di Stato Maggiore del Comando del 12<sup>o</sup> Corpo di Armata.

ART. 3.

La presente legge entra in vigore il 1<sup>o</sup> luglio 1940-XVIII.

**Autorizzazione al Ministero dei lavori pubblici a curare la costruzione della nuova sede dell'Istituto Nazionale per i Cambi con l'Estero. (517)**

ART. 1.

Il Ministero dei lavori pubblici è autorizzato a curare, con le modalità stabilite per le opere di proprietà statale, la costruzione della nuova sede dell'Istituto Nazionale per i Cambi con l'Estero, in Roma.

ART. 2.

La spesa occorrente per tale costruzione è sostenuta dall'Istituto, al quale passeranno in assoluta proprietà l'edificio e tutte le sue pertinenze non appena l'opera sarà ultimata.

ART. 3.

L'Istituto Nazionale per i Cambi con l'Estero verserà preventivamente nel bilancio di entrata dello Stato la spesa di 11,050,000 lire prevista per tale costruzione, salvo ad integrarla della maggiore spesa che eventualmente occorresse per aggiunte e varianti o per qualsiasi altra causa.

Le somme versate saranno riassegnate, con decreti del Ministro delle finanze, ad apposito capitolo da istituire nello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici.

ART. 4.

Per detta costruzione sono applicabili i benefici e le agevolazioni tributarie previsti dalle leggi in vigore per l'esecuzione delle

opere di proprietà dello Stato, compresa la esenzione dall'imposta di consumo sui materiali.

Sono altresì esenti da qualsiasi tributo o diritto gli atti relativi al trapasso di proprietà dell'opera all'Istituto interessato.

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

**Proroga al 31 dicembre 1940-XIX del termine per l'ultimazione di tutte le opere di costruzione del nuovo porto di Venezia in regione Marghera. (520)**

ARTICOLO UNICO.

Il termine per l'ultimazione di tutte le opere per la costruzione del nuovo porto di Venezia in regione Marghera è prorogato al 31 dicembre 1940-XIX.

**Applicazione delle imposte fisse di lire 20 di registro ed ipotecaria per i trapassi di immobili al comune di Como per l'esecuzione del piano regolatore generale della città di cui alla legge 25 aprile 1938-XVI, n. 661. (546)**

ARTICOLO UNICO.

L'agevolazione tributaria di cui all'articolo 12 del Regio decreto-legge 15 novembre 1937-XVI, n. 2618, convertito nella legge 25 aprile 1938-XVI, n. 661, è estesa, per il periodo di anni 25 dalla data di entrata in vigore della presente legge, a tutti i trapassi di immobili a favore del comune di Como per l'esproprio e l'acquisto di immobili occorrenti per l'esecuzione del piano regolatore generale di cui all'articolo 1 della legge su citata.

L'ammontare della tassa fissa di registro e di trascrizione ipotecaria, di cui al comma precedente, è stabilito nella misura di lire 20, per ogni atto e per ogni trascrizione.

**Norme per l'attuazione del piano regolatore particolareggiato de quartiere San Nicolò in Treviso, approvato con il Regio decreto 12 maggio 1939-XVII. (556)**

ART. 1.

Per l'attuazione del piano regolatore particolareggiato del quartiere San Nicolò di Treviso, circoscritto dal viale Cesare Battisti, dal vicolo Cantarane, dalle vie Risorgi-



XXX<sup>A</sup> LEGISLATURA — I<sup>A</sup> DELLA CAMERA DEI FASCI E DELLE CORPORAZIONI

mento, San Nicolò, Avogari e Manin, approvato in base alla legge 25 giugno 1865, n. 2359, con il Regio decreto 12 maggio 1939-XVII, registrato alla Corte dei conti il 25 maggio 1939-XVII, Registro 13, foglio 261 lavori pubblici, si applicano le norme di cui ai seguenti articoli.

## ART. 2.

Per la occupazione delle aree private necessarie all'esecuzione del piano di cui all'articolo 1 della presente legge, il comune di Treviso procederà in confronto dei rispettivi proprietari a norma delle disposizioni della presente legge e di quelle della legge 25 giugno 1865, n. 2359, sulle espropriazioni per causa di pubblica utilità.

Per quanto si riferisce a sistemazioni che interessino beni demaniali e beni altrimenti soggetti per legge a speciale sorveglianza delle autorità pubbliche saranno presi dal comune di Treviso preventivi accordi tecnici e finanziari colle Amministrazioni competenti.

## ART. 3.

Il comune è autorizzato a comprendere nelle espropriazioni anche i beni attigui, la occupazione dei quali giovi ad integrare le finalità dell'opera ed a soddisfare le sue prevedibili esigenze future.

Prima di procedere alla espropriazione dei beni occorrenti per l'attuazione del piano, il comune deve farne notifica ai rispettivi proprietari e contemporaneamente invitarli a dichiarare entro un termine fissato se, o meno, intendano essi stessi addivenire alla edificazione o ricostruzione sulla loro proprietà singolarmente, se proprietari della intera zona, o riuniti in consorzio, secondo le norme estetiche ed edilizie che il comune stabilirà, in relazione ai vincoli del piano, alle speciali norme generali e prescrizioni tecniche di cui al regolamento speciale per il presente piano regolatore ed alle disposizioni del regolamento edilizio e di igiene vigenti nel comune stesso.

Gli inviti di cui al presente articolo saranno, a cura del comune, notificati ai proprietari interessati, nella forma delle citazioni secondo l'elenco desunto dalle intestazioni catastali, o comunque individuati con i normali mezzi di indagine.

Qualora nel termine fissato dal comune non si sia costituito il consorzio fra tutti i proprietari di un'area indicata nel piano e dei relativi distacchi, ma uno o più dei detti

proprietari si obblighino alla edificazione o ricostruzione dell'area secondo la prevista destinazione e forniscano idonea garanzia, il comune potrà procedere per conto di questi proprietari alla espropriazione della parte dell'area e dei relativi distacchi di proprietà degli altri con le norme della presente legge.

Tra più interessati che si obblighino come sopra e presentino idonea garanzia hanno la preferenza coloro che, riuniti in consorzio o singolarmente, siano proprietari della maggiore superficie, sempre comprendendosi in questa tanto l'area fabbricabile quanto quella da destinarsi a distacchi.

## ART. 4.

Nessuno avrà diritto ad indennità per la risoluzione dei contratti di locazione cagionata dalla esecuzione del piano regolatore.

La indennità dovuta ai proprietari degli immobili che il comune esproprierà per l'attuazione del piano regolatore edilizio, di cui agli articoli precedenti, sarà determinata sulla media del valore venale e di quello dedotto dall'imponibile, se si tratta di fabbricati, ovvero dall'estimo catastale moltiplicato per il coefficiente fisso 3.66, se si tratta di terreni, capitalizzato ad un saggio variabile dal 3.50 al 7 per cento, sempre che il valore, dedotto dall'imponibile o dall'estimo catastale, non superi quello venale. In caso contrario l'indennità di espropriazione sarà costituita dallo stesso valore venale.

Qualora nel periodo di attuazione del piano regolatore si procedesse ad espropriazione di immobili per i quali gli imponibili fossero revisionati in dipendenza del Regio decreto-legge 4 aprile 1939-XVII, n. 589 e del Regio decreto-legge 13 aprile 1939-XVII, n. 652 o di altri provvedimenti, in relazione ai nuovi imponibili, con Regio decreto, su proposta dei Ministri per le finanze e per i lavori pubblici, di concerto col Ministro di grazia e giustizia, potrà essere abolito o variato il coefficiente fisso e variati i tassi di capitalizzazione di cui al comma precedente.

Nella determinazione del valore venale dovrà tenersi conto del valore normale di scambio degli immobili ed escludersi qualsiasi coefficiente di valore in più o in meno che, direttamente o indirettamente, mediatamente o immediatamente, dipenda o consegua dall'adozione, approvazione ed esecuzione totale o parziale del piano.

XXX<sup>A</sup> LEGISLATURA — I<sup>A</sup> DELLA CAMERA DEI FASCI E DELLE CORPORAZIONI

Nel determinare le indennità per i miglioramenti e le spese fatte dopo la pubblicazione del piano, i periti dovranno attenersi alle norme di cui agli articoli seguenti.

## ART. 5.

Per la esecuzione degli espropri degli stabili compresi nel piano particolareggiato il comune può, a suo insindacabile giudizio, seguire la procedura normale stabilita dalla legge di espropriazione per causa di pubblica utilità 25 giugno 1865, n. 2359, oppure seguire la procedura speciale abbreviata di cui al successivo articolo.

Qualora il comune scelga di seguire la procedura normale, i termini stabiliti dalla legge 25 giugno 1865, n. 2359, possono essere abbreviati con decreto del Prefetto da pubblicarsi nei modi di legge.

## ART. 6.

Per la procedura abbreviata si seguiranno le seguenti norme:

a) il Prefetto della provincia di Treviso, in seguito a richiesta del comune di Treviso, dispone perchè — in contraddittorio col comune stesso o con i proprietari espropriandi — venga formato lo stato di consistenza dei beni da espropriarsi e, nelle risultanze di tale stato di consistenza ed in base ai criteri di valutazione sopra cennati, sentito il parere dell'Ufficio tecnico erariale competente, determina la somma che dovrà depositarsi alla Cassa depositi e prestiti quale indennità di espropriazione unica ed inscindibile per ogni proprietà, a tacitazione di tutti i diritti reali inerenti alla proprietà stessa.

Tale provvedimento è notificato agli interessati nella forma delle citazioni;

b) nel decreto di determinazione delle indennità il Prefetto deve pure stabilire i termini entro i quali l'espropriante deve eseguire il deposito presso la Cassa depositi e prestiti dell'importo delle indennità di cui sopra;

c) effettuato il deposito, l'espropriante dovrà richiedere al Prefetto il decreto di trasferimento di proprietà o di immissione in possesso degli stabili contemplati nello stato di consistenza dei beni di cui al comma a) del presente articolo;

d) tale decreto del Prefetto deve essere, a cura dell'espropriante, trascritto all'Ufficio delle ipoteche e successivamente notificato agli interessati.

La notificazione del decreto tiene luogo di presa di possesso dei beni espropriati;

e) nei trenta giorni successivi alla notifica suddetta gli interessati possono proporre avanti l'Autorità giudiziaria competente le loro opposizioni relativamente alla misura della indennità come sopra determinata;

f) trascorsi i trenta giorni dalla notifica di cui al comma d) del presente articolo, senza che sia stata prodotta opposizione, l'indennità come sopra determinata e depositata diviene definitiva;

g) le opposizioni di cui al comma e) del presente articolo sono trattate con la procedura stabilita dall'articolo 51 della legge 25 giugno 1865, n. 2359, ma per la eventuale nuova valutazione debbono applicarsi i criteri ed i riferimenti stabiliti dal precedente articolo della presente legge.

## ART. 7.

Il comune di Treviso è autorizzato ad imporre ai proprietari dei beni che siano avvantaggiati dalla esecuzione delle opere previste dal presente piano regolatore contributi di miglioria nei limiti e con le forme previste dal testo unico per la finanza locale, approvato con Regio decreto 14 settembre 1931-IX, n. 1175, e successive modificazioni.

## ART. 8.

I proprietari delle nuove costruzioni, le quali debbono essere dotate di portici, hanno l'obbligo, senza indennizzo di sorta, di lasciare soggetti a servitù di pubblico transito, e quindi da considerarsi per ogni conseguente effetto come pubbliche vie, i portici stessi, oltre i contributi suindicati.

## ART. 9.

Gli atti e contratti necessari per l'esproprio e per l'acquisto da parte del comune di Treviso, degli immobili occorrenti per l'esecuzione del piano di cui all'articolo 1 della presente legge, sono soggetti alla imposta fissa di registro e di trascrizione ipotecaria di lire 20 per ogni atto e per ogni trascrizione.

## ART. 10.

In quanto non disposto o modificato con la presente legge valgono le norme della legge 25 giugno 1865, n. 2359.

XXX<sup>A</sup> LEGISLATURA — I<sup>A</sup> DELLA CAMERA DEI FASCI E DELLE CORPORAZIONI**Approvazione del piano regolatore di massima della città di Reggio Emilia e delle relative norme di attuazione. (557)**

## ART. 1.

È approvato e dichiarato di pubblica utilità il piano regolatore generale di massima edilizio e di ampliamento della città di Reggio Emilia.

Un esemplare di tale piano, comprendente il regolamento contenente norme generali e prescrizioni tecniche per l'attuazione del piano stesso, munito del visto del Ministro dei lavori pubblici, sarà depositato all'Archivio di Stato.

## ART. 2.

Con l'approvazione del piano regolatore di massima vengono fissate le direttive e determinati i criteri secondo i quali saranno sviluppati e compilati i piani particolareggiati di esecuzione.

Il Comune di Reggio Emilia provvederà alla compilazione dei piani particolareggiati di esecuzione delle varie zone ed opere, comprendenti la planimetria particolareggiata della zona e l'elenco delle proprietà soggette ad espropriazioni od a vincoli.

Il piano particolareggiato interessante gli impianti ferroviari dovrà essere previamente concordato con l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato.

I piani particolareggiati di ciascuna zona dovranno essere resi pubblici ai sensi e per gli effetti dell'articolo 87 della legge 25 giugno 1865, n. 2359.

La pubblicazione dei piani particolareggiati sarà effettuata per opera del Comune di Reggio Emilia a mano a mano che se ne presentino l'opportunità e se ne preveda la prossima realizzazione.

La imposizione del vincolo ed i termini per la presentazione dei ricorsi decorrono dalla data della pubblicazione ufficiale di ogni singolo piano particolareggiato.

L'approvazione dei piani particolareggiati di esecuzione sarà data con Regio decreto su proposta del Ministro dei lavori pubblici di concerto con il Ministro dell'interno, sentito il Consiglio superiore di Sanità, e con il Ministro dell'educazione nazionale per quanto riguarda la tutela monumentale, paesistica ed artistica.

## ART. 3.

Per la occupazione delle aree private necessarie alla esecuzione del piano regolatore,

il Comune procederà in confronto dei rispettivi proprietari, a norma delle disposizioni della presente legge e di quelle della legge 25 giugno 1865, n. 2359, sulle espropriazioni per causa di pubblica utilità.

Per quanto si riferisce a sistemazioni che interessino beni demaniali o beni altrimenti soggetti per legge a speciale sorveglianza delle autorità pubbliche, saranno presi dal Comune di Reggio Emilia preventivi accordi tecnici e finanziari con le Amministrazioni competenti.

## ART. 4.

Il Comune è autorizzato a comprendere nelle espropriazioni anche i beni attigui, la occupazione dei quali giovi ad integrare le finalità dell'opera ed a soddisfare le sue prevedibili esigenze future.

Prima di procedere alla espropriazione dei beni occorrenti per l'attuazione del piano, il Comune deve darne notifica ai rispettivi proprietari e contemporaneamente invitarli a dichiarare entro un termine fissato se, o meno, intendano essi stessi addivenire alla edificazione o ricostruzione sulle loro proprietà singolarmente, se proprietari dell'intera zona, o riuniti in consorzio, secondo le norme estetiche ed edilizie, che il Comune stabilirà, in relazione ai vincoli del piano, alle speciali norme generali e prescrizioni tecniche di cui al su detto regolamento e alle disposizioni del regolamento edilizio e d'igiene vigenti nel Comune stesso.

Gli inviti di cui al presente articolo saranno a cura del Comune notificati ai proprietari interessati nella forma delle citazioni secondo l'elenco desunto dalle intestazioni catastali o comunque individuati con i normali mezzi di indagine.

Qualora nel termine fissato dal Comune non si sia costituito il Consorzio fra tutti i proprietari di un'area indicata nel piano particolareggiato e dei relativi distacchi, ma uno o più dei detti proprietari si obblighino alla edificazione o ricostruzione dell'area secondo la prevista destinazione e forniscano idonea garanzia, il Comune potrà procedere per conto di questi proprietari alla espropriazione della parte dell'area e dei relativi distacchi di proprietà degli altri con le norme della presente legge.

Tra più interessati che si obblighino come sopra e presentino idonea garanzia hanno la preferenza coloro che, riuniti in consorzio o singolarmente, siano proprietari della mag-

XXX<sup>A</sup> LEGISLATURA — I<sup>A</sup> DELLA CAMERA DEI FASCI E DELLE CORPORAZIONI

giore superficie, sempre comprendendosi in questa tanto l'area fabbricabile quanto quella da destinarsi a distacchi.

ART. 5.

Nessuno avrà diritto ad indennità per la risoluzione dei contratti di locazione cagionata dalla esecuzione del piano regolatore.

La indennità di espropriazione, per opere di piano regolatore, sarà determinata sulla media del valore venale e di quello dedotto dall'imponibile, se trattasi di fabbricati, ovvero, se trattasi di terreni, dall'estimo catastale moltiplicato per il coefficiente fisso 3.66, capitalizzato ad un tasso variabile dal 3.50 al 7 per cento a seconda delle condizioni dell'immobile e della località, sempre che il valore dedotto dall'imponibile o dall'estimo catastale non superi quello venale. In caso contrario l'indennità di espropriazione sarà costituita dallo stesso valore venale.

Qualora nel periodo di attuazione del piano regolatore si procedesse ad espropriazione di immobili per i quali gli imponibili fossero revisionati in dipendenza del Regio decreto-legge 4 aprile 1939-XVII, n. 589, e del Regio decreto-legge 13 aprile 1939-XVII, n. 652, o di altri provvedimenti, in relazione ai nuovi imponibili, con Regio decreto su proposta dei Ministri per le finanze e per i lavori pubblici, di concerto col Ministro di grazia e giustizia, potrà essere abolito o variato il coefficiente fisso e variati i tassi di capitalizzazione di cui al comma precedente.

Nella determinazione del valore venale non dovrà essere tenuto conto di qualsiasi incremento di valore che si sia verificato o che possa verificarsi sia direttamente che indirettamente, in dipendenza dell'approvazione del piano e della sua esecuzione, anche soltanto parziale.

Nel determinare le indennità per i miglioramenti e le spese fatte dopo la pubblicazione del piano i periti dovranno attenersi alle norme di cui ai successivi articoli della presente legge.

ART. 6.

Per la esecuzione degli espropri degli stabili compresi nel piano particolareggiato, il Comune può, a suo insindacabile giudizio, seguire la procedura normale stabilita dalla legge di espropriazione per causa di pubblica utilità 25 giugno 1865, n. 2359, oppure seguire la procedura speciale abbreviata di cui al successivo articolo.

Qualora il Comune scelga di seguire la procedura normale i termini stabiliti dalla legge 25 giugno 1865, n. 2359, possono essere abbreviati con decreto del prefetto da pubblicarsi nei modi di legge.

ART. 7.

Per la procedura abbreviata si seguiranno le seguenti norme:

*a)* il prefetto della provincia di Reggio Emilia in seguito a richiesta del Comune di Reggio Emilia dispone perchè, in contraddittorio col Comune stesso e con i proprietari espropriandi, venga fornito lo stato di consistenza dei beni ed in base ai criteri di valutazione di cui al precedente articolo, sentito il parere dell'Ufficio tecnico erariale competente, determina la somma che dovrà depositarsi alla Cassa depositi e prestiti quale indennità di espropriazione unica ed inscindibile per ogni proprietà, a tacitazione di tutti i diritti reali inerenti alla proprietà stessa.

Tale provvedimento è notificato agli espropriandi nella forma delle citazioni;

*b)* nel decreto di determinazione delle indennità il prefetto deve pure stabilire i termini entro i quali l'espropriante deve eseguire il deposito presso la Cassa depositi e prestiti dell'importo della indennità di cui sopra;

*c)* effettuato il deposito l'espropriante dovrà richiedere al prefetto il decreto di trasferimento di proprietà e di immissione in possesso degli stabili contemplati nello stato di consistenza dei beni di cui al comma *a)* del presente articolo;

*d)* tale decreto del prefetto deve essere, a cura dell'espropriante, trascritto all'Ufficio delle ipoteche, e successivamente notificato agli interessati.

La notificazione del decreto tiene luogo di presa di possesso dei beni espropriati;

*e)* nei trenta giorni successivi alla notifica suddetta gli interessati possono proporre avanti l'Autorità giudiziaria competente le loro opposizioni relativamente alla misura della indennità come sopra determinata;

*f)* trascorsi trenta giorni dalla notifica di cui al comma *d)* del presente articolo senza che sia prodotta opposizione, l'indennità come sopra determinata e depositata diviene definitiva;

*g)* le opposizioni di cui al comma *e)* del presente articolo sono trattate con la procedura stabilita dall'articolo 51 della legge 25 giugno 1865, n. 2359, ma per la eventuale

nuova valutazione debbono applicarsi i criteri ed i riferimenti del precedente articolo della presente legge.

ART. 8.

Il Comune di Reggio Emilia è autorizzato ad imporre ai proprietari dei beni che siano avvantaggiati dalla esecuzione delle opere previste dal presente piano regolatore contributi di miglioria nei limiti e con le forme previste dal testo unico per la finanza locale approvato con Regio decreto 14 settembre 1931-XI, n. 1175, e successive modificazioni.

ART. 9.

I proprietari delle nuove costruzioni, le quali debbono essere dotate di portici, hanno l'obbligo, senza indennità di sorta, di lasciare soggetti a servitù di pubblico transito e quindi da considerarsi per ogni conseguente effetto come pubbliche vie, i portici stessi, oltre i contributi suindicati.

ART. 10.

È vietato procedere a lottizzazione di terreni a scopo edilizio, fuori del piano regolatore edilizio e di ampliamento senza permesso dell'Autorità comunale, che avrà facoltà di concederlo solo nel caso in cui il progetto di lottizzazione non sia in contrasto con i criteri di massima da esso adottati per l'ulteriore sviluppo della città, e solo quando l'interessato assuma, con idonee garanzie, l'obbligo di procedere a proprie spese all'impianto di pubblici servizi (acqua, fognatura, illuminazione, mezzi di trasporto in comune) su progetti approvati dal Comune e da eseguirsi sotto la vigilanza del medesimo.

ART. 11.

Con Regio decreto, promosso dal Ministro dei lavori pubblici, e previa l'osservanza della procedura stabilita dall'articolo 87 della legge 25 giugno 1865, n. 2359, potranno essere approvate le parziali modificazioni del piano generale di massima che, nel corso della sua attuazione, il Comune riconoscerà opportune.

ART. 12.

Il presente piano di massima non ha limiti di durata.

Per l'esecuzione dei piani particolareggiati è assegnato il termine di anni dieci dalla pubblicazione del decreto di approvazione.

Nella deliberazione podestarile di adozione del piano particolareggiato dovrà essere indicato il termine entro il quale dovranno completarsi le espropriazioni.

Tale termine decorrerà dalla data della pubblicazione del decreto di approvazione. Anche dopo l'approvazione dei piani particolareggiati sarà consentita ai proprietari colpiti dal piano la esecuzione delle opere di conservazione e manutenzione dei loro immobili.

Il Comune potrà anche consentire opere che eccedano la conservazione e la manutenzione a suo esclusivo giudizio.

In tal caso delle opere eseguite sarà tenuto conto nel computo delle indennità di esproprio, deducendone la quota di deprezzamento.

ART. 13.

In quanto non disposto o modificato con la presente legge valgono le norme della legge 25 giugno 1865, n. 2359.

ART. 14.

Gli atti di trapasso di immobili al Comune di Reggio Emilia per la espropriazione e l'acquisto di immobili occorrenti per la esecuzione del piano regolatore generale, approvato con la presente legge, sono soggetti alla imposta fissa di registro di lire 20 ed inoltre alla imposta fissa di trascrizione ipotecaria di lire 20 per ogni trasferimento.

Il beneficio fiscale previsto nel precedente comma del presente articolo è limitato agli atti e contratti indicati nel comma stesso, posti in essere entro il termine di dieci anni a decorrere dalla data della presente legge e riflettenti gli immobili soggetti ad esproprio e compresi nelle seguenti zone aventi carattere di risanamento igienico del piano, numerate anche nella planimetria costituente il piano di cui all'articolo 1 della presente legge.

Tali zone sono:

1°) Zona di Porta Santa Croce, compresa tra le Vie Secchi, Leopoldo Nobili, Della Veza, Ferrari Bonini e Roma. Essa comprende altresì l'allargamento del vicolo Venezia.

2°) Zona del centro compresa tra le vie Emilia, Mazzini, Cairoli, Sessi, San Nicolò e le Piazze Cavour e della Vittoria. Essa comprende altresì la sistemazione e l'allargamento e l'imbocco della Via Sessi.

3°) Zona di Porta San Pietro compresa tra le vie Emilia, San Girolamo, Monte Grappa e Roggi.

XXX<sup>A</sup> LEGISLATURA — I<sup>A</sup> DELLA CAMERA DEI FASCI E DELLE CORPORAZIONI

4<sup>o</sup>) Zona di Porta Castello compresa tra le vie Lodovico Ariosto, del Cristo, Ponte Besolaro, Baruffo, Monte Grappa, il Piazzale Fontanesi e la stessa Porta Castello.

5<sup>o</sup>) Zona di Porta Brennone compresa tra le vie di Porta Brennone, Garibaldi, Guido Panciroli e la stessa Porta Brennone. Essa comprende altresì la sistemazione e l'allargamento dell'imbocco di Via Porta Brennone.

6<sup>o</sup>) Zona di San Domenico compresa tra le Vie del Pozzo, dell'Ospedale, Zaccagni e San Domenico.

7<sup>o</sup>) Zona di Porta Santo Stefano compresa tra le vie Monte Pasubio, Valoria, Emilia, Minghetti e la stessa Porta Santo Stefano.

**Istituzione di elenchi autorizzati di agenti marittimi raccomandatari. (558)**

ART. 1.

Sono soggette alle disposizioni della presente legge tutte le ditte e società che, nei porti o rade del Regno, per mandato dell'armatore o del capitano, o del noleggiatore della nave che sia a ciò espressamente autorizzato, si occupano delle operazioni di raccomandazione di navi, della acquisizione e della consegna del carico, e della ricerca dei passeggeri.

La presente legge non si applica agli uffici o sedi succursali con personale proprio, delle aziende armatoriali esercenti servizi di navigazione in base a convenzioni con lo Stato o sui quali lo Stato, in forza delle convenzioni stesse o dei capitolati annessi o di leggi speciali, esercita un diretto controllo.

ART. 2.

Presso i Consigli provinciali delle corporazioni, nelle provincie in cui se ne determini la possibilità e l'utilità, è istituito un « Elenco degli agenti marittimi raccomandatari autorizzati », nel quale sono iscritte tutte le ditte o società di cui al primo comma dell'articolo precedente. Possono essere istituiti elenchi anche a carattere interprovinciale.

Con decreto del Ministro delle corporazioni di concerto con quello delle comunicazioni, sono determinate le provincie nelle quali deve essere istituito l'elenco.

In caso di elenchi interprovinciali, il decreto suddetto stabilisce anche presso quale Consiglio provinciale delle corporazioni l'elenco deve essere istituito.

ART. 3.

Nessuna ditta o società può esercitare le funzioni di agente marittimo raccomandatario se non è iscritta nell'elenco di cui agli articoli precedenti. Le ditte e società che esercitano alla data di pubblicazione della presente legge la professione di agente marittimo raccomandatario nelle provincie nelle quali sia istituito l'elenco, devono presentare alla competente Commissione di cui all'articolo 6, entro il termine di tre mesi dalla data di pubblicazione della presente legge, domanda di iscrizione nell'elenco, corredata dai seguenti documenti:

a) copia autentica dell'atto costitutivo della società, per quelle costituite in tale forma;

b) certificato d'iscrizione nel registro delle ditte presso l'ufficio del Consiglio provinciale delle corporazioni, con l'indicazione della data d'iscrizione;

c) certificato generale del casellario giudiziario di data non anteriore a tre mesi, del titolare della ditta, ovvero dei legali rappresentanti della società;

d) certificato della Cancelleria del tribunale competente dal quale risulti che la ditta o società non trovasi in istato di liquidazione o di fallimento.

ART. 4.

Le ditte e società che, alla data di pubblicazione della presente legge, risultino esercitare l'attività di agente marittimo raccomandatario da un biennio, fermo restando l'obbligo di presentazione dei documenti di cui all'articolo 3, sono iscritte di diritto nell'elenco.

Il possesso del requisito di cui al comma precedente dovrà essere attestato dal competente Consiglio provinciale delle corporazioni.

ART. 5.

Le ditte o società che, dopo la data di pubblicazione della presente legge, intendano iniziare la professione di agente marittimo raccomandatario devono presentare alla competente Commissione di cui all'articolo 6, domanda d'iscrizione nell'elenco stesso, corredata dal certificato generale del casellario giudiziario, di data non anteriore a tre mesi, del titolare della ditta, ovvero dei legali rappresentanti della stessa.

Il richiedente dovrà inoltre allegare alla domanda quei documenti che possono essere utili ad attestare la sua capacità tecnica.

XXX<sup>A</sup> LEGISLATURA — I<sup>A</sup> DELLA CAMERA DEI FASCI E DELLE CORPORAZIONI

Le ditte o società estere, in sostituzione del documento indicato nell'articolo 3, lettera c), devono presentare un documento consolare o un documento della competente autorità estera, vistato dal locale Console italiano. In ogni caso, l'iscrizione di ditta o società estera nell'elenco è subordinata al rilascio del nulla osta del Ministero dell'interno.

ART. 6.

Per ciascuno dei Consigli provinciali delle corporazioni, presso i quali sono istituiti elenchi degli agenti marittimi raccomandatori, deve essere costituita, con decreto prefettizio, una Commissione provinciale o interprovinciale presieduta da un Magistrato di grado non inferiore a Giudice di Tribunale e composta da:

un rappresentante del Partito Nazionale Fascista;

il Comandante del Compartimento marittimo più importante compreso nella zona cui gli elenchi si riferiscono;

un rappresentante della categoria degli agenti marittimi raccomandatori, designato dalla Confederazione Fascista dei Commercianti;

un rappresentante della Federazione Nazionale Fascista degli Armatori e degli Ausiliari dell'Armamento;

un rappresentante della Confederazione Fascista dei Lavoratori del Commercio;

un rappresentante della Federazione Nazionale Fascista della Gente del Mare;

un rappresentante dell'Ispettorato Corporativo;

un rappresentante del Consiglio Provinciale delle Corporazioni.

Quando si tratti di esaminare domande di iscrizione nell'elenco e di pratiche comunque riguardanti ditte o società che esercitino o intendano esercitare la professione di agente marittimo raccomandatorio per mandato dell'armatore o del capitano o del noleggiatore di navi adibite alla pesca, della Commissione saranno chiamati a far parte anche un rappresentante della Federazione Nazionale Fascista degli industriali della pesca e un rappresentante della Federazione Nazionale Fascista dei Lavoratori della pesca.

ART. 7.

Quando il richiedente l'iscrizione nell'elenco sia una società anonima il certificato di cui alla lettera c) dell'articolo 3 e le indagini di cui al primo comma dell'articolo 9

possono riferirsi al Presidente, al Consigliere delegato o, comunque alla persona cui è conferita la firma sociale; per le società in accomandita, ai soci accomandatari; per le società in nome collettivo e per le società di fatto, a tutti i loro componenti, e per le ditte individuali al titolare.

ART. 8.

La cessazione di esercizio della raccomandazione provoca la cancellazione dall'elenco.

Il fallimento della ditta o società che esercita la professione di agente marittimo raccomandatorio determina la radiazione dall'elenco. Tuttavia, quando sia stato autorizzato l'esercizio provvisorio dell'azienda fallita, il Presidente della Commissione provinciale o interprovinciale sospenderà la radiazione fino al termine dell'esercizio suddetto riammettendo nell'elenco quelle aziende per le quali il Tribunale abbia concesso l'esercizio provvisorio, e se nell'intervallo il fallito abbia concluso il concordato, fino al passaggio in giudicato della sentenza relativa che abbia concesso i benefici di legge.

ART. 9.

La Commissione di cui all'articolo 6, nell'esame delle domande di iscrizione, ha la facoltà di fare tutte quelle indagini che riterrà opportune.

Spetta inoltre alla Commissione stessa: ricevere e provvedere in merito alle domande di iscrizione nell'elenco degli agenti marittimi raccomandatori autorizzati, sentito il parere del Consiglio Provinciale delle Corporazioni;

determinare la cauzione che deve essere versata per la iscrizione medesima e che non può essere inferiore a lire 1,000 nè superiore a lire 30,000 a seconda della importanza della ditta e del porto;

ricevere e provvedere in merito alle domande di trasferimento da un elenco all'altro, alle domande di cancellazione e alla radiazione dell'elenco;

provvedere alla pubblicazione dell'elenco;

provvedere alle eventuali sanzioni disciplinari a carico degli iscritti nell'elenco.

ART. 10.

Le sanzioni disciplinari che la Commissione può infliggere sono le seguenti:

a) l'ammonizione, che è dichiarata verbalmente dal presidente della Commissione;

XXX<sup>A</sup> LEGISLATURA — I<sup>A</sup> DELLA CAMERA DEI FASCI E DELLE CORPORAZIONI

b) la censura, che è deliberata dalla Commissione e comunicata per iscritto;

c) la sospensione dall'esercizio della professione per un periodo non superiore a sei mesi;

d) la radiazione dall'elenco.

Tutti i provvedimenti di cui sopra saranno comunicati alla Organizzazione sindacale provinciale nella quale è inquadrato l'iscritto.

I provvedimenti di cui ai precedenti comma, meno quelli dell'ammonizione, sono pubblicati nel foglio degli annunci legali e nell'Albo del Consiglio provinciale delle corporazioni della provincia nella quale l'iscritto svolge la propria attività.

ART. 11.

Contro le deliberazioni della Commissione, che abbia negato l'iscrizione o la reinscrizione nell'elenco e inflitto i provvedimenti di cui alle lettere b) c) e d) dell'articolo 10, è ammesso ricorso, entro 15 giorni dalla data della comunicazione all'interessato, alla Commissione centrale di cui all'articolo 13.

Il ricorso proposto dall'interessato ha effetto sospensivo nei casi di cui ai comma c) e d) dell'articolo 10;

La decisione della Commissione centrale è provvedimento definitivo.

ART. 12.

Chiunque intraprenda l'attività di cui all'articolo 1, senza aver ottenuto l'iscrizione nell'elenco o, non possedendo i requisiti di cui all'articolo 4, continui nell'esercizio dell'attività di agente marittimo raccomandatario dopo aver avuto notificato il rigetto della domanda di iscrizione nell'elenco, ovvero continui nell'esercizio dell'attività predetta dopo che il provvedimento di sospensione o di radiazione dall'elenco sia divenuto definitivo, è punito con la pena stabilita nell'articolo 348 del Codice penale.

ART. 13.

Presso il Ministero delle corporazioni è istituita, con decreto del Ministro per le corporazioni, una Commissione centrale presieduta dal Ministro per le corporazioni (o da un suo delegato) e composta da:

un rappresentante del Partito Nazionale Fascista;

un Consigliere di Cassazione designato dal Ministero di grazia e giustizia;

un funzionario per ciascuna delle direzioni generali del commercio, delle associazioni professionali e del lavoro e del segretario delle corporazioni, del Ministero delle corporazioni;

un rappresentante del Ministero delle comunicazioni da scegliersi fra i funzionari della direzione generale della marina mercantile;

un rappresentante del Ministero per gli scambi e le valute;

due rappresentanti della Confederazione fascista dei commercianti;

due rappresentanti della Confederazione fascista dei lavoratori del commercio;

due rappresentanti della Federazione Nazionale Fascista degli armatori e degli ausiliari dell'armamento;

due rappresentanti della Federazione Nazionale Fascista della gente del mare.

Quando si tratti di esaminare domande di iscrizione nell'elenco o di pratiche comunque riguardanti ditte o società che esercitano o intendono esercitare la professione di agente marittimo raccomandatario per mandato dell'armatore o del capitano o del noleggiatore di navi adibite alla pesca, della Commissione saranno chiamati a far parte anche un rappresentante della Federazione Nazionale Fascista degli industriali della pesca ed un rappresentante della Federazione Nazionale Fascista dei lavoratori della pesca.

ART. 14.

Per ciascuna delle Commissioni di cui agli articoli 6 e 13 saranno nominati dei membri supplenti in numero non superiore a quello dei membri effettivi.

I membri della Commissione provinciale o interprovinciale e di quella centrale durano in carica tre anni e possono essere riconfermati.

ART. 15.

La Commissione provinciale o interprovinciale e la Commissione centrale deliberano a maggioranza assoluta di voti. In caso di parità prevale il voto del Presidente.

Per la validità delle deliberazioni è necessaria la presenza di almeno due terzi dei membri.

ART. 16.

La prima formazione degli elenchi deve essere compiuta entro sei mesi dall'entrata in vigore della presente legge ed è affidata alle Commissioni provinciali e interprovinciali di cui all'articolo 6.



ART. 17.

La mancata o rifiutata iscrizione nella prima formazione degli elenchi non sospende l'attività dell'agente marittimo raccomandatario fino a che su tale mancata o rifiutata iscrizione non siasi pronunciato il Ministero delle corporazioni di concerto con il Ministero delle comunicazioni su ricorso dell'interessato da presentarsi entro due mesi dalla pubblicazione dell'elenco.

ART. 18.

La vigilanza sull'applicazione della presente legge è esercitata dal Ministero delle corporazioni a mezzo dell'Ispettorato corporativo.

**Approvazione dell'atto aggiuntivo alla convenzione di concessione delle funivie per il trasporto di carbone dal Porto di Savona a San Giuseppe di Cairo. (595)**

ARTICOLO UNICO.

È approvato e reso esecutivo l'atto aggiuntivo stipulato in data 19 ottobre 1939, anno XVII tra i delegati dei Ministri per le comunicazioni e per le finanze in rappresentanza dello Stato ed il legale rappresentante della Società anonima funivie Savona-San Giuseppe, recante modifiche ed aggiunte all'atto di concessione 9 settembre 1910 delle funivie per il trasporto del carbone dal porto di Savona a San Giuseppe di Cairo.

N. 166 di Repertorio.

MINISTERO PER LE COMUNICAZIONI

ISPETTORATO GENERALE FERROVIE, TRAMVIE, AUTOMOBILI  
UFFICIO CONTRATTI

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE  
RE D'ITALIA E D'ALBANIA  
IMPERATORE D'ETIOPIA

L'anno millenovecentotrentanove, anno XVII E. F. il giorno diciannove del mese di ottobre, in Roma ed in una sala del Ministero delle comunicazioni, dinanzi a me Cav. Uff. Dott. MICHELE SINIBALDI, *consigliere amministrativo*, delegato supplente alla stipulazione dei contratti dell'Ispettorato generale delle ferrovie, tramvie e automobili, e senza l'assistenza dei testimoni avendovi le parti contraenti rinunciato d'accordo con me ufficiale rogante, giusta le facoltà concesse dal disposto dell'articolo 48 della vigente legge notarile in data 16 febbraio 1913, n. 89, si sono personalmente riuniti:

DA UNA PARTE

il Sig. Gr. Uff. Dott. TORQUATO DE CUPIS fu Adriano, *Ispettore generale dell'Ispettorato generale delle ferrovie, tramvie ed automobili*, in rappresentanza di S. E. il Ministro delle comunicazioni, e per l'impedimento del signor Direttore generale dell'Ispettorato medesimo, giusta delega in data 26 giugno 1939-XVII, n. 3422, che qui si allega sotto la lettera A);

e il Sig. Barone Comm. Dott. SALVATORE TUCCI fu Carmelo, *Direttore Capo divisione presso la Direzione generale del tesoro*, in rappresentanza di S. E. il Ministro delle finanze, e per l'impedimento del signor Direttore generale della Direzione generale predetta, giusta delega in data 31 luglio 1939-XVII, n. 141179, che qui si allega sotto la lettera B);

entrambi per conto e nell'interesse dello Stato;

E DALL'ALTRA

il Sig. Dott. Ing. ISIDORO BONINI di Sante, nato a Treviso e domiciliato a Savona, *Direttore generale della Società anonima funivie Savona-San Giuseppe*, con sede in Savona, autorizzato a firmare il presente atto aggiuntivo per conto e nell'interesse della Società predetta, giusta deliberazione del Consiglio d'amministrazione in data due maggio millenovecentotren-

XXX<sup>A</sup> LEGISLATURA — I<sup>A</sup> DELLA CAMERA DEI FASCI E DELLE CORPORAZIONI

tanove, anno XVII, come da estratto autentico in data 4 maggio 1939-XVII, a rogito Dottor Annibale Germano, notaio in Torino, estratto che qui si allega sotto la lettera C).

Io sottoscritto ufficiale rogante ho accertato che esso Sig. Dott. Ing. Isidoro Bonini di Sante ha la piena capacità a rappresentare ed impegnare legalmente la Società anonima funivie Savona-San Giuseppe nella sua rivestita qualità.

## PREMESSO

che mediante convenzione 9 settembre 1910, approvata e resa esecutoriale con Regio decreto 9 ottobre 1910, n. CCCCLII (parte supplementare) venne accordata alla Società anonima funivie Savona-San Giuseppe la concessione, senza sovvenzione, della costruzione e dell'esercizio per la durata di anni 70 di due funivie pel trasporto dei soli carboni dal porto di Savona a San Giuseppe di Cairo della lunghezza per ciascuna di chilometri 16,910;

che a norma dell'articolo 4, comma secondo, della suddetta convenzione la concessionaria aveva la facoltà di limitare l'impianto ad una sola funivia, con l'obbligo però di provvedere entro un anno sotto pena di decadenza della concessione, all'impianto della seconda funivia, quando il movimento verificatosi entro il periodo di dodici mesi successivi fosse stato tale da lasciar prevedere prossimo l'esaurimento della potenzialità della prima linea;

che a norma dell'articolo 10 della convenzione stessa il Governo si riservava la facoltà, dopo trascorsi venti anni dall'apertura all'esercizio della prima linea di riscattare tanto questa che la seconda linea in qualunque tempo;

che con istanza 13 maggio 1935-XIII, modificata con successiva 7 giugno 1935-XIII, la concessionaria manifestava l'intendimento, che successivamente attuava in vista di particolari ragioni d'urgenza, di costruire la seconda prevista funivia onde far fronte alle maggiori esigenze dei trasporti del carbone in conseguenza dell'impianto di nuovi importanti stabilimenti industriali nelle immediate adiacenze della funivia a San Giuseppe del Cairo;

chè in considerazione della rilevante spesa accollatasi per la costruzione di tale secondo impianto la concessionaria chiedeva la proroga del termine, di cui al surrichiamato articolo 10 della convenzione di concessione, oltre il quale il Governo ha la facoltà di riscattare gli impianti, termine scaduto il 1° gennaio 1934;

che sulle domande sociali è stata espletata la prescritta istruttoria;

tutto ciò premesso, le parti come sopra costituite, e da me ufficiale rogante personalmente conosciute, mentre confermano e ratificano la precedente narrativa che forma parte integrante del presente atto, convengono e stipulano quanto appresso.

## ARTICOLO 1.

La Società anonima funivie Savona-San Giuseppe è autorizzata ad esercitare, in conformità dell'atto di concessione 9 settembre 1910, l'impianto previsto dall'articolo 4, comma 2° dell'atto predetto della seconda funivia dal porto di Savona a San Giuseppe del Cairo costruita in base a progetto esecutivo a firma del dottor Ing. Bonini con bolli annullati in data 6 dicembre 1937-XVI che si ritiene ammissibile subordinatamente all'osservanza delle prescrizioni fatte dall'apposita Commissione tecnica in sede di visita di ricognizione degli impianti e dal Consiglio superiore dei lavori pubblici con voto 15 settembre 1938-XVI, n. 1277, nonchè subordinatamente all'osservanza di quelle altre prescrizioni che potranno essere fatte in sede di collaudo per il sicuro e regolare funzionamento di tutti gli impianti delle due funivie.

## ARTICOLO 2.

La Società concessionaria assume l'obbligo di eseguire a tutte sue spese, entro il termine di un anno dalla data di approvazione del relativo progetto esecutivo, gli ampliamenti degli impianti del parco di deposito e manovra dei carri F. S. di S. Giuseppe resisi necessari in dipendenza dell'aumentata potenzialità delle funivie a seguito della costruzione della seconda linea.

Entro il termine di tre mesi dalla data di pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* del provvedimento di approvazione della presente convenzione, la Società concessionaria dovrà presentare all'approvazione governativa il progetto esecutivo di cui al comma primo del presente articolo.

XXX<sup>A</sup> LEGISLATURA — I<sup>A</sup> DELLA CAMERA DEI FASCI E DELLE CORPORAZIONI

Ove ricorrano riconosciuti motivi il Ministero delle comunicazioni (Ispettorato generale ferrovie, tramvie ed automobili) potrà accordare, se richieste prima della scadenza, proroghe ai termini di cui sopra.

Ove la concessionaria non presenti il progetto o non compia i lavori nei termini sopraindicati, incorrerà, salvo i casi di comprovata forza maggiore, in una penale di lire cento giornaliere.

Tale penale potrà essere prelevata dall'importo della cauzione di cui all'articolo 7, comma terzo, dell'atto di concessione ove la concessionaria non provveda al pagamento di essa.

## ARTICOLO 3.

Anche gli impianti di cui al precedente articolo 2 e tutti quegli altri che risultassero necessari per sopperire all'aumentata potenzialità delle due funivie, faranno parte integrante delle opere costituenti le funivie e loro dipendenze ai sensi e per gli effetti dell'articolo 6 dell'atto di concessione 9 settembre 1910.

## ARTICOLO 4.

A parziale modifica dell'articolo 10 della convenzione 9 settembre 1910, il Governo avrà facoltà di riscattare tutte e due le funivie trascorsi 20 anni dal 1° luglio 1937-XV, data di apertura all'esercizio della seconda funivia.

## ARTICOLO 5.

È in facoltà del Ministero delle comunicazioni (Ispettorato generale ferrovie, tramvie e automobili) di disporre il collaudo della seconda funivia dopo trascorsi sei mesi di esercizio.

## ARTICOLO 6.

Per tutto quanto non è contraddetto dal presente atto restano pienamente valide le disposizioni della Convenzione 9 settembre 1910.

## ARTICOLO 7.

Le spese di stipulazione della presente Convenzione, comprese quelle di registrazione, sono a carico della Società concessionaria.

L'atto stesso sarà registrato col solo pagamento del diritto fisso e non sarà valido e definitivo se non dopo approvato con legge.

\* \* \* \*

E, richiesto, io ufficiale rogante ho ricevuto e pubblicato il presente atto mediante lettura fattane a chiara ed intelligibile voce in presenza delle parti 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 al presente atto per espressa volontà delle parti, le quali hanno dichiarato di averne già presa cognizione.

Il presente atto consta di quattro fogli di carta bollata scritti parte di mio pugno e parte da persona di mia fiducia su facciate quattordici e righe nove della quindicesima, escluse le firme, e comprende tre inserzioni per foglietti quattro scritti e dattilografati su facciate cinque.

*Il Rappresentante di S. E. il Ministro per le comunicazioni*

*Firmato:* TORQUATO DE CUPIS fu Adriano.

*Il Rappresentante di S. E. il Ministro delle finanze*

*Firmato:* SALVATORE TUCCI fu Carmelo.

*Il Rappresentante della Società anonima funivie Savona-S. Giuseppe*

*Firmato:* Ing. ISIDORO BONINI di Sante.

*L'Ufficiale rogante*

*Firmato:* MICHELE SINIBALDI.

ALLEGATO A.

*Ispettorato generale F. T. A.*  
(Div. I. — N. 3422).

IL MINISTRO SEGRETARIO DI STATO PER LE COMUNICAZIONI

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

DELEGA:

Il Cav. di Gr. Cr. Dott. ANTONIO CRISPO, *Direttore generale dell'Ispettorato generale delle ferrovie, tramvie e automobili*, e in caso di assenza o impedimento, il Gr. Uff. Dott. TORQUATO DE CUPIS o il Gr. Uff. Dott. FEDERICO GABIOLI, *Ispettori Generali presso l'Ispettorato medesimo*, a stipulare e firmare con la Società funivie Savona-San Giuseppe l'atto aggiuntivo alla Convenzione 9 settembre 1910 di concessione delle funivie per il trasporto dei carboni dal porto di Savona a San Giuseppe di Cairo.

Roma, 26 giugno 1939 — Anno XVII.

*Il Ministro*  
*Firmato: BENNI.*

ALLEGATO B.

DIREZIONE GENERALE DEL TESORO  
(Div. IV — N. 141179).

IL MINISTRO DELLE FINANZE.

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

DELEGA:

il Cav. di Gr. Cr. Dott. PAOLO GRASSI, *Direttore generale del Tesoro*, ed in caso d'impedimento od assenza il Gr. Uff. Dott. GIUSEPPE VENTURA, *Ispettore Generale del Tesoro*, ovvero il Barone Comm. Dott. SALVATORE TUCCI, *Direttore capo Divisione*, a rappresentarlo, od a firmare, in sua vece, l'atto aggiuntivo da stipularsi con la Società Funivie Savona-San Giuseppe per l'esercizio della seconda funivia e per la proroga del termine di riscatto.

Roma, addì 31 luglio 1939 — Anno XVII.

*Il Ministro*  
*Firmato: THAON DI REVEL.*

ALLEGATO C.

Rep. N. 30620

ESTRATTO

DAL LIBRO VERBALI DEL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE DELLA SOCIETÀ ANONIMA FUNIVIE SAVONA-SAN GIUSEPPE CORRENTE IN SAVONA COL CAPITALE DI LIRE 30,000,000 LIBRO COMPOSTO DI 51 FOGLI DEBITAMENTE BOLLATI E VIDIMATI DAL CANCELLIERE DELEGATO DEL TRIBUNALE CIVILE E PENALE DI SAVONA IN DATA 27 SETTEMBRE 1928-VI, N. 572.

Alla pagina 131 leggesi quanto appresso:

Verbale della riunione del Consiglio di amministrazione tenuta in Torino nella sede della Società italiana per il gas, Via XX Settembre, n. 41, il 2 maggio 1939-XVII alle ore 11.

Sono presenti:

S. E. il Senatore Dott. Alfredo Frassati, Presidente; Rampone Gr. Uff. Crescentino, Consigliere Nazionale, Vice Presidente; Ing. Isidoro Bonini, Direttore Generale ed i Consiglieri Sigg.: Bolognino Comm. Col. Ing. Domenico Ferrari Ardicini Nob. Avv. Renzo; Broggi Avv. Comm. Umberto.

I Sindaci: Camagna Comm. Rag. Evasio, Presidente; Raineri Comm. Rag. Ettore, Tomatis Dott. Ing. Cav. Carlo; Peluffo Dott. Rag. Lorenzo.

Scusa l'assenza il Sindaco Comm. Rag. Luigi Pierini.

Funge da Segretario il Consigliere Comm. Col. Ing. Domenico Bolognino.

Convenzione col Ministero delle comunicazioni per l'esercizio della seconda funivia.

Il Presidente riferisce che il Ministero delle comunicazioni ha autorizzato l'esercizio della seconda funivia ed ha accolto l'istanza della Società per la proroga del termine per il riscatto, portandolo ad anni 20 dal 1° luglio 1937-XV.

Dà lettura del relativo schema di convenzione proposto dal Ministero e chiede al Consiglio di autorizzare la stipulazione.

Il Consiglio ad unanimità approva la convenzione di cui il Presidente ha dato lettura e conferisce mandato e poteri disgiuntamente al Presidente S. E. il Senatore Dott. Alfredo Frassati, al Vice presidente Rampone Gr. Uff. Crescentino, Consigliere nazionale e al Direttore generale Ing. Isidoro Bonini, perchè in nome e rappresentanza della Società intervengano alla stipulazione della convenzione col Ministero delle comunicazioni.

Esaurito l'ordine del giorno fa dare lettura del presente verbale che viene approvato seduta stante.

*Il Presidente*

*Firmato: A. FRASSATI.*

*Il Segretario*

*Firmato: BOLOGNINO.*

Estratto conforme alle corrispondenti parti dell'originale Libro Verbali sopra citato, con il quale il presente da me collazionato concorda.

In fede.

Torino, 4 maggio 1939 — Anno XVII.

*Firmato: Dott. ANNIBALE GERMANO, Notaro.*

Visto per la legalizzazione della firma del Dott. Annibale Germano, Notaio in Torino.

Torino, li 4 maggio 1939 — Anno XVII.

*Il Cancelliere delegato*

*Firmato: BONADA.*

**Proroga dei termini per la costruzione delle officine per la riparazione di locomotive e veicoli delle ferrovie della penisola Salentina concesse all'industria privata. (596)**

ARTICOLO UNICO.

È data facoltà al Ministro delle comunicazioni, di concerto con quello delle finanze, di prorogare, ove ricorrano giustificati motivi, i termini assegnati alla Società anonima italiana per le ferrovie del Sud-Est, per la

costruzione di due officine di riparazione locomotive e veicoli per le ferrovie della penisola Salentina.

**Approvazione della diffida per il riscatto della ferrovia Mantova-Modena concessa all'industria privata. (597)**

ART. 1.

È approvata, a tutti gli effetti, la diffida notificata il 7 novembre 1938-XVII alla « Società anonima per la costruzione e l'eser-

cizio della ferrovia Mantova-Modena » per il riscatto della ferrovia Sant'Antonio Mantovano-Modena con decorrenza dal 29 novembre 1939-XVIII, restando da quest'ultima data pienamente e completamente risolta la concessione della detta ferrovia accordata mediante Regio decreto 1<sup>o</sup> dicembre 1870, n. 6094.

## ART. 2.

Al Governo del Re è accordata ogni opportuna facoltà per l'effettuazione del riscatto di cui all'articolo precedente, esclusa quella di cui all'articolo 3, comma 1<sup>o</sup>, della legge 27 giugno 1912, n. 638.

Al pagamento delle somme che, ai sensi del combinato disposto degli articoli 284 e 285 della legge 20 marzo 1865, n. 2248, allegato *F*, risulteranno eventualmente dovute alla concessionaria in conseguenza del riscatto, sarà provveduto con opportuni stanziamenti a carico del bilancio del Ministero delle finanze.

## ART. 3.

Entro il termine assegnatole con l'atto di diffida la Società concessionaria dovrà presentare tutti gli elementi e conti per la determinazione dell'annualità di riscatto.

Essa dovrà inoltre presentare la dimostrazione di avere ottemperato a tutti gli obblighi prescritti dagli articoli 99 e 100 del testo unico 9 maggio 1912, n. 1447, e completare la consegna dei documenti di cui all'articolo 103 del testo unico medesimo, nonchè di quelli comprovanti la proprietà

e la libertà dei terreni occorsi per la costruzione della ferrovia e sue dipendenze, l'eseguita consegna ai rispettivi proprietari delle strade deviate per la costruzione della detta ferrovia ed infine la dimostrazione dell'eseguita tacitazione di ogni diritto o ragione relativi a tali deviazioni di strada.

Dall'insieme dei documenti suindicati dovrà risultare che la proprietà ferroviaria corrisponde esattamente ai terreni occupati e indicati nel piano catastale.

Dovrà inoltre l'identificazione della proprietà ferroviaria essere fatta sul terreno mediante l'apposizione di regolari cippi di confine, a cura, spese e sotto la esclusiva responsabilità della Società concessionaria.

Resterà a cura dello Stato di provvedere alle conseguenti volture catastali.

**Trasformazione dell'esercizio da ferroviario in automobilistico sulle linee Rovereto-Riva e Dermulo-Fondo-Mendola concesse all'industria privata. (598)**

## ARTICOLO UNICO.

Sono approvate le Convenzioni 12 dicembre e 13 dicembre 1939-XVIII stipulate tra i Delegati dei Ministri delle comunicazioni e delle finanze, in rappresentanza dello Stato ed i legali rappresentanti delle Società Anonima Ferrovia Rovereto-Riva ed Anonima Ferrovia Elettrica Alta Anaunia, per la trasformazione dell'esercizio da ferroviario in automobilistico sulle linee Rovereto-Riva e Dermulo-Fondo-Mendola, concesse all'industria privata.

N. 175 di Repertorio.

## MINISTERO PER LE COMUNICAZIONI

ISPETTORATO GENERALE FERROVIE, TRAMVIE, AUTOMOBILI  
UFFICIO CONTRATTI

**CONVENZIONE CON LA SOCIETÀ ANONIMA FERROVIA ROVERETO-MORI-ARCO-RIVA  
PER LA REGOLAZIONE DEI RAPPORTI CONSEQUENTI ALLA TRASFORMAZIONE  
DEL SERVIZIO FERROVIARIO IN SERVIZIO AUTOMOBILISTICO**

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA E D'ALBANIA

IMPERATORE D'ETIOPIA

L'anno millenovecentotrentanove, XVIII E. F. il giorno dodici del mese di dicembre in Roma ed in una sala del Ministero delle Comunicazioni dinanzi a me Comm. Dott. proc. SAVERIO DE VITO, *Capo Sezione amministrativo*, delegato alla stipulazione dei contratti dell'Ispettorato generale delle ferrovie, tramvie e automobili, e senza l'assistenza dei testimoni

XXX<sup>A</sup> LEGISLATURA — I<sup>A</sup> DELLA CAMERA DEI FASCI E DELLE CORPORAZIONI

avendovi le parti contraenti rinunciato d'accordo con me ufficiale rogante, giusta le facoltà concesse dal disposto dell'articolo 48 della vigente legge notarile in data 16 febbraio 1913, n. 89, si sono personalmente riuniti:

## DA UNA PARTE

il Sig. Gr. Uff. Dott. MICHELE CAPPuccio fu Pietro, *Direttore Capo Divisione dell'Ispettorato Generale delle ferrovie, tramvie e automobili*, in rappresentanza di S. E. il Ministro per le comunicazioni e per l'impedimento del Signor Direttore generale dell'Ispettorato medesimo, giusta delega in data 4 dicembre 1939-XVIII, n. 7018 - A. 13, che qui si allega sotto la lettera A)

e il Sig. Comm. Dott. barone SALVATORE TUCCI fu Carmelo, *Direttore Capo Divisione della Direzione generale del Tesoro*, in rappresentanza di S. E. il Ministro per le finanze e per l'impedimento del Sig. Direttore generale della Direzione generale predetta, giusta delega in data 4 dicembre 1938-XVII, n. 149007, che qui si allega sotto la lettera B); entrambi per conto e nell'interesse dell'Amministrazione dello Stato;

## E DALL'ALTRA

il Sig. Dott. Ing. ERNESTO CANobbio fu Antonio, nato a Genova Sestri e domiciliato a Como ed il Sig. GIUSEPPE CANobbio di Ernesto, nato a Como ed ivi domiciliato, nella qualità di Presidente nonché di Consigliere delegato il primo e di Vice Presidente il secondo della Società Anonima Ferrovia Rovereto-Mori-Arco-Riva, con sede in Como, capitale sociale lire 147.500, autorizzati a firmare il presente atto in nome e per conto della predetta Società in virtù della deliberazione adottata dal Consiglio di Amministrazione della Società medesima in data 13 settembre 1939-XVII, come da estratto autentico in data 27 settembre 1939-XVII, a rogito Dott. Nesi Alberto fu Francesco Regio Notaio in Como, estratto che qui si allega sotto la lettera C).

Io sottoscritto ufficiale rogante ho accertato che i predetti Signori Dott. Ing. Ernesto Canobbio fu Antonio e Giuseppe Canobbio di Ernesto hanno la piena capacità a rappresentare ed impegnare legalmente la Società sopra indicata nella loro rivestita qualità.

## PREMESSO

che mediante convenzione 24 febbraio 1928-VI, approvata con Regio decreto 8 marzo 1928-VI, n. 848, veniva accordata alla Società « Ferrovia Rovereto-Riva » la concessione del completamento da Rovereto a Mori e dell'esercizio della ferrovia Rovereto-Mori-Arco-Riva, della lunghezza di chilometri 28 + 540, con la sovvenzione cinquantennale chilometrica decorrente dal 17 maggio 1925-III, di lire 7,456.92, della quale lire 5,048.27, attribuita alla costruzione e lire 2,408.65 all'esercizio;

che con l'articolo 6 della suddetta convenzione veniva stabilito che la quota di sovvenzione relativa all'esercizio sarebbe stata riveduta allo scadere di ogni quinquennio di concessione, a termini dell'articolo 1, comma ultimo, del Regio decreto-legge 13 gennaio 1927-V, n. 106, convertito nella legge 12 gennaio 1928-VI, n. 125;

che con Regio decreto 10 agosto 1928-VI, n. 2007, veniva rettificata in lire 7,902.90 la sovvenzione chilometrica annuale, accordata per la ferrovia di cui trattasi, attribuendola per lire 5,041.20 alla costruzione e per lire 2,861.70 all'esercizio;

che mediante atto aggiuntivo 14 gennaio 1932-X approvato con Regio decreto-legge 4 febbraio 1932-X, n. 144, convertito nella legge 23 maggio 1932-X, n. 592, veniva aumentata da lire 5,041.20 a lire 5,804.80 la sovvenzione annua chilometrica di costruzione e determinata in lire 5,512.70 a chilometro la sovvenzione di esercizio per il quinquennio 17 maggio 1930-VIII-16 maggio 1935-XIII;

che la Società concessionaria, a seguito della forte contrazione di traffico verificatasi sulla ferrovia veniva autorizzata nell'agosto 1933-XI, ai sensi e per gli effetti dell'articolo 2 del Regio decreto-legge 14 ottobre 1932-X, n. 1496, convertito nella legge 8 maggio 1933-XI, n. 624, a ridurre le coppie dei treni giornalieri ed a sostituirne alcune con corse automobilistiche;

che, a decorrere dal 16 novembre 1933-XI sino a tutto il 20 ottobre 1936-XIV la Società eseguiva, con la debita autorizzazione governativa, un esercizio ferroviario ridotto e per alcune corse sostituiva il servizio ferroviario con quello automobilistico;

XXX<sup>A</sup> LEGISLATURA — I<sup>A</sup> DELLA CAMERA DEI FASCI E DELLE CORPORAZIONI

che, persistendo, nonostante l'avvenuta parziale trasformazione del servizio, la contrazione dei prodotti della linea, la Società, in accoglimento della sua domanda 6 aprile 1935, veniva autorizzata sempre a' sensi e per gli effetti dell'articolo 2 del soprarichiamato Regio decreto-legge 14 ottobre 1932-X, n. 1496, a sostituire integralmente il servizio ferroviario con quello automobilistico tanto per i viaggiatori che per le merci;

che tale integrale trasformazione del servizio veniva attuata col 21 ottobre 1936-XIV;

che dall'istruttoria eseguita per la revisione della sovvenzione è risultata la necessità di determinare, in base ai risultati dell'esercizio parzialmente trasformato, la sovvenzione di esercizio per un primo periodo dal 17 maggio 1935-XIII al 20 ottobre 1936-XIV del quinquennio 17 maggio 1935-XIII-16 maggio 1940-XVIII, salvo a far luogo in seguito, in base ai risultati dell'integrale trasformazione del servizio attuata dal 21 ottobre 1936-XIV, alla determinazione della sovvenzione per il restante periodo del quinquennio predetto e cioè dal 21 ottobre 1936-XIV al 17 maggio 1940-XVIII;

che per i quinquenni successivi è risultata la necessità di determinare la sovvenzione in base ai risultati integrali dell'esercizio totalmente trasformato relativo a tutto il periodo precedente a quello per il quale la sovvenzione dovrà essere determinata;

che si è anche riconosciuta la necessità di demolire la ferrovia non più rispondente per le sue caratteristiche ai nuovi bisogni del traffico locale ed all'esigenze turistiche della zona;

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

## ARTICOLO 1.

La società concessionaria della ferrovia Rovereto-Mori-Arco-Riva ha l'obbligo di effettuare, con decorrenza dal 21 ottobre 1936-XIV, il servizio automobilistico in sostituzione di quello ferroviario tanto per i viaggiatori e bagagli, che per le merci, sotto l'osservanza delle prescrizioni che il Ministero delle comunicazioni (Ispettorato generale ferrovie, tramvie ed automobili) riterrà di fare anche allo scopo di stabilire le cautele necessarie a garantire con continuità, per tutta la residua durata della concessione ferroviaria, la sicurezza, regolarità ed efficienza dell'esercizio in relazione ad ogni possibile esigenza dei traffici ed ai progressi della tecnica dei trasporti.

## ARTICOLO 2.

L'esercizio automobilistico verrà eseguito secondo il programma stabilito per l'esercizio ferroviario con l'articolo 8 del capitolato annesso alla convenzione 24 febbraio 1928-VI, approvata con Regio decreto 8 marzo 1928-VI n. 848 e nessuna modificazione potrà essere apportata senza la preventiva autorizzazione del Ministero delle comunicazioni.

Per il servizio trasformato saranno mantenute le tariffe e le agevolazioni già vigenti per la ferrovia ed anche per queste nessuna modificazione potrà essere apportata senza la preventiva autorizzazione del Ministero delle comunicazioni.

## ARTICOLO 3.

Gli immobili, gli impianti fissi ed in genere tutto quanto costituisce la linea e le sue dipendenze ad eccezione delle linee telegrafiche e telefoniche, già in servizio della ferrovia, che la società riconosce di proprietà dell'Amministrazione delle Poste e dei Telegrafi dello Stato, e ad eccezione, altresì, di quanto dal Ministero delle comunicazioni potrà essere ritenuto necessario per il disimpegno del servizio trasformato, saranno alienati a cura dell'Amministrazione governativa con le modalità che essa si riserva di stabilire a suo insindacabile giudizio.

La Società assume l'obbligo di prestarsi a tutti gli adempimenti che per l'alienazione predetta le potranno essere richiesti, nonchè di provvedere, sino a che questa non sarà integralmente avvenuta, alla custodia degli impianti.

## ARTICOLO 4.

Le somme ricavate dalla alienazione degli immobili, impianti fissi e di tutto quanto costituisce la linea e le sue dipendenze saranno incamerate dallo Stato, il quale corrisponderà alla Società sull'importo complessivo delle somme ricavate, dal giorno dell'effettivo



XXX<sup>A</sup> LEGISLATURA — I<sup>A</sup> DELLA CAMERA DEI FASCI E DELLE CORPORAZIONI

incameramento e per tutta la residua durata della concessione, l'interesse annuo nella misura del 5 per cento.

La sovvenzione di esercizio sarà però annualmente ridotta, entro i limiti della sovvenzione stessa, di una quota corrispondente all'importo degli interessi percepiti dalla Società; questi, come la sovvenzione, non saranno più corrisposti in caso di decadenza della Società dalla concessione e per i periodi di tempo nei quali, per cause non derivanti da forza maggiore debitamente accertate, l'esercizio venisse in tutto od in parte sospeso o desse luogo a gravi e ripetute irregolarità. Il pagamento così della sovvenzione come degli interessi resterà sospeso nel caso che la Società non si presti agli adempimenti di cui all'ultimo comma del precedente articolo 3.

## ARTICOLO 5.

Per il periodo dal 17 maggio 1935-XIII al 20 ottobre 1936-XIV lo Stato corrisponderà la sovvenzione di esercizio in ragione di annue lire 157,322.46 pari ad annue lire 5,512.70 per ciascuno dei chilometri 28 + 540 di lunghezza della ferrovia.

Per il periodo dal 21 ottobre 1936-XIV al 16 maggio 1940-XVIII l'importo della sovvenzione annua sarà determinata dall'Amministrazione governativa, entro i limiti di quella di cui al comma precedente, tenendo conto dei risultati, sia per i prodotti che per le spese, del periodo dal 21 ottobre 1936-XIV al 20 ottobre 1937-XV, durante il quale è stato attuato l'esercizio integralmente trasformato.

Per il quinquennio 16 maggio 1940-XVIII-15 maggio 1945-XXIII e per i successivi sino alla scadenza della concessione la sovvenzione sarà pure determinata dall'Amministrazione governativa, entro i limiti di quella di cui al comma primo del presente articolo, ed in base ai risultati dell'esercizio, sia per i prodotti che per le spese, del periodo precedente quello cui si riferisce la sovvenzione da determinare.

## ARTICOLO 6.

Sull'importo complessivo della sovvenzione che sarà liquidato alla Società in applicazione del precedente articolo 5, comma 1<sup>o</sup>, saranno operate le seguenti trattenute:

a) lire 61,018 per i fondi di rinnovo relativi al periodo 17 maggio 1935-XIII-16 maggio 1936-XIV; detta somma sarà attribuita per lire 28,540 al fondo di rinnovamento del materiale metallico d'armamento e per lire 32,478 al fondo di rinnovamento del materiale rotabile e di esercizio;

b) lire 26,245.70 per i fondi di rinnovo relativi al periodo 17 maggio-20 ottobre 1936-XIV; detta somma sarà attribuita per lire 12,275.85 al fondo di rinnovamento del materiale metallico d'armamento e per lire 13,969.85 al fondo di rinnovamento del materiale rotabile e di esercizio.

Le somme come sopra trattenute saranno versate a cura dell'Amministrazione governativa alla Cassa depositi e prestiti per essere investite, a cura della Cassa medesima, in titoli dello Stato o da esso garantiti, che saranno ivi conservati in deposito vincolato per capitale ed interessi in esecuzione dell'articolo 10, comma secondo, del Regio decreto-legge 2 agosto 1929-VII, n. 2150.

## ARTICOLO 7.

La Società concessionaria è tenuta a reintegrare il fondo di rinnovo del materiale metallico d'armamento, della somma di lire 242,570.40 corrispostale a titolo di prestito mediante prelievo sul fondo stesso, nonchè a rivalere detto fondo di tutti gli interessi che ad esso sono venuti a mancare in conseguenza della disposta alienazione dei titoli nei quali le relative somme si trovano investite.

In sede di determinazione dell'importo della sovvenzione relativa al periodo 21 ottobre 1936-XIV-16 maggio 1940-XVIII, e di quelli relativi alla sovvenzione per i quinquenni successivi l'Amministrazione governativa determinerà insindacabilmente, in relazione all'importo della corrispondente partita computata nei singoli piani finanziari, l'ammontare dei fondi di rinnovo che la Società concessionaria è tenuta annualmente a costituire.

L'Amministrazione governativa determinerà altresì insindacabilmente l'ammontare della somma da trattarsi su ciascuna annualità di sovvenzione per reintegrare il fondo di rinnovo

XXX<sup>A</sup> LEGISLATURA — I<sup>A</sup> DELLA CAMERA DEI FASCI E DELLE CORPORAZIONI

del materiale metallico d'armamento della somma di cui, giusta il comma primo del presente articolo, la Società risultasse ancora in debito dopo il versamento di cui al comma terzo del successivo articolo 8.

Su ciascuna annualità di sovvenzione sarà pure trattenuto, fino a capienza, l'ammontare dei fondi di rinnovo, che saranno versati a cura dell'Amministrazione governativa alla Cassa depositi e prestiti per essere investiti nei modi stabiliti dal comma ultimo del precedente articolo 6; per la parte dei fondi di rinnovo eventualmente in eccedenza la Società concessionaria è tenuta a provvedere direttamente nei modi stabiliti dall'articolo 10 del decreto-legge 2 agosto 1929-VII, n. 2150 convertito nella legge 22 dicembre 1930-XI, n. 1752.

Il fondo di rinnovamento del materiale metallico d'armamento, reintegrato di quanto da esso prelevato, sarà tenuto distinto da quello per il materiale rotabile e d'esercizio e non potrà essere impiegato se non per emergenze di carattere straordinario e dietro l'autorizzazione dell'Amministrazione governativa; alla fine della concessione esso passerà in proprietà dello Stato.

Il fondo per il materiale rotabile e d'esercizio della ferrovia da costituirsi con le somme che ad esso affluiranno col versamento di cui al comma 4 del successivo articolo 8 e con gli ordinari versamenti annuali, sarà impiegato, sempre con l'autorizzazione dell'Amministrazione governativa, al rinnovamento degli autoveicoli; la parte non erogata alla fine della concessione sarà ripartita tra lo Stato e la Società nella proporzione di cui all'articolo 13, comma ultimo, della convenzione 24 febbraio 1928-VI; in caso di decadenza, però, essa passa integralmente in proprietà dello Stato.

Per il caso che alla fine della concessione od in caso di decadenza la consistenza reale dei fondi di rinnovamento fosse inferiore all'importo di quanto spettante allo Stato sull'ammontare matematico dei fondi stessi al netto delle erogazioni autorizzate, la Società assume sin d'ora l'obbligo di corrispondere allo Stato la differenza mancante ovvero di cedere ad esso una parte del materiale automobilistico che, a stima, risulti equivalente alla somma necessaria ad integrare quanto spettante allo Stato.

## ARTICOLO 8.

La Società è autorizzata ad alienare tutto il materiale rotabile e di esercizio della ferrovia con esclusione di quello eventualmente necessario per l'espletamento dell'esercizio trasformato. Dell'ottenuto ricavo essa sarà tenuta a dare la documentazione nelle forme e con le modalità che saranno determinate dall'Amministrazione governativa.

Sul ricavato dell'alienazione di cui al comma precedente la Società è autorizzata a rivalersi della somma di lire 354,938.05, da essa erogata per l'acquisto dei mezzi automobilistici in eccedenza agli importi di lire 315,087.75 e lire 242,570.40 rispettivamente corrispostile mediante prelievo dai costituiti fondi di rinnovo del materiale rotabile e di esercizio e del materiale metallico d'armamento.

L'eventuale eccedenza dovrà essere versata alla Cassa depositi e prestiti con le modalità e garanzie di cui all'articolo 10 del Regio decreto-legge 2 agosto 1929-VII, n. 2150, per reintegrare entro i limiti di capienza, ai sensi del precedente articolo 7, il fondo di rinnovo del materiale metallico d'armamento.

L'ulteriore rimanenza che risultasse eventualmente disponibile dopo il completo reintegro del fondo di rinnovo del materiale metallico d'armamento dovrà pure essere versata alla Cassa depositi e prestiti sempre con le modalità e garanzie di cui all'articolo 10 del Regio decreto-legge 2 agosto 1929-VII, n. 2150, fino alla concorrenza dell'importo di lire 315,087.75 con imputazione al fondo di rinnovamento del materiale rotabile e d'esercizio.

L'importo che risultasse ancora disponibile dopo la completa effettuazione dei reintegri di cui ai commi 3 e 4 del presente articolo resta di libera disponibilità della Società.

## ARTICOLO 9.

Per la sorveglianza sull'esercizio automobilistico della linea il concessionario corrisponderà la tassa di cui all'articolo 5 del Regio decreto 21 ottobre 1923-I, n. 2386.

## ARTICOLO 10.

Per tutto quanto non è contraddetto nel presente atto restano pienamente valide le disposizioni contenute nella convenzione di concessione della ferrovia e nel successivo atto aggiuntivo.

ARTICOLO 11.

Il presente atto che sarà registrato col solo pagamento del diritto fisso, non sarà valido e definitivo se non dopo approvato con legge.

\* \* \* \*

E, richiesto, io Ufficiale rogante ho ricevuto e pubblicato il presente atto mediante lettura fattane a chiara ed intelligibile voce in presenza delle parti 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 al presente atto per espressa volontà delle parti che hanno dichiarato di averne già presa cognizione.

Il presente atto consta di otto fogli di carta bollata scritti parte di mio pugno e parte da persona di mia fiducia su facciate ventisette e righe tre della ventottesima e contiene tre inserzioni per foglietti dieci dattilografati su facciate sedici.

*Il Rappresentante di S. E. il Ministro delle comunicazioni*

*Firmato:* MICHELE CAPPuccio fu Pietro

*Il Rappresentante di S. E. il Ministro delle finanze*

*Firmato:* SALVATORE TUCCI fu Carmelo

*I Rappresentanti della Società anonima ferrovia Rovereto-Mori-Arco-Riva*

*Firmato:* Ing. ERNESTO CANOBBIO fu Antonio

» GIUSEPPE CANOBBIO di Ernesto.

*L'Ufficiale rogante*

*Firmato:* SAVERIO DE VITO.

ALLEGATO A.

ISPETTORATO GENERALE FERROVIE

(Div. 1<sup>a</sup> - N. 7018/A. 13)

IL MINISTRO SEGRETARIO DI STATO PER LE COMUNICAZIONI

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

DELEGA:

il Cav. di Gr. Cr. Dott. ANTONIO CRISPO, *Direttore generale dell'Ispettorato generale delle ferrovie, tramvie e automobili*, ed in caso di impedimento od assenza il Gr. Uff. Dott. TORQUATO DE CUPIS, *Ispettore generale*, ovvero il Gr. Uff. Dott. FEDERIGO GABIOLI, *Ispettore generale*, ovvero il Gr. Uff. Dott. MICHELE CAPPuccio, *Direttore capo divisione*, a rappresentarlo ed a firmare in sua vece la convenzione da stipulare con la Società anonima ferrovia Rovereto-Riva per la regolazione dei rapporti conseguenti alla trasformazione del servizio ferroviario in servizio automobilistico.

Roma, 4 dicembre 1939 - Anno XVIII.

*Il Ministro*

*Firmato:* HOST VENTURI.

ALLEGATO B.

DIREZIONE GENERALE DEL TESORO  
(Div. IV — N. 149007)

IL MINISTRO DELLE FINANZE

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

DELEGA:

il Cav. di Gr. Cr. Dott. PAOLO GRASSI, *Direttore generale del tesoro*, ed in caso di impedimento od assenza il Gr. Uff. Dott. GIUSEPPE VENTURA, *Ispettore generale del tesoro*, ovvero il barone Comm. Dott. SALVATORE TUCCI, *Direttore capo divisione*, a rappresentarlo ed a firmare, in sua vece, la convenzione da stipularsi con la Società anonima ferrovia Rovereto-Riva per la regolazione dei rapporti conseguenti alla trasformazione del servizio ferroviario in servizio automobilistico.

Roma, 1<sup>o</sup> dicembre 1938 — Anno XVII.

*Il Ministro*

*Firmato:* THAON DI REVEL.

ALLEGATO C.

N. 16400/9283 Rep.

Certifico io notaio sottoscritto che in parte della pagina 254 e nelle pagine 255, 256, 257, 258, 259, 260, 261, 262, 263, 264, 265, 266, 267 e in parte della pagina 268 del libro dei verbali del Consiglio di amministrazione della spettabile Società anonima ferrovia Rovereto-Mori-Arco-Riva, con sede in Como, capitale sociale lire 147,500, libro regolarmente tenuto, bollato e vidimato dal Cancelliere del Regio tribunale civile e penale di Rovereto, in data 13 settembre 1939-XVII leggesi quanto segue:

VERBALE DELL'ADUNANZA DEL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE DELLA SOCIETÀ ANONIMA FERROVIA ROVERETO-MORI-ARCO-RIVA TENUTASI IN COMO PRESSO LA SEDE SOCIALE IL GIORNO 13 SETTEMBRE 1939-XVII.

Convocati d'urgenza dal Presidente sono intervenuti i signori Canobbio Dott. Ing. Ernesto Presidente, Giuseppe Canobbio Vice Presidente, Cappi Dott. Ing. Francesco e Canobbio Pier Luigi Amministratori, Rag. Leonardo Canobbio Amministratore e Segretario del Consiglio e i Sindaci signori Dott. Ing. Giuseppe Calastri e Renzo Boglione.

Costatata la validità dell'adunanza il Consiglio passa alla trattazione degli oggetti all'ordine del giorno.

APPUNTAMENTO 1<sup>o</sup>. — *Delibera di approvazione dello schema di convenzione per regolare in via definitiva la trasformazione sulla linea Rovereto-Mori-Arco-Riva del servizio da ferroviario in automobilistico e per la revisione della sovvenzione e designazione dei rappresentanti del Consiglio di amministrazione che intervengono alla stipula dell'atto.*

Il Presidente dà comunicazione al Consiglio della lettera del Ministero delle comunicazioni, Circolo ferroviario di ispezione della Venezia Tridentina, del 6 settembre 1939-XVII, n. 7353, oggetto schema di convenzione per la trasformazione del servizio e il Consiglio, previa lettura da parte del Segretario dello schema di convenzione e previe le opportune informazioni e gli schiarimenti forniti dal Presidente, prende la seguente formale delibera:

PREMESSO:

che mediante convenzione 24 febbraio 1928-VI, approvata con Regio decreto 8 marzo 1928-VI, n. 848, veniva accordata alla Società « Ferrovia Rovereto-Riva » la concessione del completamento da Rovereto a Mori e dell'esercizio della ferrovia Rovereto-Mori-Arco-Riva,

XXX<sup>A</sup> LEGISLATURA — I<sup>A</sup> DELLA CAMERA DEI FASCI E DELLE CORPORAZIONI

della lunghezza di chilometri 28 + 540, con la sovvenzione cinquantennale chilometrica, decorrente dal 17 maggio 1925-III, di lire 7,456.92 delle quali lire 5,048.27 attribuite alla costruzione e lire 2,408.65 all'esercizio;

che con l'articolo 6 della suddetta convenzione veniva stabilito che la quota di sovvenzione relativa all'esercizio sarebbe stata riveduta allo scadere di ogni quinquennio di concessione, a termini dell'articolo 1, comma ultimo, del Regio decreto-legge 13 gennaio 1927-V, n. 106, convertito nella legge 12 gennaio 1928-VI, n. 125;

che con Regio decreto 10 agosto 1928-VI, n. 2007, veniva rettificata in lire 7,902.90 la sovvenzione chilometrica annuale, accordata per la ferrovia di cui trattasi, attribuendola per lire 5,041.20 alla costruzione e per lire 2,861.70 all'esercizio;

che mediante atto aggiuntivo 14 gennaio 1932-X, approvato con Regio decreto-legge 4 febbraio 1932-X, n. 144, convertito nella legge 23 maggio 1932-X, n. 592, veniva aumentata da lire 5,041.20 a lire 5,804.80 la sovvenzione annua chilometrica di costruzione e determinata in lire 5,512.70 a chilometro la sovvenzione di esercizio per il quinquennio 17 maggio 1930-VIII-16 maggio 1935-XIII;

che la Società concessionaria, a seguito della forte contrazione di traffico verificatasi sulla ferrovia veniva autorizzata nell'agosto 1933-XI, ai sensi e per gli effetti dell'articolo 2 del Regio decreto-legge 14 ottobre 1932-X, n. 1496, convertito nella legge 8 maggio 1933-XI, n. 624, a ridurre le coppie dei treni giornalieri ed a sostituirne alcune con corse automobilistiche;

che a decorrere dal 16 novembre 1933-XII sino a tutto il 20 ottobre 1936-XIV la Società eseguiva, con la debita autorizzazione governativa, un esercizio ferroviario ridotto e per alcune corse sostituiva il servizio ferroviario con quello automobilistico;

che persistendo, non ostante l'avvenuta parziale trasformazione del servizio, la contrazione dei prodotti della linea, la Società, in accoglimento della sua domanda 6 aprile 1935-XIII veniva autorizzata, sempre a sensi e per gli effetti dell'articolo 2 del soprarichiamato Regio decreto-legge 14 ottobre 1932-X, n. 1496, a sostituire integralmente il servizio ferroviario con quello automobilistico tanto per i viaggiatori che per le merci;

che tale integrale trasformazione del servizio veniva attuata col 21 ottobre 1936-XIV;

che dall'istruttoria eseguita per la revisione della sovvenzione è risultata la necessità di determinare, in base ai risultati dell'esercizio parzialmente trasformato, la sovvenzione di esercizio per un primo periodo dal 17 maggio 1935 -XIII al 20 ottobre 1936-XIV del quinquennio 17 maggio 1935-XIII-16 maggio 1940-XVIII, salvo a far luogo in seguito, in base ai risultati dell'integrale trasformazione del servizio attuata dal 21 ottobre 1936-XIV, alla determinazione della sovvenzione per il restante periodo del quinquennio predetto e cioè dal 21 ottobre 1936-XIV al 17 maggio 1940-XVIII;

che per i quinquenni successivi è risultata la necessità di determinare la sovvenzione in base ai risultati integrali dell'esercizio totalmente trasformato, relativo a tutto il periodo precedente a quello per il quale la sovvenzione dovrà essere determinata;

che si è anche riconosciuta la necessità di demolire la ferrovia non più rispondente per le sue caratteristiche ai nuovi bisogni del traffico locale ed alle esigenze turistiche della zona;

tutto ciò premesso le parti, come sopra costituite, mentre confermano e ratificano la precedente narrativa, che forma parte integrante di questo atto, convengono e stipulano quanto appresso:

## ARTICOLO 1.

La Società concessionaria della ferrovia Rovereto-Mori-Arco-Riva ha l'obbligo di effettuare con decorrenza dal 21 ottobre 1936-XIV il servizio automobilistico in sostituzione di quello ferroviario tanto per i viaggiatori e bagagli che per le merci, sotto l'osservanza delle prescrizioni che il Ministero delle comunicazioni (Ispettorato generale ferrovie, tramvie ed automobili) riterrà di fare anche allo scopo di stabilire le cautele necessarie a garantire con continuità, per tutta la residua durata della concessione ferroviaria, la sicurezza, regolarità ed efficienza dell'esercizio in relazione ad ogni possibile esigenza dei traffici ed ai progressi della tecnica dei trasporti.

XXX<sup>A</sup> LEGISLATURA — I<sup>A</sup> DELLA CAMERA DEI FASCI E DELLE CORPORAZIONI

## ARTICOLO 2.

L'esercizio automobilistico verrà eseguito secondo il programma stabilito per l'esercizio ferroviario con l'articolo 8 del capitolato annesso alla convenzione 24 febbraio 1928-VI approvato con Regio decreto 8 marzo 1928-VI, n. 848, e nessuna modificazione potrà essere apportata senza la preventiva autorizzazione del Ministero delle comunicazioni.

Per il servizio trasformato saranno mantenute le tariffe e le agevolazioni già vigenti per la ferrovia ed anche per queste nessuna modificazione potrà essere apportata senza la preventiva autorizzazione del Ministero delle comunicazioni.

## ARTICOLO 3.

Gli immobili, gli impianti fissi ed in genere tutto quanto costituisce la linea e le sue dipendenze ad eccezione delle linee telegrafiche e telefoniche, già in servizio della ferrovia, che la Società riconosce di proprietà dell'Amministrazione delle poste e dei telegrafi dello Stato, e ad eccezione, altresì, di quanto dal Ministero delle comunicazioni potrà essere ritenuto necessario per il disimpegno del servizio trasformato, saranno alienati a cura dell'Amministrazione governativa, con le modalità che essa si riserva di stabilire a suo insindacabile giudizio.

La Società assume l'obbligo di prestarsi a tutti gli adempimenti che per l'alienazione predetta le potranno essere richiesti, nonchè di provvedere sino a che questa non sarà integralmente avvenuta, alla custodia degli impianti.

## ARTICOLO 4.

Le somme ricavate dall'alienazione degli immobili, impianti fissi e di tutto quanto costituisce la linea e le sue dipendenze, saranno incamerate dallo Stato, il quale corrisponderà alla Società sull'importo complessivo delle somme ricavate, dal giorno dell'effettivo incameramento e per tutta la residua durata della concessione, l'interesse annuo nella misura del 5 per cento.

La sovvenzione di esercizio sarà però annualmente ridotta, entro i limiti della sovvenzione stessa, di una quota corrispondente all'importo degli interessi percepiti dalla Società; questi, come la sovvenzione, non saranno più corrisposti in caso di decadenza della Società dalla concessione e per i periodi di tempo nei quali, per cause non derivanti da forza maggiore, debitamente accertate, l'esercizio venisse in tutto od in parte sospeso o desse luogo a gravi e ripetute irregolarità. Il pagamento così della sovvenzione come degli interessi resterà sospeso nel caso che la Società non si presti agli adempimenti di cui all'ultimo comma del precedente articolo 3.

## ARTICOLO 5.

Per il periodo dal 17 maggio 1935-XIII al 20 ottobre 1936-XIV lo Stato corrisponderà la sovvenzione di esercizio in ragione di annue lire 157,332.46 pari ad annue lire 5,512.70 per ciascuno dei chilometri 28 + 540 di lunghezza della ferrovia.

Per il periodo dal 21 ottobre 1936-XIV al 16 maggio 1940-XVIII l'importo della sovvenzione annua sarà determinato dall'Amministrazione governativa, entro i limiti di quella di cui al comma precedente, tenendo conto dei risultati, sia per i prodotti che per le spese, del periodo dal 21 ottobre 1936-XV al 20 ottobre 1937-XVI, durante il quale è stato attuato l'esercizio integralmente trasformato.

Per il quinquennio 16 maggio 1940-XVIII-15 maggio 1945-XXIII e per i successivi sino alla scadenza della concessione la sovvenzione sarà pure determinata dall'Amministrazione governativa entro i limiti di quella di cui al comma 1 del presente articolo, ed in base ai risultati dell'esercizio, sia per i prodotti che per le spese, del periodo precedente quello cui si riferisce la sovvenzione da determinare.

## ARTICOLO 6.

Sull'importo complessivo della sovvenzione che sarà liquidato alla Società in applicazione del precedente articolo 5, comma 1°, saranno operate le seguenti trattenute:

a) lire 61,018 per i fondi di rinnovo relativi al periodo 17 maggio 1935-XIII-16 maggio 1936-XIV; detta somma sarà attribuita per lire 28,540 al fondo di rinnovamento del materiale metallico d'armamento e per lire 32,478 al fondo di rinnovamento del materiale rotabile e di esercizio;

XXX<sup>A</sup> LEGISLATURA — I<sup>A</sup> DELLA CAMERA DEI FASCI E DELLE CORPORAZIONI

b) lire 26,245.70 per i fondi di rinnovo relativi al periodo 17 maggio-20 ottobre 1936-XIV; detta somma sarà attribuita per lire 12,275.85 al fondo di rinnovamento del materiale metallico d'armamento e per lire 13,969.85 al fondo di rinnovamento del materiale rotabile e di esercizio.

Le somme come sopra trattenute saranno versate a cura dell'Amministrazione governativa alla Cassa depositi e prestiti per essere investite, a cura della Cassa medesima, in titoli dello Stato o da esso garantiti, che saranno ivi conservati in deposito vincolato per capitale ed interessi in esecuzione dell'articolo 10, comma 2° del Regio decreto-legge 2 agosto 1929-VII, n. 2150.

## ARTICOLO 7.

La Società concessionaria è tenuta a reintegrare il fondo di rinnovo del materiale metallico d'armamento, della somma di lire 242,570.40 corrispostale a titolo di prestito mediante prelievo sul fondo stesso, nonchè a rivalere detto fondo di tutti gli interessi che ad esso sono venuti a mancare in conseguenza della disposta alienazione dei titoli nei quali le relative somme si trovano investite.

In sede di determinazione dell'importo della sovvenzione relativa al periodo 21 ottobre 1936-XIV-16 maggio 1940-XVIII e di quelli relativi alla sovvenzione per i quinquenni successivi, l'Amministrazione governativa determinerà insindacabilmente, in relazione all'importo della corrispondente partita computata nei singoli piani finanziari, l'ammontare dei fondi di rinnovo che la Società concessionaria è tenuta annualmente a costituire.

L'Amministrazione governativa determinerà altresì insindacabilmente l'ammontare della somma da trattenersi su ciascuna annualità di sovvenzione per reintegrare il fondo di rinnovo del materiale metallico d'armamento della somma di cui, giusta il comma 1° del presente articolo, la Società risultasse ancora in debito dopo il versamento di cui al comma 3° del successivo articolo 8.

Su ciascuna annualità di sovvenzione sarà pure trattenuto, fino a capienza, l'ammontare dei fondi di rinnovo, che saranno versati a cura dell'Amministrazione governativa alla Cassa depositi e prestiti per essere investiti nei modi stabiliti dal comma ultimo del precedente articolo 6; per la parte dei fondi di rinnovo eventualmente in eccedenza la Società concessionaria è tenuta a provvedere direttamente nei modi stabiliti dall'articolo 10 del decreto-legge 2 agosto 1929-VII, n. 2150, convertito nella legge 22 dicembre 1930-IX, n. 1752.

Il fondo di rinnovamento del materiale metallico d'armamento, reintegrato di quanto da esso prelevato, sarà tenuto distinto da quello per il materiale rotabile e di esercizio e non potrà essere impiegato se non per emergenze di carattere straordinario e dietro l'autorizzazione dell'Amministrazione governativa. Alla fine della Concessione esso passerà in proprietà dello Stato.

Il fondo per il materiale rotabile e d'esercizio della ferrovia da costituirsi con le somme che ad esso affluiranno col versamento di cui al comma 4 del successivo articolo 8 e con gli ordinari versamenti annuali sarà impiegato, sempre con l'autorizzazione dell'Amministrazione governativa, al rinnovamento degli autoveicoli; la parte non erogata alla fine della concessione sarà ripartita tra lo Stato e la Società nella proporzione di cui all'articolo 13, comma ultimo, della convenzione 24 febbraio 1928-VI; in caso di decadenza, però, essa passa integralmente in proprietà dello Stato.

Per il caso che alla fine della concessione od in caso di decadenza la consistenza reale dei fondi di rinnovamento fosse inferiore all'importo di quanto spettante allo Stato sull'ammontare matematico dei fondi stessi al netto delle erogazioni autorizzate, la Società assume sin d'ora l'obbligo di corrispondere allo Stato la differenza mancante ovvero di cedere ad esso una parte del materiale automobilistico che, a stima, risulti equivalente alla somma necessaria ad integrare quanto spettante allo Stato.

## ARTICOLO 8.

La Società è autorizzata ad alienare tutto il materiale rotabile e di esercizio della ferrovia con esclusione di quello eventualmente necessario per l'espletamento dell'esercizio trasformato. Dell'ottenuto ricavo essa sarà tenuta a dare la documentazione nelle forme e con le modalità che saranno determinate dall'Amministrazione governativa.

Sul ricavato della alienazione di cui al comma precedente la Società è autorizzata a rivalersi della somma di lire 354,938.05 da essa erogata per l'acquisto dei mezzi automobilistici in eccedenza agli importi di lire 315,087.75 e lire 242,570.40 rispettivamente corrispostile me-

XXX<sup>A</sup> LEGISLATURA — I<sup>A</sup> DELLA CAMERA DEI FASCI E DELLE CORPORAZIONI

dante prelievo dai costituiti fondi di rinnovo del materiale rotabile e di esercizio e del materiale metallico di armamento.

L'eventuale eccedenza dovrà essere versata alla Cassa depositi e prestiti con le modalità e garanzie di cui all'articolo 10 del Regio decreto-legge 2 agosto 1929-VII, n. 2150, per reintegrare entro i limiti di capienza, ai sensi del precedente articolo 7, il fondo di rinnovo del materiale metallico d'armamento.

L'ulteriore rimanenza che risultasse eventualmente disponibile dopo il completo reintegro del fondo di rinnovo del materiale metallico d'armamento, dovrà pure essere versata alla Cassa depositi e prestiti, sempre con le modalità e garanzie di cui all'articolo 10 del Regio decreto-legge 2 agosto 1929-VII, n. 2150, fino alla concorrenza dell'importo di lire 315,087.75 con imputazione al fondo di rinnovamento del materiale rotabile e d'esercizio.

L'importo che risultasse ancora disponibile dopo la completa effettuazione dei reintegri di cui ai commi 3 e 4 del presente articolo resta di libera disponibilità della Società.

## ARTICOLO 9.

Per la sorveglianza dell'esercizio automobilistico della linea il concessionario corrisponderà la tassa di cui all'articolo 5 del Regio decreto 21 ottobre 1923-I, n. 2386.

## ARTICOLO 10.

Per tutto quanto non è contraddetto nel presente atto restano pienamente valide le disposizioni contenute nella Convenzione di concessione della ferrovia e nel successivo atto aggiuntivo.

## ARTICOLO 11.

Il presente atto, che sarà registrato col solo pagamento del diritto fisso, non sarà valido e definitivo se non dopo approvato con legge.

\* \* \* \*

Il Consiglio delibera inoltre di delegare a rappresentarlo alla stipula dell'atto i signori Cannobbio dott. ing. Ernesto fu Antonio presidente e consigliere delegato e Canobbio Giuseppe di Ernesto vice presidente, espressamente autorizzandoli a firmare lo schema predetto ed accettare tutte quelle altre clausole che il Ministero delle comunicazioni ritenesse opportuno introdurre nell'atto, nei riguardi del personale e per escludere eventualmente dalla demolizione di cui all'articolo 3 i materiali della linea telegrafica, dei quali l'Amministrazione dei telegrafi dello Stato rivendica la proprietà e per l'eventualità che in sede di stipula dovesse essere modificato l'articolo 9 del presente schema di convenzione in seguito alla emanazione di una nuova legge che sostituirà l'articolo 5 del Regio decreto 21 ottobre 1923-II, n. 2386, autorizzandoli ad accettare tutte quelle modifiche che si rendessero necessarie e fossero all'uopo concordate.

Il Consiglio approva fin d'ora l'operato dei soprannominati delegati da lui designati.

APPUNTAMENTO 2° — *Approvazione del verbale dell'adunanza.*

Il Presidente fa dar lettura dal Segretario del consiglio del verbale dell'adunanza che viene approvato alla unanimità senza osservazioni.

Letto, approvato e sottoscritto.

*Consiglio di Amministrazione**Il Segretario*

F.to: LEONARDO CANOBBIO

*Il Presidente*

F.to: Ing. E. CANOBBIO

Como, 27 (ventisette) settembre 1939 (millenovecentotrentanove) — Anno XVII.

F.to: NESSI ALBERTO *Notaio*, residente a Como.

Visto per la legalizzazione della firma del signor notaio Alberto Nessi.

Como, Regio tribunale, addì 27 settembre 1939 — Anno XVII.

*Il Cancelliere Capo Delegato*

F.to: BRANZONI PIETRO.



MINISTERO PER LE COMUNICAZIONI  
ISPETTORATO GENERALE FERROVIE TRAMVIE AUTOMOBILI.  
UFFICIO CONTRATTI.

**CONVENZIONE PER LA REGOLAZIONE DEI RAPPORTI CONSEGUENTI ALLA TRASFOR-  
MAZIONE SULLA LINEA DERMULO-FONDO-MENDOLA DEL SERVIZIO FERROVIARIO  
IN SERVIZIO AUTOMOBILISTICO**

VITTORIO EMANUELE III  
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE  
RE D'ITALIA E D'ALBANIA  
IMPERATORE D'ETIOPIA

L'anno millenovecentotrentanove, anno XVIII E. F., il giorno tredici del mese di dicembre in Roma ed in una sala del Ministero delle comunicazioni, dinanzi a me Comm. Dott. Proc. SEVERIO DE VITO, *Capo sezione amministrativo*, delegato alla stipulazione dei contratti dell'Ispettorato generale delle ferrovie, tramvie ed automobili, e senza l'assistenza dei testimoni avendovi le parti contraenti rinunciato d'accordo con me ufficiale rogante, giusta le facoltà concesse dal disposto dell'articolo 48 della vigente legge notarile in data 16 febbraio 1913, n. 89, si sono personalmente riuniti:

DA UNA PARTE:

il signor Gr. Uff. Dott. MICHELE CAPPUCCIO fu Pietro, *Direttore capo divisione dell'Ispettorato generale delle ferrovie, tramvie ed automobili*, in rappresentanza di S. E. il Ministro delle comunicazioni e per l'impedimento del signor Direttore generale dell'Ispettorato generale medesimo, giusta delega in data 4 dicembre 1939-XVIII, n. 7017, che qui si allega sotto la lettera A); ed il signor Comm. Dott. Barone SALVATORE TUCCI fu Carmelo, *Direttore capo divisione presso la direzione generale del Tesoro*, in rappresentanza di S. E. il Ministro delle finanze e per l'impedimento del signor Direttore generale della Direzione generale predetta, giusta delega in data 15 ottobre 1939-XVII, n. 142733, Div. IV, che qui si allega sotto la lettera B); entrambi per conto e nell'interesse dell'Amministrazione dello Stato:

E DALL'ALTRA

il signor Consigliere nazionale Gr. Uff. Dott. PIETRO TERENCE CHIESA fu Carlo, nato a Broni e domiciliato a Torino, *Presidente del Consiglio di amministrazione della Società anonima per azioni ferrovia elettrica locale dell'Alta Anaunia*, con sede in Trento, autorizzato a firmare la presente convenzione in virtù di deliberazione del Consiglio di amministrazione della detta Società, adottata in data 12 settembre 1939-XVII, come da estratto autentico diciotto settembre millenovecentotrentanove, n. 6087/5128 di repertorio, a rogito Dott. Giuseppe Ben, Regio notaio in Bolzano, che qui si unisce, col relativo allegato, sotto la lettera C).

Io sottoscritto Ufficiale rogante ho accertato, in base al predetto documento, che il signor Gr. Uff. Dott. Ing. Pietro Terenzio Chiesa fu Carlo ha la piena capacità a rappresentare ed impegnare legalmente la Società di cui trattasi nella sua rivestita qualità.

PREMESSO

che mediante convenzione 26 novembre 1934-XIII approvata e resa esecutoria con Regio decreto 10 gennaio 1935-XIII, n. 130, veniva accordata alla Società « Ferrovia elettrica locale dell'Alta Anaunia » la concessione del riattamento, completamento ed esercizio della ferrovia Dermulo-Fondo-Mendola, a scartamento ridotto ed a trazione elettrica della lunghezza di chilometri 23 + 550;

XXX<sup>A</sup> LEGISLATURA — I<sup>A</sup> DELLA CAMERA DEI FASCI E DELLE CORPORAZIONI

che in pendenza dell'istruttoria per la detta concessione, la Società, adducendo la grave e persistente contrazione del traffico, chiedeva che le venisse consentito di sostituire il servizio ferroviario con quello automobilistico tanto per i viaggiatori che per le merci;

che in seguito ad autorizzazione accordatale, ai sensi e per gli effetti dell'articolo 2 del Regio decreto-legge 14 ottobre 1932-X, n. 1496, convertito nella legge 8 maggio 1933-XI, n. 143, la Società attuava in via di esperimento col 1° febbraio 1934-XII la proposta trasformazione del servizio;

che, non avendo tale trasformazione dato luogo ad inconvenienti, l'Amministrazione governativa determinava di considerare cessato l'esperimento col 31 dicembre 1934-XIII e di considerare definitiva la trasformazione stessa a decorrere dal 1° gennaio 1935-XIII, e di far luogo alla demolizione della ferrovia non più rispondente per le sue caratteristiche ai bisogni del traffico locale ed alle esigenze turistiche della zona;

che con istanze 19 novembre 1935-XIV, 8 febbraio 1936-XIV e 20 aprile 1936-XIV la Società presentava le sue proposte per la definitiva trasformazione dell'esercizio da ferroviario in automobilistico;

che in conseguenza si è reso necessario far luogo alla revisione della sovvenzione di esercizio in applicazione dell'articolo 2 del Regio decreto-legge 14 ottobre 1932-X, n. 1496, nonchè in applicazione dell'articolo 9 della convenzione di concessione, che prevede la revisione quinquennale della sovvenzione in base all'articolo 1 del Regio decreto-legge 13 gennaio 1927-V, n. 106, convertito nella legge 12 gennaio 1928-VI, n. 125;

che in merito a quanto sopra è stata esperita la necessaria istruttoria;

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

## ARTICOLO 1.

La Società « Ferrovia elettrica locale dell'Alta Anania » concessionaria della ferrovia Dermulo-Fondo-Mendola, ha l'obbligo di effettuare con decorrenza dal 1° gennaio 1935-XIII il servizio automobilistico in sostituzione di quello ferroviario tanto per i viaggiatori e bagagli che per le merci, sotto l'osservanza delle prescrizioni che il Ministero delle comunicazioni (Ispettorato generale ferrovie, tramvie ed automobili) riterrà di fare anche allo scopo di stabilire le cautele necessarie a garantire con continuità, per tutta la residua durata della concessione ferroviaria, la sicurezza, la regolarità ed efficienza dell'esercizio in relazione ad ogni possibile esigenza dei traffici ed ai progressi della tecnica dei trasporti.

## ARTICOLO 2.

L'esercizio automobilistico verrà eseguito secondo il programma stabilito per l'esercizio ferroviario con l'articolo 11 del capitolato annesso alla convenzione 26 novembre 1934-XIII, approvata con Regio decreto 10 gennaio 1935-XIII, n. 130, e nessuna modificazione potrà essere apportata senza la preventiva autorizzazione del Ministero delle comunicazioni.

Per il servizio trasformato saranno mantenute le tariffe e le agevolazioni già vigenti per la ferrovia ed anche per queste nessuna modificazione potrà essere apportata senza la preventiva autorizzazione del Ministero delle comunicazioni.

## ARTICOLO 3.

Sono abrogati gli articoli 3 e 8 della convenzione 26 novembre 1934-XIII, relativi al completamento e riattamento della linea, all'acquisto di nuovo materiale rotabile ferroviario ed alla sovvenzione governativa per tali lavori e provviste.

In conseguenza sarà svincolata, su domanda della Società, la cauzione da essa prestata a garanzia degli obblighi assunti per la esecuzione dei detti lavori a sensi dell'articolo 7 della Convenzione 26 novembre 1934-XIII.

XXX<sup>A</sup> LEGISLATURA — I<sup>A</sup> DELLA CAMERA DEI FASCI E DELLE CORPORAZIONI

## ARTICOLO 4.

Gli immobili, gli impianti fissi ed in genere tutto quanto costituisce la linea e le sue dipendenze, ad eccezione di quanto dal Ministero delle comunicazioni potrà esser ritenuto necessario per il disimpegno del servizio trasformato, saranno alienati a cura della Amministrazione governativa con le modalità che essa si riserva di stabilire a suo insindacabile giudizio.

La Società assume l'obbligo di prestarsi a tutti gli adempimenti che per l'alienazione predetta le potranno esser richiesti nonchè di provvedere, sino a che questa non sarà integralmente avvenuta, alla custodia degli impianti.

## ARTICOLO 5.

Le somme ricavate dall'alienazione degli immobili, impianti fissi e di tutto quanto costituisce la linea e le sue dipendenze, saranno incamerate dallo Stato il quale corrisponderà alla Società, sull'importo complessivo delle somme ricavate, dal giorno dell'effettivo incameramento e per tutta la residua durata della concessione, l'interesse annuo nella misura del 5 per cento.

La sovvenzione di esercizio sarà però annualmente ridotta, entro i limiti della sovvenzione stessa, di una quota corrispondente all'importo degli interessi percepiti dalla Società; questi, come la sovvenzione, non saranno più corrisposti in caso di decadenza della Società dalla concessione e per i periodi di tempo nei quali per cause non derivanti da forza maggiore, debitamente accertate, l'esercizio venisse in tutto o in parte sospeso o desse luogo a gravi e ripetute irregolarità. Il pagamento così della sovvenzione come degli interessi resterà sospeso nel caso che la Società non si presti agli adempimenti di cui all'ultimo comma del precedente articolo 4.

## ARTICOLO 6.

Per il quinquennio 1° gennaio 1935-XV 31 dicembre 1939-XVIII lo Stato corrisponderà la sovvenzione di esercizio in ragione di annue lire 104,528 pari ad annue lire 4,439 per ciascuno dei chilometri 23 + 550 di lunghezza della ferrovia.

Per le spese sostenute dalla Società concessionaria per la manutenzione e sorveglianza della linea lo Stato corrisponderà un supplemento di sovvenzione di complessive lire 31,232.82 (lire trentunomila duecentotrentadue e centesimi ottantadue) per l'anno 1935 e di lire 17,141.40 (lire diciassettemila centoquarantuno e centesimi quaranta) per l'anno 1936.

Per il quinquennio 1° gennaio 1940-XVIII-31 dicembre 1944-XXIII e per i successivi fino al 31 dicembre 1974-LIII la sovvenzione sarà determinata dall'Amministrazione governativa entro i limiti di quella di lire 10,000 (lire diecimila) a chilometro di cui all'articolo 9 della convenzione 26 novembre 1934-XIII, ed in base ai risultati dell'esercizio, sia per i prodotti che per le spese, del quinquennio precedente quello cui si riferisce la sovvenzione da determinare.

## ARTICOLO 7.

Sull'importo complessivo della sovvenzione che sarà liquidata alla Società in applicazione dei commi 1° e 2° del precedente articolo 6 sarà annualmente trattenuta la somma di lire 35,792 (lire trentacinquemilasettecentonovantadue) per la costituzione del fondo di rinnovamento del materiale automobilistico e del macchinario d'officina.

La somma come sopra trattenuta sarà versata a cura dell'Amministrazione governativa alla Cassa depositi e prestiti per essere investita, a cura della Cassa medesima, in titoli dello Stato o da esso garantiti, che saranno ivi conservati in deposito vincolato, per capitale ed interessi in esecuzione dell'articolo 10, comma secondo, del Regio decreto-legge 2 agosto 1929-VII, n. 2450.

In sede di determinazione dell'importo della sovvenzione relativa al quinquennio 1940-1944 e di quelli relativi alla sovvenzione per i quinquenni successivi l'Amministrazione governativa determinerà insindacabilmente, in relazione all'importo della corrispondente partita computata nei relativi piani finanziari, l'ammontare dei fondi di rinnovo che la società concessionaria è tenuta annualmente a costituire.

XXX<sup>A</sup> LEGISLATURA — I<sup>A</sup> DELLA CAMERA DEI FASCI E DELLE CORPORAZIONI

L'ammontare dei detti fondi sarà trattenuto, sino a capienza, su ciascuna annualità di sovvenzione e versato alla Cassa depositi e prestiti per essere investito nei modi stabiliti dal comma secondo del presente articolo; per la parte di detti fondi eventualmente in eccedenza la Società concessionaria è tenuta a provvedere direttamente nei modi stabiliti dall'articolo 10 del decreto-legge 2 agosto 1929-VII n. 2150, convertito nella legge 22 dicembre 1930-IX, n. 1752.

## ARTICOLO 8.

I fondi di rinnovamento costituiti per il materiale metallico d'armamento della ferrovia, per la linea elettrica e per la sottostazione saranno tenuti distinti da quelli per il rinnovamento del materiale rotabile e di esercizio della ferrovia e da quelli per il rinnovamento del materiale automobilistico e del macchinario di officina e non potranno essere impiegati se non per emergenze di carattere straordinario e dietro l'autorizzazione dell'Amministrazione governativa. Alla fine della concessione essi passeranno in proprietà dello Stato.

Il fondo costituito per il rinnovamento del materiale rotabile e d'esercizio della ferrovia e quello da costituirsi a sensi dei commi primo e terzo del precedente articolo 7 saranno impiegati, sempre con l'autorizzazione dell'Amministrazione governativa, per il rinnovamento degli autoveicoli; la parte non erogata alla fine della concessione sarà ripartita tra lo Stato e la Società nella proporzione di cui all'articolo 19, comma ultimo, della convenzione 26 novembre 1934-XIII; in caso di decadenza, però essi passano integralmente in proprietà dello Stato.

Per il caso che alla fine della concessione od in caso di decadenza la consistenza reale dei fondi di rinnovamento fosse inferiore all'importo di quanto spettante allo Stato sull'ammontare matematico dei fondi stessi al netto delle erogazioni autorizzate, la Società assume sin d'ora l'obbligo di corrispondere allo Stato la differenza mancante ovvero di cedere ad esso una parte del materiale automobilistico che, a stima, risulti equivalente alla somma necessaria ad integrare quanto spettante allo Stato.

## ARTICOLO 9.

La Società è autorizzata ad alienare tutto il materiale rotabile e di esercizio della ferrovia con esclusione di quello eventualmente necessario per l'espletamento dell'esercizio trasformato. Dell'ottenuto ricavo essa sarà tenuta a dare documentazione nelle forme e con le modalità che saranno determinate dall'Amministrazione governativa.

Sul ricavato dell'alienazione di cui al comma precedente la Società è autorizzata a rivalersi della somma di lire 262,000 (lire duecentosessantadue mila) da essa erogata per l'acquisto dei veicoli usati, compresi i materiali di scorta, coi quali ha eseguito l'esperimento di trasformazione dell'esercizio e che rimangono in servizio.

L'eventuale eccedenza dovrà essere versata alla Cassa depositi e prestiti con le modalità e garanzie di cui all'articolo 10 del Regio decreto-legge 2 agosto 1929-VII, n. 2150, per reintegrare, entro i limiti di capienza, il fondo di rinnovo del materiale rotabile e d'esercizio della ferrovia della somma prelevata per l'acquisto del nuovo materiale automobilistico.

Qualora per l'espletamento dell'esercizio trasformato si ritenesse necessario l'acquisto di altro nuovo materiale automobilistico, oltre quello già acquistato, e l'Amministrazione governativa ritenesse di consentire che, oltre la somma disponibile sul costituito fondo di rinnovamento del materiale rotabile e d'esercizio della ferrovia, venisse prelevata, a titolo di prestito, parte dei fondi costituiti per il rinnovamento del materiale d'armamento della ferrovia, della linea aerea e della sottostazione, la eventuale eccedenza di cui al comma precedente sarà versata alla Cassa depositi e prestiti come stabilito in detto comma per reintegrare in primo luogo i detti fondi di rinnovamento di quanto da essi prelevato.

Nel caso che non vi sia l'indicata eccedenza o questa non sia sufficiente per il completo reintegro dei fondi di cui al comma precedente, la Società è tenuta a rivalere i fondi stessi della somma prelevata a titolo di prestito nonchè degli interessi che ai fondi in parola sono venuti a mancare in conseguenza della alienazione dei titoli nei quali essi sono stati investiti.

XXX<sup>A</sup> LEGISLATURA — I<sup>A</sup> DELLA CAMERA DEI FASCI E DELLE CORPORAZIONI

In sede di determinazione della sovvenzione per il quinquennio 1940-1944 e per i successivi l'Amministrazione governativa determinerà insindacabilmente l'ammontare della somma da trattarsi su ciascuna annualità per reintegrare i fondi di cui al comma 4 del presente articolo di quanto la Società risultasse ancora in debito al 31 dicembre 1939-XVIII.

ARTICOLO 10.

Per la sorveglianza sull'esercizio automobilistico della linea il concessionario corrisponderà la tassa di cui all'articolo 5 del Regio decreto 21 ottobre 1923-I, n. 2386.

ARTICOLO 11.

Per tutto quanto non è contraddetto nel presente atto restano previamente valide le disposizioni contenute nella convenzione di concessione della ferrovia.

ARTICOLO 12.

Il presente atto, che sarà registrato col solo pagamento del diritto fisso, non sarà valido e definitivo se non dopo approvato con legge.

\* \* \* \*

E, richiesto, io Ufficiale rogante ho ricevuto e pubblicato il presente atto mediante lettura fattane a chiara ed intelligibile voce in presenza delle parti 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 al presente atto per espressa volontà delle parti le quali hanno dichiarato di averne già preso cognizione.

Il presente atto consta di sette fogli di carta bollata scritti parte di mio pugno e parte da persone di mia fiducia su facciate ventisette e righe sei della ventottesima, escluse le firme, e contiene tre inserzioni per foglietti dieci scritti e dattilografati su facciate diciotto.

*Il Rappresentante di S. E. il Ministro delle comunicazioni*

*Firmato:* MICHELE CAPPuccio fu Pietro

*Il Rappresentante di S. E. il Ministro delle finanze*

*Firmato:* SALVATORE TUCCI fu Carmelo

*Il Rappresentante della Società anonima per azioni ferrovia elettrica locale dell'Alta Anania*

*Firmato:* PIETRO TERENCE CHIESA fu Carlo

*L'Ufficiale rogante*

*Firmato:* SAVERIO DE VITO.

ALLEGATO A:

ISPettorato GENERALE FERROVIE.

(Div. I N. 7017/A.7.).

IL MINISTRO SEGRETARIO DI STATO PER LE COMUNICAZIONI

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

DELEGA:

il Cav. di Gr. Cr. Dott. ANTONIO CRISPO, *Direttore generale dell'Ispettorato generale delle ferrovie, tramvie ed automobili*, ed in caso di impedimento od assenza il Gr. Uff. Dott. TORQUATO DE CUPIS, *Ispettore generale*, ovvero il Gr. Uff. Dott. FEDERIGO GABIOLI, *Ispettore ge-*

XXX<sup>A</sup> LEGISLATURA — I<sup>A</sup> DELLA CAMERA DEI FASCI E DELLE CORPORAZIONI

nerale, ovvero il Gr. Uff. Dott. MICHELE CAPPuccio, *Direttore capo divisione*, a rappresentarlo ed a firmare in sua vece la convenzione da stipulare con la Società anonima ferrovia Alta Anaunia per la regolazione dei rapporti conseguenti alla trasformazione sulla linea Dermulo-Fondo-Mendola del servizio ferroviario in servizio automobilistico.

Roma, 4 dicembre 1939 — Anno XVIII.

*Il Ministro*

*Firmato:* HOST VENTURI.

ALLEGATO B.

DIREZIONE GENERALE DEL TESORO.

(Div. IV N. 142733).

IL MINISTRO DELLE FINANZE

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

DELEGA:

il Cav. di Gr. Cr. Dott. PAOLO GRASSI, *Direttore generale del tesoro*, ed in caso di impedimento od assenza il Gr. Uff. Dott. GIUSEPPE VENTURA, *Ispettore generale del tesoro*, ovvero il barone Comm. Dott. SALVATORE TUCCI, *Direttore capo di divisione*, a rappresentarlo ed a firmare, in sua vece, la convenzione da stipularsi con la Società Alta Anaunia in dipendenza della trasformazione del servizio ferroviario in servizio automobilistico sulla linea Dermulo-Fondo-Mendola, di cui è concessionaria la Società medesima.

Roma, 15 ottobre 1939 — Anno XVII.

*Il Ministro*

*Firmato:* THAON DI REVEL

ALLEGATO C.

VERBALE

della seduta del Consiglio di amministrazione della Società anonima per azioni Ferrovia elettrica locale dell'Alta Anaunia, con sede in Trento, tenutasi addì 12 settembre 1939-XVII ad ore 9, negli uffici di direzione in Bolzano, via Dante n. 32 per trattare il seguente:

ORDINE DEL GIORNO:

- 1<sup>o</sup>) Verbale della seduta precedente;
- 2<sup>o</sup>) Delega di pieni poteri per la stipulazione e firma relativa alla novazione della convenzione per la trasformazione del servizio;
- 3<sup>o</sup>) Eventuali e varie.

Sono presenti:

Consigl. Naz. Gr. Uff. dott. ing. P. T. Chiesa; Cav. Uff. Dott. ing. A. de Rizzoli; Comm. dott. Ing. D. L'Abbate; Comm. Avv. M. Markart; Cav. dott. G. Pedrazzi.

I Sindaci: Cav. Dott. V. Cini e Cav. dott. ing. G. Minghetti.

Assiste il Direttore dell'esercizio dott. ing. G. Accettella, e il Segretario Gr. Uff. Avv. Reggio.

*Ad I.* — Assume la presidenza il Consigliere nazionale dottor ingegner P. T. Chiesa, il quale, constatata la presenza di tutti i Consiglieri, dichiara validamente convocata la seduta e, passando alla trattazione dell'ordine del giorno, invita il segretario a dar lettura del verbale della seduta precedente.

XXX<sup>A</sup> LEGISLATURA — I<sup>A</sup> DELLA CAMERA DEI FASCI E DELLE CORPORAZIONI

Tale verbale, riferentesi alla seduta del Consiglio del 16 marzo 1939-XVII per la nomina delle cariche sociali, all'unanimità viene dato per letto ed approvato.

*Ad. 2.* — Il Presidente partecipa che il Ministero delle comunicazioni, per il tramite del Circolo ferroviario di Bolzano, ha fatto pervenire lo schema definitivo di convenzione per la trasformazione del servizio da ferro-tramviario in automobilistico.

Tale convenzione contiene pure le modifiche al comma 3 dell'articolo 6 giusta le richieste della Società.

Pertanto occorre:

1<sup>o</sup>) che il Consiglio della Società deliberi in modo formale l'accettazione integrale ed incondizionata dello schema di convenzione, che viene comunicato al Consiglio e che si allega al presente verbale;

2<sup>o</sup>) che il Consiglio deleghi persona o persone, che in rappresentanza della Società, intervengano alla relativa firma dell'atto.

Il segretario su invito del Presidente dà lettura dello schema definitivo di convenzione.

Il Consiglio, preso atto, dopo esauriente discussione alla unanimità delibera:

1<sup>o</sup>) di accettare integralmente e incondizionatamente la convenzione, secondo lo schema comunicato e allegato al presente verbale;

2<sup>o</sup>) di delegare il proprio Presidente, dottor ingegner P. T. Chiesa e il dottor ingegner G. Accettella, anche disgiuntamente tra loro, a firmare a nome e per conto della Società la convenzione per la trasformazione del servizio, conferendo agli stessi in proposito ogni più ampia facoltà di accettare, approvandosi e riconoscendosi sin da ora valido il loro operato, tutte quelle modifiche che si rendessero necessarie e che fossero all'uopo concordate nella eventualità che in sede di stipula dovesse essere modificato l'articolo 10 dello schema in parola, in seguito alla emanazione di una nuova legge che sostituirà l'articolo 5 del Regio decreto 21 ottobre 1923-I, n. 2386;

3<sup>o</sup>) nessuno avendo chiesta la parola, il presente verbale viene letto ed approvato seduta stante.

Bolzano, 12 settembre 1939 — Anno XVII.

*Il Presidente*

*F.to:* CHIESA.

*Il Segretario*

*F.to:* REGGIO.

N. di Repertorio 6087/5128.

L'anno millenovecentotrentanove 1939-XVII E. F. il giorno diciotto 18 di settembre.

Attesto io sottoscritto notaio dottor Giuseppe Ben fu Carlo, residente in Bolzano, iscritto presso il Collegio notarile di Bolzano, che la presente copia concorda col verbale originale della seduta del Consiglio di amministrazione della Società anonima per azioni ferroviaria elettrica locale dell'Alta Anaunia, con sede in Trento, del 12 settembre 1939-XVII, apparente alle pagine 135, 136 e 137 del relativo libro, debitamente bollato e vidimato.

Dott. GIUSEPPE BEN, *Notaio.*

Visto per la legalizzazione della firma del signor dottor Giuseppe Ben, Regio notaio in Bolzano.

Bolzano, li 19 settembre 1939 — Anno XVII.

*Il Cancelliere Delegato*

*F.to:* LELIO CERULLI.

## PREMESSO

che mediante convenzione 26 novembre 1934-XII approvata e resa esecutoria con Regio decreto 10 gennaio 1935-XIII, n. 130, veniva accordato alla Società « Ferrovia elettrica locale dell'Alta Anania » la concessione del riattamento, completamento ed esercizio della ferrovia Dermulo-Fondo-Mendola, a scartamento ridotto ed a trazione elettrica, della lunghezza di chilometri 23 più 550;

che in dipendenza dell'istruttoria per la detta concessione, la Società, adducendo la grave e persistente contrazione del traffico, chiedeva che le venisse consentito di sostituire il servizio ferroviario con quello automobilistico tanto per i viaggiatori che per le merci;

che, in seguito ad autorizzazione accordatale, ai sensi e per gli effetti dell'articolo 2 del Regio decreto-legge 14 ottobre 1932-X, n. 1496, convertito nella legge 8 maggio 1933-XI, n. 143, la Società attuava in via di esperimento col 1° febbraio 1934-XII la proposta trasformazione del servizio;

che, non avendo tale trasformazione dato luogo ad inconvenienti, l'Amministrazione governativa determinava di considerare cessato l'esperimento col 31 dicembre 1934-XII e di considerare definitiva la trasformazione stessa a decorrere dal 1° gennaio 1935-XIII, e di far luogo alla demolizione della ferrovia non più rispondente per le sue caratteristiche ai bisogni del traffico locale od alle esigenze turistiche della zona.

che con istanze 19 novembre 1935-XIV, 8 febbraio 1936-XIV e 20 aprile 1936-XIV la Società presentava le sue proposte per la definitiva trasformazione dell'esercizio da ferroviario in automobilistico;

che in conseguenza si è reso necessario far luogo alla revisione della sovvenzione di esercizio in applicazione dell'articolo 2 del Regio decreto-legge 14 ottobre 1932-X, n. 1496, nonchè in applicazione dell'articolo 9 della convenzione di concessione, che prevede la revisione quinquennale della sovvenzione in base all'articolo 1 del Regio decreto-legge 13 gennaio 1927-V, n. 106, convertito nella legge 12 gennaio 1928-VI, n. 125;

che in merito a quanto sopra è stata esperita la necessaria istruttoria.

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

## ARTICOLO 1.

La Società « Ferrovia elettrica locale dell'Alta Anania » concessionaria della ferrovia Dermulo-Fondo-Mendola ha l'obbligo di effettuare con decorrenza dal 1° gennaio 1935-XIII il servizio automobilistico in sostituzione di quello ferroviario tanto per i viaggiatori e bagagli che per le merci, sotto l'osservanza delle prescrizioni che il Ministero delle comunicazioni (Ispettorato generale ferrovie tramvie ed automobili) riterrà di fare anche allo scopo di stabilire le cautele necessarie a garantire con continuità, per tutta la residua durata della concessione ferroviaria, la sicurezza, regolarità ed efficienza dell'esercizio in relazione ad ogni possibile esigenza dei traffici ed ai progressi della tecnica dei trasporti.

## ARTICOLO 2.

L'esercizio automobilistico verrà eseguito secondo il programma stabilito per l'esercizio ferroviario con l'articolo 11 del capitolato annesso alla convenzione 26 novembre 1934-XIII approvata con Regio decreto 10 gennaio 1935-XIII, n. 130 e nessuna modificazione potrà essere apportata senza la preventiva autorizzazione del Ministero delle comunicazioni.

Per il servizio trasformato saranno mantenute le tariffe e le agevolazioni già vigenti per la ferrovia ed anche per queste nessuna modificazione potrà essere apportata senza la preventiva autorizzazione del Ministero delle comunicazioni.

## ARTICOLO 3.

Sono abrogati gli articoli 3 e 8 della convenzione 26 novembre 1934-XIII, relativi al completamento e riattamento della linea, all'acquisto di nuovo materiale rotabile ferroviario ed alla sovvenzione governativa per tali lavori e provviste.



---

 XXX<sup>A</sup> LEGISLATURA — I<sup>A</sup> DELLA CAMERA DEI FASCI E DELLE CORPORAZIONI
 

---

In conseguenza sarà svincolata, su domanda della Società la cauzione da essa prestata a garanzia degli obblighi assunti per la esecuzione dei detti lavori a sensi dell'articolo 7 della convenzione 26 novembre 1934-XIII.

## ARTICOLO 4.

Gli immobili, gli impianti fissi ed in genere tutto quanto costituisce la linea e le sue dipendenze, ad eccezione di quanto dal Ministero delle comunicazioni potrà essere ritenuto necessario per il disimpegno del servizio trasformato, saranno alienati a cura dell'Amministrazione governativa con le modalità che essa si riserva di stabilire a suo insindacabile giudizio.

La Società assume l'obbligo di prestarsi a tutti gli adempimenti che per l'alienazione predetta le potranno essere richiesti nonchè di provvedere, sino a che questa non sarà integralmente avvenuta, alla custodia degli impianti.

## ARTICOLO 5.

Le somme ricavate dall'alienazione degli immobili, impianti fissi e di tutto quanto costituisce la linea e le sue dipendenze saranno incamerate dallo Stato, il quale corrisponderà alla Società sull'importo complessivo delle somme ricavate, dal giorno dell'effettivo incameramento e per tutta la residua durata della concessione, l'interesse annuo nella misura del 5 per cento.

La sovvenzione di esercizio sarà però annualmente ridotta, entro i limiti della sovvenzione stessa, di una quota corrispondente all'importo degli interessi percepiti dalla Società; questi, come la sovvenzione, non saranno più corrisposti in caso di decadenza della Società dalla concessione e per i periodi di tempo nei quali per cause non derivanti da forza maggiore, debitamente accertate, l'esercizio venisse in tutto o in parte sospeso o desse luogo a gravi e ripetute irregolarità. Il pagamento così della sovvenzione come degli interessi resterà sospeso nel caso che la Società non si presti agli adempimenti di cui all'ultimo comma del precedente articolo 4.

## ARTICOLO 6.

Per il quinquennio 1° gennaio 1935-XIII-31 dicembre 1939-XVIII lo Stato corrisponderà la sovvenzione di esercizio in ragione di annue lire 104,528 pari ad annue lire 4,439 per ciascuno dei chilometri 23 più 550 di lunghezza della ferrovia.

Per le spese sostenute dalla Società concessionaria e per la manutenzione e sorveglianza della linea, lo Stato corrisponderà un supplemento di sovvenzione di complessive lire 31,232.82 per l'anno 1935 e di lire 17,141.40 per l'anno 1936.

Per il quinquennio 1° gennaio 1940-XVIII-31 dicembre 1944-XXIII e per i successivi fino al 31 dicembre 1974 la sovvenzione sarà determinata dall'Amministrazione governativa, entro i limiti di quella di lire 10,000 a chilometro di cui all'articolo 9 della convenzione 26 novembre 1934-XIII, ed in base ai risultati dell'esercizio, sia per i prodotti che per le spese, del quinquennio precedente, quello cui si riferisce la sovvenzione da determinare.

## ARTICOLO 7.

Sull'importo complessivo della sovvenzione che sarà liquidato alla Società in applicazione dei commi 1° e 2° del precedente articolo 6 sarà annualmente trattenuta la somma di lire 35,792 per la costituzione del fondo di rinnovamento del materiale automobilistico e del macchinario d'officina.

La somma come sopra trattenuta sarà versata a cura dell'Amministrazione governativa alla Cassa depositi e prestiti per essere investita a cura della Cassa medesima, in titoli dello Stato o da esso garantiti, che saranno ivi conservati in deposito vincolato, per capitale ed interessi, in esecuzione dell'articolo 10 - comma secondo - del Regio decreto-legge 2 agosto 1929-VII, n. 2150.

In sede di determinazione dell'importo della sovvenzione relativa al quinquennio 1940-XVIII 1944-XXII e di quelli relativi alla sovvenzione per i quinquenni successivi, l'Amministrazione governativa determinerà insindacabilmente, in relazione all'importo della corrispondente partita computata nei relativi piani finanziari, l'ammontare dei fondi di rinnovo che la Società concessionaria è tenuta annualmente a costituire.

L'ammontare dei detti fondi sarà trattenuto sino a capienza, su ciascuna annualità di sovvenzione e versato alla Cassa depositi e prestiti per essere investito nei modi stabiliti dal

XXX<sup>A</sup> LEGISLATURA — I<sup>A</sup> DELLA CAMERA DEI FASCI E DELLE CORPORAZIONI

comma secondo del presente articolo; per la parte di detti fondi eventualmente in eccedenza, la Società concessionaria è tenuta a provvedere direttamente nei modi stabiliti dall'articolo 10 del decreto-legge 2 agosto 1929-VII, n. 2150, convertito nella legge 22 dicembre 1930-VIII, n. 1752.

## ARTICOLO 8.

I fondi di rinnovamento costituiti per il materiale metallico d'armamento della ferrovia, per la linea elettrica e per la sottostazione saranno tenuti distinti da quelli per il rinnovamento del materiale rotabile e di esercizio della ferrovia e da quelli per il rinnovamento del materiale automobilistico e del macchinario di officina e non potranno essere impiegati se non per emergenze di carattere straordinario e dietro l'autorizzazione dell'Amministrazione governativa. Alla fine della concessione essi passeranno in proprietà dello Stato.

Il fondo costituito per il rinnovamento del materiale rotabile e d'esercizio della ferrovia e quello da costituirsi a sensi dei commi 1<sup>o</sup> e 3<sup>o</sup> del precedente articolo 7 saranno impiegati, sempre con la autorizzazione dell'Amministrazione governativa, per il rinnovamento degli autoveicoli; la parte non erogata alla fine della concessione sarà ripartita tra lo Stato e la Società nella proporzione di cui all'articolo 19 comma ultimo, della convenzione 26 novembre 1934-XII; in caso di decadenza, però essi passano integralmente in proprietà dello Stato.

Per il caso che alla fine della concessione od in caso di decadenza la consistenza reale dei fondi di rinnovamento fosse inferiore all'importo di quanto spettante allo Stato sull'ammontare matematico dei fondi stessi al netto delle erogazioni autorizzate, la Società assume sin d'ora l'obbligo di corrispondere allo Stato la differenza mancante ovvero di cedere ad esso una parte del materiale automobilistico che, a stima, risulti equivalente alla somma necessaria ad integrare quanto spettante allo Stato.

## ARTICOLO 9.

La Società è autorizzata ad alienare tutto il materiale rotabile e di esercizio della ferrovia con esclusione di quello eventualmente necessario per l'espletamento dell'esercizio trasformato. Dell'ottenuto ricavo essa sarà tenuta a dare documentazione nelle forme e con le modalità che saranno determinate dall'Amministrazione governativa.

Sul ricavato dell'alienazione di cui al comma precedente la Società è autorizzata a rivalersi della somma di lire 262,000 da essa erogata per l'acquisto dei veicoli usati, compresi i materiali di scorta, coi quali ha eseguito l'esperimento di trasformazione dell'esercizio e che rimangono in servizio.

L'eventuale eccedenza dovrà essere versata alla Cassa depositi e prestiti con le modalità e garanzie di cui all'articolo 10 del Regio decreto-legge 2 agosto 1929-VII, n. 2150, per reintegrare, entro i limiti di capienza, il fondo di rinnovo del materiale rotabile e d'esercizio della ferrovia della somma prelevata per l'acquisto del nuovo materiale automobilistico.

Qualora per l'espletamento dell'esercizio trasformato si ritenesse necessario l'acquisto di altro nuovo materiale automobilistico, oltre quello già acquistato, e l'Amministrazione governativa ritenesse di consentire che, oltre la somma disponibile sul costituito fondo di rinnovamento del materiale rotabile e d'esercizio della ferrovia, venisse prelevata, a titolo di prestito, parte di fondi costituiti per il rinnovamento del materiale d'armamento della ferrovia, della linea aerea e della sottostazione, l'eventuale eccedenza di cui al comma precedente sarà versata alla Cassa depositi e prestiti come stabilito in detto comma per reintegrare in primo luogo i detti fondi di rinnovamento di quanto da essi prelevato.

Nel caso che non vi sia l'indicata eccedenza o questa non sia sufficiente per il completo reintegro dei fondi di cui al comma precedente, la Società è tenuta a rivalere i fondi stessi della somma prelevata a titolo di prestito nonchè degli interessi che ai fondi in parola sono venuti a mancare in conseguenza della alienazione dei titoli nei quali essi sono stati investiti.

In sede di determinazione della sovvenzione per il quinquennio 1940-1944 e per i successivi l'Amministrazione governativa determinerà insindacabilmente l'ammontare della somma da trattarsi su ciascuna annualità per reintegrare i fondi di cui al comma 4 del presente articolo di quanto la Società risultasse ancora in debito al 31 dicembre 1939.

## ARTICOLO 10.

Per la sorveglianza sull'esercizio automobilistico della linea il concessionario corrisponderà la tassa di cui all'articolo 5 del Regio decreto 21 ottobre 1923-I, n. 2386.

ARTICOLO 11.

Per tutto quanto non è contraddetto nel presente atto restano pienamente valide le disposizioni contenute nella convenzione di concessione della ferrovia.

ARTICOLO 12.

Il presente atto che sarà registrato col solo pagamento del diritto fisso, non sarà valido e definitivo se non dopo approvato con legge.

*Il Presidente della Società per la ferrovia elettrica dell'Alta Anaunia.*

*Firmato:* Ing. PIETRO TERENCEO CHIESA.

*Ferrovia Elettrica Bolzano-Caldaro-Mendola-Bolzano:* DIREZIONE.

Bolzano, 19 settembre 1939-XVII.

*Ferrovia elettrica Dermulo-Fondo-Mendola-Bolzano:* DIREZIONE.

N. di Repertorio 6136/5173

Bolzano, il dieci (10) ottobre millenovecentotrentanove (1939-XVII).

Certifico io notaio Dott. Giuseppe Ben fu Avv. Carlo residente in Bolzano, iscritto presso il Collegio notarile di Bolzano, che la presente copia concorda col suo originale esibiti e restituito.

*Firmato:* Dott. GIUSEPPE BEN, *Notaio.*

Visto per la legalizzazione della firma del sig. Dott. Giuseppe Ben, Regio notaio in Bolzano.

Bolzano, li 11 ottobre 1939-XVII.

*Il Cancelliere delegato*

*Firmato:* LELIO CERULLI.

**Proroga fino al 30 giugno 1940-XVIII del Regio decreto-legge 28 aprile 1937-XV, n. 707, convertito nella legge 23 dicembre 1937, n. 2334, che autorizza il Ministero delle comunicazioni (Direzione generale della marina mercantile) a noleggiare e gestire navi mercantili nazionali per straordinarie esigenze di Amministrazione dello Stato. (599)**

ART. 1.

Le disposizioni del Regio decreto-legge 28 aprile 1937-XV, n. 707, continueranno ad avere applicazione sino al 30 giugno 1940-XVIII, per i piroscafi tipo « Regione » e navi ospedale del Lloyd Triestino e per le altre navi che eventualmente risultassero necessarie per esigenze straordinarie dell'Amministrazione dello Stato.

Il Direttore generale della marina mercantile è autorizzato a stipulare i contratti di noleggio delle suddette navi mercantili nazionali ed a firmarli per conto delle Amministrazioni interessate.

ART. 2.

Le navi che al 30 giugno 1940-XVIII si trovassero in corso di viaggio, per contratti precedentemente stipulati a tale data, continueranno a rimanere noleggiate fino al termine del viaggio.

ART. 3.

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

**Estensione delle norme contenute nel Regio decreto-legge 23 ottobre 1930, n. 1946, convertito in legge con la legge 29 luglio 1931-IX, n. 1108, alle navi mercantili nazionali che trafficano lungo le coste della Cina e paesi vicini. (600)**

ARTICOLO UNICO.

La disposizione dell'articolo 1 del Regio decreto-legge 23 ottobre 1930-VIII, n. 1946, convertito in legge con la legge 29 luglio 1931-IX, n. 1108, è estesa alle navi nazionali addette esclusivamente a servizi locali lungo le coste della Cina e paesi vicini.

L'autorità consolare di cui agli articoli 2, 3, 4, 6 e 8, primo, terzo, quarto e sesto comma dello stesso Regio decreto-legge, è il Regio consolato generale in Shanghai, al quale soltanto compete la tenuta delle matricole delle navi e l'emissione degli atti di nazionalità.

Le attribuzioni di cui all'articolo 5 del ripetuto Regio decreto-legge sono estese a tutti i Regi consolati con sedi in Cina e paesi vicini, aventi giurisdizione marittima, i quali cureranno la trasmissione dei documenti, di cui è detto in tale articolo, direttamente ed unicamente al Regio consolato generale in Shanghai, al quale devono far capo per tutto quanto concerne, in generale, l'applicazione dello stesso Regio decreto-legge.

**Provvedimenti a favore delle Aziende di navigazione esercenti servizi marittimi sovvenzionati di interesse locale. (632)**

ART. 1.

Alle aziende di navigazione esercenti servizi marittimi sovvenzionati d'interesse locale (Società « Fiumana » di navigazione, Fiume;

« Istria-Trieste » Società anonima di navigazione, Trieste; Società « Eolia » anonima di navigazione, Messina; « La Meridionale » Società anonima di navigazione, Palermo; Società « Partenopea » anonima di navigazione, Napoli; « Navigazione Toscana » Società anonima, Livorno; Regia Azienda Isole Brioni, Brioni) che per ordini impartiti dall'autorità competente per motivi di pubblico interesse abbiano dovuto sospendere, ridurre o modificare i servizi stabiliti nelle rispettive convenzioni stipulate col Ministero delle comunicazioni, potrà essere corrisposto dal Ministero stesso, a decorrere dal 30 agosto 1939-XVII e sino a quando i servizi non potranno essere integralmente ristabiliti, oltre alla sovvenzione spettante in base alle norme delle rispettive convenzioni per i servizi effettivamente compiuti, un contributo straordinario.

La misura del contributo sarà insindacabilmente stabilita dal Ministro per le comunicazioni di concerto con quello per le finanze. In ogni caso l'importo complessivo di tale contributo e delle sovvenzioni corrisposte per i servizi effettuati non potrà superare per ciascuna azienda l'ammontare della sovvenzione spettante all'azienda stessa ai termini delle convenzioni vigenti.

ART. 2.

In attesa della concessione del contributo straordinario di cui al precedente articolo potrà essere corrisposto alle aziende in via provvisoria e salvo conguaglio alla liquidazione finale del contributo stesso, oltre all'anticipo mensile liquidabile tenendo conto delle ritenute previste dalla convenzione, anche un ulteriore anticipo da stabilire caso per caso dal Ministro per le comunicazioni di concerto con quello per le finanze.