

# 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

26.

### RESOCONTO

DELLA RIUNIONE DI GIOVEDÌ 23 OTTOBRE 1941-XIX

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **CROLLALANZA**

#### INDICE

	<i>Pag.</i>	<i>Pag.</i>	
<b>Disegni di legge</b> ( <i>Discussione e approvazione</i> ):			
Nuove norme per la concessione dei certificati di abilitazione ai servizi radioelettrici a bordo delle navi mercantili. (1570). . . . .	398		
PRESIDENTE, <i>Relatore</i> .			
Conversione in legge, con modificazioni, del Regio decreto-legge 26 marzo 1941-XIX, n. 426, contenente norme per la disciplina della produzione dei motocicli, delle motocarrozette, dei motofurgoncini e dei motocarri. ( <i>Approvato con modificazioni</i> ): (1520) . . . . .	398		
PRESIDENTE, <i>Relatore</i> - JANNELLI, <i>Sottosegretario di Stato per le comunicazioni</i> .			
Conversione in legge, con modificazioni, del Regio decreto-legge 16 giugno 1941-XIX, n. 653, recante norme per la temporanea e gratuita circolazione dei velocipedi sulle autostrade. (1533)	399		
BETTI, <i>Relatore</i> .			
Risoluzione della concessione della ferrovia Umbertide-San Sepolcro. (1559). . . . .	399		
GRO, <i>Relatore</i> - MORELLI BASILIDE.			
Approvazione della Convenzione 12 luglio 1941-XIX stipulata fra lo Stato ed il Sindacato Italiano costruzioni Appalti Marittimi (S. I. C. A. M.) per l'esecuzione di varianti alle convenzioni 15 settembre 1923-I, 26 giugno 1930-VIII e 23 giugno 1936-XIV, concernenti la sistemazione del porto di Bari. (1560). . . . .	399		
LOJACONO GIUSEPPE, <i>Relatore</i> .			
		Modificazione degli articoli 27, 106, 297, 369, 373 e 376 del testo unico sulla edilizia popolare ed economica 28 aprile 1938-XVI, n. 1165. (1561) . . . . .	400
		SCHIASSI, <i>Relatore</i> .	
		Proroga fino al 12 luglio 1945-XXIII del termine e delle conseguenti agevolazioni fiscali per l'attuazione del piano regolatore di Torino relativo all'allargamento delle vie San Tommaso, Bertola e dei Mercanti e per il risanamento degli isolati Sant'Aventino e Sant'Eusebio. (1562) . . . . .	400
		BERTAGNA, <i>Relatore</i> .	
		Soppressione dell'Istituto Nazionale per le opere pubbliche dei comuni. (1564) . . . . .	400
		CILENTO, <i>Relatore</i> - GORLA, <i>Ministro dei lavori pubblici</i> .	
		Autorizzazione di maggiore spesa per la riparazione di danni causati dalle alluvioni dell'autunno 1940 e per la costruzione di case popolari nei comuni colpiti dal terremoto del 13 gennaio 1915. (1565) . . . . .	400
		RABOTTI, <i>Relatore</i> .	
		Autorizzazione della maggiore spesa di lire 14,000,000 per lavori di riparazione dei danni di guerra nel territorio nemico occupato dalle Forze Armate dello Stato. (1566) . . . . .	401
		VASELLI ROMOLO, <i>Relatore</i> .	
		Modificazione dell'articolo 4 della legge 28 settembre 1939-XVII, n. 1822, sugli autoservizi di linea. (1567) . . . . .	401
		RAMPONE, <i>Relatore</i> .	

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

	Pag.
Norme per la proroga, fino a sei mesi dopo la pubblicazione della pace, delle concessioni definitive di pubblici servizi automobilistici. ( <i>Approvato con modificazione</i> ). (1568) . . . . .	401
DE CUPIS <i>Relatore</i> — PRESIDENTE, JANNELLI, <i>Sottosegretario di Stato per le comunicazioni</i> .	
Facoltà di proroga dei termini fissati per l'attuazione dei piani regolatori degli abitati colpiti dai terremoti del 28 dicembre 1908 e del 13 gennaio 1915 (1569) . . . . .	402
MORO AURELIO, <i>Relatore</i> .	
Disposizioni per le concessioni di viaggio sulle ferrovie dello Stato. ( <i>Approvato con modificazioni</i> ). (1571). . . . .	402
AGAZZI, <i>Relatore</i> — PRESIDENTE, JANNELLI, <i>Sottosegretario di Stato per le comunicazioni</i> , MORELLI BASILIDE, MAFFEZZOLI.	
Decentramento degli stabilimenti industriali in connessione con i nuovi impianti idroelettrici dell'Italia centrale, meridionale e insulare. (1572) . . . .	404
CASALINI, <i>Relatore</i> — PRESIDENTE, GORLA, <i>Ministro dei lavori pubblici</i> , MAFFEZZOLI, LEMBO, VASELLI ROMOLO, BRENNIA.	

**a riunione comincia alle 10.**

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

PRESIDENTE comunica che sono in congedo i Consiglieri nazionali Bottari e Chiesa; è assente per mobilitazione il Consigliere nazionale Klingler; è assente giustificato il Consigliere nazionale Pezzuto.

Constata che la Commissione è in numero legale.

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

**Discussione del disegno di legge: Nuove norme per la concessione dei certificati di abilitazione ai servizi radioelettrici a bordo delle navi mercantili. (1570)**

PRESIDENTE in assenza del Relatore Consigliere nazionale Lembo, osserva che con il provvedimento in esame si modificano i criteri circa la concessione dei certificati di abilitazione ai servizi radioelettrici a bordo delle

navi mercantili. Propone pertanto l'approvazione del disegno di legge.

Pone in discussione gli articoli.

(*Sono approvati*).

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

**Discussione del disegno di legge: Conversione in legge, con modificazioni, del Regio decreto-legge 26 marzo 1941-XIX, n. 426, contenente norme per la disciplina della produzione dei motocicli, delle motocarrozzette, dei motofurgoncini e dei motocarri. (1520)**

PRESIDENTE in assenza del relatore Consigliere nazionale De Cupis, rileva che il disegno di legge tende a disciplinare e a coordinare l'attività produttiva delle fabbriche nazionali costruttrici di motocicli, motocarrozzette, motofurgoncini e motocarri.

Il Regio decreto-legge 26 marzo 1941-XIX, n. 426, reca le seguenti modificazioni:

All'articolo 3 è sostituito il seguente:

ART. 3.

Con l'entrata in vigore delle norme, di cui al precedente articolo 1, i Circoli ferroviari d'ispezione provvederanno alla visita e prova dei motocicli, delle motocarrozzette e dei motofurgoncini, allo scopo di accertare che rispondano alle norme stesse ed equiparando gli accertamenti alle prove ed esperimenti di revisione degli autoveicoli.

È data facoltà al Ministro per le corporazioni, sentita la Corporazione competente, di emanare norme per la disciplina ed il coordinamento dell'attività produttiva delle fabbriche nazionali costruttrici di motocicli, motocarrozzette, motofurgoncini e motocarri, sia che costruiscano completamente detti autoveicoli, sia che costruiscano parti staccate di essi.

In proposito il Sottosegretario di Stato per la guerra, anche a nome del Sottosegretario di Stato per le fabbricazioni di guerra, ha fatto presente che, data l'importanza che l'industria dei motoveicoli riveste nei confronti delle esigenze militari, le norme per la disciplina dell'attività produttiva delle fabbriche siano emanate d'intesa anche con il Ministro della guerra e col Sottosegretario di Stato per le fabbricazioni di guerra.

Si propone, pertanto, che al secondo comma dell'articolo 3, dopo le parole: « di emanare » siano aggiunte le altre: « d'intesa col Ministro

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

della guerra e col Sottosegretario di Stato per le fabbricazioni di guerra ».

JANNELLI, *Sottosegretario di Stato per le comunicazioni*, accetta l'emendamento.

Pone in discussione l'articolo unico con l'emendamento accettato dal Governo.

(È approvato).

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

**Discussione del disegno di legge: Conversione in legge, con modificazioni, del Regio decreto-legge 13 giugno 1941-XIX, n. 653, recante norme per la temporanea e gratuita circolazione dei velocipedi sulle autostrade. (1533)**

BETTI, *Relatore*, rileva che il provvedimento, con il quale si è consentito ai velocipedi la gratuita circolazione sulle autostrade, nel periodo dal 15 giugno al 15 ottobre 1941-XIX, ha avuto già attuazione e non resta, pertanto, che proporre l'approvazione.

PRESIDENTE pone in discussione l'articolo unico.

(È approvato).

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

**Discussione del disegno di legge: Risoluzione della concessione della ferrovia Umbertide-San Sepolero. (1559)**

CRO in assenza del Relatore Consigliere nazionale Bottari, osserva che il Regio decreto 12 maggio 1930-VIII, n. 741, concedeva a favore della Società italiana per le strade ferrate del Mediterraneo la costruzione e l'esercizio della ferrovia Umbertide-San Sepolero. Ultimata la costruzione della sede stradale e dei fabbricati, si sarebbe dovuto stipulare con la Società concessionaria l'atto addizionale per il completamento, la elettrificazione e l'esercizio di detta linea. Senonchè, essendo risultate deficitarie le condizioni di esercizio della linea, si è ritenuto opportuno addivenire alla risoluzione della concessione, su basi convenienti per lo Stato.

Il disegno di legge approva la convenzione per la risoluzione della detta concessione, e la rende esecutoria. Propone pertanto che sia approvato.

MORELLI BASILIDE non ha nulla da obiettare in ordine all'accordo finanziario raggiunto fra le parti, per la risoluzione della concessione.

Esprime però il suo più vivo rammarico per la mancata elettrificazione ed esercizio della nuova ferrovia sulla quale tanto assegnamento avevano fatto, per lo sviluppo dei traffici, le laboriose popolazioni dell'Alta Valle del Tevere.

Ritiene che, a suo avviso, sarebbe stato adeguatamente compensato il concorso finanziario dello Stato colla eliminazione graduale dei sussidi straordinari di esercizio che lo Stato stesso corrisponde alla ferrovia « Arezzo-Fossato ».

Non dispera che il problema possa essere riesaminato e risolto al momento opportuno, tenuto anche conto dei progetti già accuratamente elaborati per la trasformazione dei tronchi Arezzo-Sansepolero e Umbertide-Fossato.

Il progetto di decentramento delle industrie dell'Italia settentrionale verso l'Italia centrale e meridionale, sul quale la Commissione deve pronunciarsi oggi stesso, rende di maggiore attualità, anche sotto il profilo militare, il potenziamento della rete ferroviaria in esame.

PRESIDENTE pone in discussione gli articoli.

(Sono approvati).

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

**Discussione del disegno di legge: Approvazione della convenzione 12 luglio 1941-XIX stipulata tra lo Stato ed il Sindacato Italiano Costruzione Appalti Marittimi (S. I. C. A. M.) per l'esecuzione di varianti alle convenzioni 15 settembre 1923-I, 26 giugno 1930-VIII e 23 giugno 1936-XIV, concernenti la sistemazione del Porto di Bari. (1560)**

LOJACONO GIUSEPPE, *Relatore*, osserva che la relazione ministeriale chiarisce esattamente la portata del disegno di legge. Coglie l'occasione per rivolgere al Ministro dei lavori pubblici la preghiera di continuare a seguire, come finora ha fatto, le sorti del porto di Bari, che non deve, a suo avviso, costituire soltanto una base di rifugio, ma deve essere completato e attrezzato in modo che i bastimenti possano compiere le operazioni commerciali con rapidità.

Dall'esame della relazione si rileva che, non essendo state completate alcune opere, il porto non poteva essere utilizzato convenientemente. In realtà è del parere che, quando lo Stato va incontro a spese ingenti per la costruzione di un porto, è criterio sano fare tutto

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

quello che è necessario perchè il porto sia ultimato.

Chi ha avuto occasione di vedere, nella primavera scorsa, il movimento del porto di Bari, si è reso conto della importanza che esso ha assunto nell'interesse generale del Paese. Si sono visti ormeggiati fino a 70 piroscafi: non tutti però erano sicuri e la grande maggioranza di essi non poteva effettuare le necessarie operazioni per mancanza di mezzi adeguati.

Esprime al Ministro dei lavori pubblici viva gratitudine per quanto ha fatto in favore del porto di Bari e fa voti che ne porti a compimento l'attrezzatura e le opere murarie.

Propone che il disegno di legge sia approvato.

PRESIDENTE pone in discussione l'articolo unico.

(È approvato).

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

**Discussione del disegno di legge: Modificazione degli articoli 27, 106, 297, 369, 373 e 376 del testo unico sull'edilizia popolare ed economica 28 aprile 1938-XVI, n. 1165. (1561)**

SCHIASSI, *Relatore*, rileva che l'applicazione del testo unico sull'edilizia popolare ed economica 28 aprile 1938-XVI, n. 1165, ha messo in evidenza l'opportunità di introdurre alcune modificazioni ed aggiunte, le quali sono esaurientemente illustrate nella relazione ministeriale.

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

Pone in discussione gli articoli.

(Sono approvati).

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

**Discussione del disegno di legge: Proroga fino al 12 luglio 1945-XXIII del termine e delle conseguenti agevolazioni fiscali per l'attuazione del piano regolatore di Torino relativo all'allargamento delle vie San Tommaso, Bertola e dei Mercanti e per il risanamento degli isolati Sant'Aventino e Sant'Eusebio. (1562)**

BERTAGNA, *Relatore*, rileva che il disegno di legge tende a prorogare fino al 12 luglio 1945-XXIII il termine, già prorogato con precedenti disposizioni legislative, per l'attuazione del piano regolatore di Torino relativo all'allargamento delle vie San Tommaso, Ber-

tola e dei Mercanti e al risanamento degli isolati Sant'Aventino e Sant'Eusebio.

Si estendono per tutta la durata della proroga le agevolazioni fiscali già in precedenza concesse.

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

PRESIDENTE pone in discussione l'articolo unico.

(È approvato).

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

**Discussione del disegno di legge: Soppressione dell'Istituto Nazionale per le opere pubbliche dei comuni. (1564)**

CILENTO, *Relatore*, osserva che il provvedimento in esame tende ad eliminare un istituto che si è venuto svuotando, col tempo, delle sue funzioni.

Si dettano le disposizioni necessarie per la sua soppressione entro due mesi dalla pubblicazione della legge, e si istituisce un ufficio stralcio, alla dipendenza della Direzione generale dei servizi speciali presso il Ministero dei lavori pubblici, per l'espletamento degli incarichi assunti dal predetto istituto. La rappresentanza di tale ufficio è demandata al Ministro dei lavori pubblici.

L'Amministrazione dello Stato non assume peraltro alcuna responsabilità sia per quanto riflette la gestione effettuata dall'istituto, sia per quanto concerne la gestione dell'ufficio di stralcio.

Il disegno di legge merita piena approvazione. Desidera soltanto raccomandare al Ministro dei lavori pubblici la sorte del personale dell'istituto costituito dal numero limitato di 14 persone.

GORLA, *Ministro dei lavori pubblici*, accoglie senz'altro la raccomandazione.

PRESIDENTE pone in discussione gli articoli.

(Sono approvati).

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

**Discussione del disegno di legge: Autorizzazione di maggiore spesa per la riparazione di danni causati dalle alluvioni dell'autunno 1940 e per la costruzione di case popolari nei comuni colpiti dal terremoto del 13 gennaio 1915. (1565)**

RABOTTI, *Relatore*, nota che sono ovvie le ragioni che hanno determinato la presentazione del disegno di legge e ne propone l'approvazione.

Formula peraltro l'augurio che gli stanziamenti riguardanti i comuni della Marsica colpiti dal terremoto del 13 gennaio 1915 siano gli ultimi.

PRESIDENTE pone in discussione gli articoli.

*(Sono approvati).*

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

**Discussione del disegno di legge: Autorizzazione della maggiore spesa di lire 14,000,000 per lavori di riparazione dei danni di guerra nel territorio nemico occupato dalle Forze Armate dello Stato. (1566)**

VASELLI ROMOLO, *Relatore*, pone in rilievo la necessità di provvedere agli urgenti lavori di riparazione dei danni di guerra nel territorio nemico occupato e propone l'approvazione del disegno di legge.

PRESIDENTE pone in discussione l'articolo unico.

*(È approvato).*

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

**Discussione del disegno di legge: Modificazione dell'articolo 4 della legge 28 settembre 1939-XVII, n. 1822, sugli autoservizi di linea. (1567)**

RAMPONE, *Relatore*, rileva che si è riconosciuta l'opportunità di consentire la registrazione con imposta fissa degli atti con i quali gli enti locali si obbligano a corrispondere sussidi ai concessionari di servizi automobilistici.

È parso anche opportuno precisare che tutti gli atti con i quali l'originario concessionario ceda ad altri la concessione degli autoservizi siano soggetti a registrazione con imposta fissa.

Il disegno di legge, che dispone in tal senso, merita di essere approvato.

PRESIDENTE pone in discussione l'articolo unico.

*(È approvato).*

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

**Discussione del disegno di legge: Norme per la proroga, fino a sei mesi dopo la pubblicazione della pace, delle concessioni definitive di pubblici servizi automobilistici. (1568)**

DE CUPIS, *Relatore*, nota che numerosissime sono le concessioni definitive di pubblici autoservizi scadute negli ultimi tempi o che scadranno tra poco. Per esse bisognerebbe provvedere al rinnovo, in base alla legge 28 settembre 1939-XVII, n. 1822.

L'incertezza dei costi e dei prezzi non consente però di stabilire i canoni adeguati alle condizioni di esercizio delle varie linee. Si è ritenuto perciò opportuno di prorogare le concessioni scadute e quelle che verranno a scadere, come si fece in occasione della guerra del 1915-18, precisandosi, a tutela dell'amministrazione governativa, che la proroga avviene alle condizioni sostanzialmente uguali a quelle contenute nei precedenti atti di concessione.

Nulla da eccepire al riguardo; raccomanda soltanto che, nel determinare il canone da concedere, si tengano presenti le difficoltà che gravano, nell'attuale momento, sui pubblici servizi automobilistici.

Formula l'augurio che, quando sarà ristabilita la normalità delle cose, si provveda al passaggio dal provvisorio al definitivo in materia di concessioni. È infatti da rilevare che le concessioni attuali sono 3000 e di esse mille appena sono definitive.

Propone l'approvazione del disegno di legge.

PRESIDENTE pone in discussione l'articolo unico.

JANNELLI, *Sottosegretario di Stato per le comunicazioni*, ritiene poco precisa la formula: « dopo la pubblicazione della pace » contenuta nel titolo del disegno di legge e nel primo comma dell'articolo unico.

PRESIDENTE avverte che il Ministro della giustizia ha comunicato che la formula dovrebbe, a suo parere, essere sostituita con la seguente: « dopo la dichiarazione della cessazione dello stato di guerra ».

La Commissione potrebbe adottare tale formula sia nel titolo del disegno di legge che nel primo comma dell'articolo unico.

*(Così rimane stabilito — Si approva l'articolo unico così modificato).*

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

**Discussione del disegno di legge: Facoltà di proroga dei termini fissati per l'attuazione dei piani regolatori degli abitati colpiti dai terremoti del 28 dicembre 1908 e del 13 gennaio 1915. (1569)**

MORO AURELIO, *Relatore*, rileva che la rinascita delle zone colpite dai terremoti è stata sempre a cuore del Regime. Il disegno di legge in esame concede la facoltà di prorogare per un periodo che non superi un quinquennio dalla cessazione dello stato di guerra l'attuazione dei piani regolatori di tali zone.

Coglie l'occasione per auspicare, come ha già fatto il camerata Rabotti nel riferire su analogo disegno di legge, che tutta la materia relativa alle regioni colpite dai terremoti sia al più presto e definitivamente regolata.

Un vivo plauso va rivolto al Ministro dei lavori pubblici il quale, anche nelle presenti difficili contingenze, dà impulso ai lavori nei centri terremotati e alla costruzione di case popolari.

PRESIDENTE pone in discussione l'articolo unico.

*(È approvato).*

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

**Discussione del disegno di legge: Disposizioni per le concessioni di viaggio sulle ferrovie dello Stato. (1571)**

AGAZZI, *Relatore*, osserva che il disegno di legge ha lo scopo di coordinare tutte le disposizioni legislative in materia di concessioni di viaggio sulle ferrovie dello Stato. Si tratta quasi unicamente di modificazioni di forma e di terminologia. Sono da notare soltanto tre innovazioni sostanziali: 1°) si concede la carta di libera circolazione ai membri della Regia Accademia d'Italia; 2°) si estende al Capo di Gabinetto del Ministro delle comunicazioni il trattamento previsto per i consiglieri di amministrazione delle ferrovie dello Stato; 3°) è ammessa la validità di andata e ritorno a tutte le concessioni per famigliari di cui dispongano i Senatori del Regno e i Consiglieri nazionali.

Propone l'approvazione del disegno di legge.

PRESIDENTE pone in discussione gli articoli.

*(Si approvano gli articoli 1 e 2).*

Osserva che al punto 1°, lettera d) dell'articolo 3 si usa la dizione: « Avvocatura generale dello Stato », la quale, in realtà, a termine di legge, si chiama: « Avvocatura dello

Stato » comprendente l'Avvocatura generale dello Stato e le Avvocature distrettuali.

Bisognerebbe, pertanto, sopprimere alla lettera d) la parola: « generale ».

JANNELLI, *Sottosegretario di Stato per le comunicazioni*, accetta l'emendamento.

MORELLI BASILIDE rileva che al punto 4° dell'articolo 3 si parla di « personale di amministrazioni ferroviarie e di altre imprese estere di trasporto ». La dizione potrebbe far pensare che siano estere anche le ferrovie.

Inoltre si parla di: « amministratori e personale delle amministrazioni nazionali esercenti linee ferroviarie ». Ora amministrazioni di tal genere non esistono. Si dovrebbe parlare piuttosto di aziende.

PRESIDENTE nota che evidentemente la disposizione si riferisce a imprese italiane, in quanto nello stesso numero 4 si parla di imprese estere di trasporto.

Non crede opportuno che si introducano modificazioni di forma, in quanto il disegno di legge riporta la dizione di vecchi provvedimenti.

MORELLI BASILIDE nota che allo stesso punto 4° dell'articolo 3 si parla di « esercenti di linee tramviarie e di navigazione ». Bisognerebbe, a suo avviso, parlare di servizi pubblici di trasporto, perchè in tal modo sarebbero comprese anche le filovie.

PRESIDENTE osserva che le filovie rientrano tra le aziende tramviarie e sono quindi comprese nella dizione del punto 4°).

JANNELLI, *Sottosegretario di Stato per le comunicazioni*, manterrebbe immutato il disegno di legge.

*(Si approvano l'articolo 3 così emendato e gli articoli da 4 a 6).*

MORELLI BASILIDE osserva che all'articolo 7, punto 2°) si fa riferimento « all'articolo 3, punto 7°) ». Ora all'articolo 3 non esiste il punto 7°). Evidentemente si intende fare riferimento al punto 4°) dell'articolo 3.

PRESIDENTE. Occorre sostituire alle parole: « punto 7°) » le altre: « punto 4°) ». Inoltre, come si è fatto per l'articolo 3, alla lettera f) del punto 1°) bisogna sopprimere la parola: « generale ».

*(Si approva l'articolo 7 così modificato).*

PRESIDENTE eliminerebbe all'articolo 8 la limitazione di trenta biglietti gratuiti al mese che il Ministro delle comunicazioni ha facoltà di rilasciare in caso eccezionale.

JANNELLI, *Sottosegretario di Stato per le comunicazioni*, avverte che la disposizione esisteva nella vecchia legge.

*(Si approva l'articolo 8).*

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

MORELLI BASILIDE non ritiene sufficiente che al direttore generale e alle altre categorie elencate nell'articolo 9 si conceda un solo biglietto a tariffa ridotta.

JANNELLI, *Sottosegretario di Stato per le comunicazioni*, chiarisce che non si concede un solo biglietto a tariffa ridotta, ma biglietti valevoli per un solo viaggio.

MORELLI BASILIDE osserva che al punto 2° dell'articolo 9 si parla di « personale di ruolo ». Ora, secondo il nuovo stato giuridico, il personale delle ferrovie in concessione ha anche la qualifica di ordinario. Volendo lasciare la situazione attuale, bisognerebbe sopprimere le parole: « di ruolo ».

MAFFEZZOLI osserva che tutti gli agenti delle ferrovie concesse, secondo il nuovo stato giuridico, sono stati divisi in personale di ruolo corrispondente a quello stabile, e ordinario. Ora hanno assunto la qualifica di stabili *ad personam* tutti gli agenti che prima erano di ruolo, e che a termini del Regolamento vigente dovrebbero ora essere ordinari, e quindi conservano la concessione di cui all'articolo in esame. I nuovi ammessi, che non sono adibiti alle funzioni attive dell'esercizio, rientrano nella qualifica di ordinari e quindi non hanno diritto alla concessione. Sostanzialmente si mantiene immutata la situazione precedente.

JANNELLI, *Sottosegretario di Stato per le comunicazioni*, ritiene fondato il rilievo del camerata Morelli. La nuova dizione usata può far apparire che si voglia modificare la situazione derivante dalla vecchia legge. Non avrebbe, pertanto, difficoltà ad accettare la soppressione delle parole « di ruolo ». Bisognerebbe però sentire il parere del Ministro delle finanze, d'intesa col quale è stato predisposto il disegno di legge.

Potrebbe bastare, come interpretazione del punto 2° dell'articolo 9, la dichiarazione che tra gli agenti di ruolo vanno inclusi anche gli stabili *ad personam*.

MORELLI BASILIDE non insiste nell'emendamento proposto.

PRESIDENTE avverte che al punto 2° occorre sostituire, come si è fatto per l'articolo 7, alle parole: « punto 7° » le altre: « punto 4° ».

(*Si approvano l'articolo 9 così modificato e l'articolo 10*).

PRESIDENTE nota che all'articolo 11 il Ministro delle comunicazioni ha proposto di aggiungere il seguente numero 5:

« 5°) il rilascio delle concessioni previste dall'articolo 7 del Regio decreto-legge

26 giugno 1927, n. 1570, e di quelle altre ammesse dall'Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione alla data di pubblicazione della presente legge ».

Avverte, in proposito, che il Ministro delle finanze ha comunicato di non poter accettare la seconda parte dell'emendamento proposto dal Ministro delle comunicazioni, in quanto l'introduzione delle concessioni ammesse dall'Ispettorato, non pertinenti all'oggetto del disegno di legge, che concerne esclusivamente le concessioni ferroviarie statali, sarebbe suscettibile di erronee interpretazioni e di estensioni non ammissibili.

JANNELLI, *Sottosegretario di Stato per le comunicazioni*, osserva che tutto ciò che riguarda l'Ispettorato è compreso nel disegno di legge in esame.

Ad ogni modo, per ovviare al rilievo del Ministro delle finanze, propone che il numero 5 da aggiungere all'articolo 11 sia così formulato:

« 5°) il rilascio delle concessioni previste dall'articolo 7 del Regio decreto-legge 26 giugno 1927, n. 1570, ammesse alla data di entrata in vigore della presente legge ».

(*Si approva l'articolo 11 così modificato*).

PRESIDENTE a proposito delle concessioni di biglietti gratuiti ai Senatori del Regno ed ai Consiglieri nazionali, di cui all'articolo 12, segnala che il Ministero delle comunicazioni mentre ha opportunamente elevato da qualche anno il numero dei biglietti, attribuendone tre per ogni figlio convivente ed a carico, ha mantenuto inalterato il numero dei buoni per il trasporto gratuito del bagaglio. Ora se si è riconosciuto che a una famiglia numerosa occorrono più biglietti, bisognerebbe riconoscere che occorrono ugualmente più buoni bagaglio.

JANNELLI, *Sottosegretario di Stato per le comunicazioni*, riferirà al Ministro il rilievo del Presidente.

PRESIDENTE ringrazia.

(*Si approvano gli articoli da 12 a 17*).

JANNELLI, *Sottosegretario di Stato per le comunicazioni*, a conclusione della discussione del disegno di legge dichiara che è intendimento del Governo che il trattamento finora previsto per i funzionari a riposo rimanga immutato.

PRESIDENTE dichiara approvato il disegno di legge. (*Vedi Allegato*).

**Discussione del disegno di legge: Decentramento degli stabilimenti industriali in connessione con i nuovi impianti idroelettrici dell'Italia centrale, meridionale e insulare. (1572)**

CASALINI, *Relatore*, osserva che il principio al quale si ispira il disegno di legge, come si accenna nella relazione ministeriale, debba considerarsi come fondamentale per l'avvenire dell'Italia fascista. Il quadro economico dell'Italia dal giorno della sua unificazione ad oggi è stato, sia pure con i progressi che si sono realizzati, specie dopo l'avvento del Fascismo, caratterizzato da una netta distinzione tra una parte dell'Italia settentrionale, con impronta prevalentemente industriale, e il resto dell'Italia settentrionale nonché l'Italia centrale, meridionale e insulare, con impronta essenzialmente agricola. L'Italia agricola doveva servire da mercato di sbocco alla produzione dell'Italia industriale.

Le popolazioni dell'Italia agricola sono state soggette oltre alla disoccupazione stagionale caratteristica dell'agricoltura, a crisi gravissime di disoccupazione. Per decenni le popolazioni del Veneto, dell'Italia centrale e dell'Italia meridionale e insulare hanno dovuto cercare nella emigrazione un rimedio alla disoccupazione periodica. Il Fascismo ha sempre avuto tra i suoi fini principali quello di stagnare l'emorragia di generoso sangue italiano dovuta all'emigrazione all'estero di lavoratori italiani. Il disegno di legge in esame persegue il medesimo obiettivo. D'altronde l'Italia imperiale avrà, dopo la vittoria, mercati ben più vasti di quello nazionale che si estenderanno a tutti i paesi bagnati dal Mediterraneo. È giusto pertanto che tutte le regioni d'Italia siano poste in grado di prender parte ai benefici della vittoria e di essere presente sui nuovi mercati.

Pensa che ai criteri ispiratori del disegno di legge debba darsi incondizionata approvazione, tanto più che ad essi si aggiungono ragioni di sicurezza militare, prospettate dalla Commissione suprema di difesa.

È però da domandarsi se il provvedimento, così come viene presentato all'esame della Commissione legislativa, sia strumento idoneo per il raggiungimento delle finalità alle quali si è accennato. Esso stabilisce, per la industrializzazione dell'Italia centrale, meridionale e insulare, tre ordini di provvidenze di favore: 1°) l'esenzione dall'imposta di ricchezza mobile sui redditi industriali degli

stabilimenti di nuovo impianto; 2°) un prezzo di favore dell'energia elettrica, che dovrà di preferenza essere riservata fino alla concorrenza del 40 per cento dell'energia prodotta dagli impianti idroelettrici, a detti stabilimenti; 3°) costruzione di opere pubbliche e di opere ferroviarie interessanti i nuovi stabilimenti e concessione di tariffe ferroviarie di favore per trasporto di materiale e materie prime necessarie per l'impianto e l'esercizio degli stabilimenti stessi.

L'esenzione per un decennio dall'imposta di ricchezza mobile sembra non abbia — come d'altronde fu rilevato in occasione della creazione del centro industriale di Apuania — valore sufficiente per allettare le nuove industrie. Più decisive sono le concessioni di tariffe speciali ferroviarie.

È però da rilevare che non si sono previsti nel disegno di legge gli aggravii finanziari che deriveranno al Ministero dei lavori pubblici e a quello delle comunicazioni per le costruzioni di nuove opere e per le facilitazioni nelle tariffe dei trasporti.

Per quanto riguarda l'energia elettrica l'incidenza del costo di essa su quello di produzione è molto variabile e in genere, salvo per le industrie elettrochimiche, non molto sensibile.

Osserva che il carico delle concessioni di tariffe di favore ricade secondo il disegno di legge per intero sugli esercenti degli impianti idroelettrici i quali dovranno dare — come si è detto — la precedenza, fino alla concorrenza del 40 per cento dell'energia prodotta, alle forniture per i nuovi stabilimenti industriali. Il prezzo dell'energia sarà stabilito d'accordo fra le parti, ed è facile presumere che tale accordo difficilmente si raggiungerà. In tal caso sarà stabilito con l'intervento degli organi statali competenti.

Pensa che sarebbe stato bene, in una legge così importante, precisare quali siano gli organi statali che dovranno intervenire.

L'aggravio posto a carico degli esercenti degli impianti idroelettrici, poichè indubbiamente il prezzo al quale dovranno fornire il 40 per cento dell'energia prodotta sarà un prezzo di favore, appare molto forte.

Teme che il provvedimento abbia una ripercussione nella costruzione dei nuovi impianti idroelettrici.

D'altra parte gli sembra difficile che si possa considerare l'energia elettrica come un bene di utilizzazione locale, poichè la distribuzione dell'energia elettrica ha perduto tale carattere. Lo Stato stesso ha riconosciuto la necessità di considerare la produzione elettrica

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

in tutta l'Italia sotto un punto di vista unitario. Infatti, il Ministero dei lavori pubblici sorveglia e sovvenziona la costruzione di grandi linee di intercomunicazione fra il nord e il centro dell'Italia. Ritiene quindi che questa specie di riserva locale del 40 per cento prevista nel disegno di legge non possa essere considerata opportuna dal punto di vista tecnico.

Non vanno inoltre dimenticate le caratteristiche economiche della industria di produzione dell'energia elettrica, in cui le spese di esercizio sono minime rispetto alle spese di impianto e di ammortamento. Prima di costruire impianti idroelettrici occorre predisporre dei piani finanziari assai precisi e di sicura eseguibilità, tant'è vero che le concessioni dello Stato per gli impianti idroelettrici durano 60 anni, in riconoscimento appunto del carattere immobiliare di tale industria e della necessità di un lungo periodo di tempo per ammortizzare le spese di impianto. E pertanto dover prevedere in un piano finanziario per la creazione di un nuovo impianto idroelettrico la fornitura del 40 per cento dell'energia prodotta a un prezzo incerto, ma che certamente bisogna presumere bassissimo, perchè altrimenti non costituirebbe un sensibile aiuto ai nuovi stabilimenti industriali, significa gravare il nuovo impianto di un onere considerevole.

Se tutto ciò è grave per gli impianti idroelettrici ancora da sorgere, è gravissimo per gli impianti in corso di costruzione, che sono contemplati nell'articolo 2 e per i quali erano stati predisposti piani finanziari che non potevano prevedere la riserva del 40 per cento dell'energia a prezzo di favore. E fra gli impianti in corso di costruzione si debbono anche comprendere i lavori iniziati prima di aver ottenuto la relativa concessione. Il Duce ha infatti spronato l'industria italiana ad attuare il maggior numero d'impianti idroelettrici, e siccome le pratiche per ottenere le relative concessioni sono molto lunghe, si è verificato in moltissimi casi che i costruttori hanno ottenuto l'autorizzazione ad iniziare i lavori prima della concessione: questa anzi è diventata la procedura abituale. Ora non sembra nè equo, nè giusto che i nuovi impianti vengano a trovarsi con un aggravio non previsto.

È dolente di non aver potuto presentare proposte di modificazione per assoluta mancanza di tempo, avendo ricevuto il disegno di legge solo due giorni prima della odierna riunione. Data la grande importanza del provvedimento pensa che sarebbe opportuno dare alla Commissione il tempo necessario per po-

tersi render conto delle osservazioni che ha ritenuto utile prospettare, ma che non ha potuto concretare in emendamenti.

Prega quindi il Ministro dei lavori pubblici di voler consentire il rinvio della discussione del disegno di legge, la cui portata, a suo avviso dovrebbe estendersi anche a talune zone dell'Italia settentrionale, e particolarmente ad alcune parti del Veneto che presentano le stesse caratteristiche dell'Italia centrale, meridionale ed insulare.

Il provvedimento è, nella sua sostanza, tale che merita di essere accolto col massimo favore e un vivo encomio va rivolto al Ministro dei lavori pubblici per averne presa l'iniziativa. Ma appunto perchè trattasi di un provvedimento di tanta importanza ritiene quanto mai opportuno un rinvio, che crede sarebbe sufficiente di un mese, rinvio che consentirebbe di concordare col Governo alcune modificazioni, a suo avviso, necessarie e che non nuocerebbero alle finalità cui mira il provvedimento destinato ad avere una grandissima influenza nei prossimi decenni della vita italiana, anzi rendendo il provvedimento più consona alla realtà ne aumenterebbe l'efficacia.

MAFFEZZOLI si associa alle parole di encomio che il Relatore camerata Casalini ha rivolto al Ministro dei lavori pubblici, al quale va anche un vivo ringraziamento per quanto ha voluto fare a favore del mezzogiorno d'Italia.

Pensa che sia da accogliere la proposta di rinvio del camerata Casalini, non solo per le ragioni che egli ha esposto. Gli risulta che presso il Ministero delle finanze si sta studiando tutta una serie di provvedimenti che riguardano non solo gli impianti idroelettrici ma la possibilità di concedere, per lo sviluppo industriale dell'Italia centrale e meridionale e il decentramento degli impianti industriali, grandissime facilitazioni d'ordine fiscale. Si prevede anche la creazione di un istituto finanziatore dotato di larghissimi mezzi.

Ora non vorrebbe che l'approvazione del disegno di legge in esame arrestasse l'emana- zione degli altri provvedimenti allo studio.

LEMBO osserva che in tal caso occorrerebbe il rinvio di almeno cinque o sei mesi.

MAFFEZZOLI ritiene che un rinvio anche di cinque o sei mesi non nuocerebbe se si riuscisse ad ottenere un provvedimento organico e più ampio, anche perchè, nel momento attuale, la creazione immediata degli impianti industriali nell'Italia centrale e meridionale riesce difficile.

VASELLI ROMOLO si associa alla proposta di rinvio, perchè nel disegno di legge

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

nessuna facilitazione si prevede per le industrie già esistenti nel mezzogiorno, che verrebbero a trovarsi in una condizione di inferiorità. A coloro che sono stati i pionieri nell'Italia meridionale e hanno sopportato nella loro industria gli affanni maggiori non si concederebbero le stesse facilitazioni previste per i nuovi stabilimenti neanche se ampliassero o migliorassero i loro stabilimenti, mentre dai nuovi saranno certamente sopraffatti per le facilitazioni concesse.

Un breve rinvio darebbe modo di concordare col Ministro dei lavori pubblici eventuali modificazioni.

LEMBO nota che l'annuncio del provvedimento, dato dopo la recente riunione del Consiglio dei Ministri, è stato accolto con vivo favore soprattutto nell'Italia meridionale. Non ritiene si possa pensare di rinviarne l'approvazione per attendere, come da qualcuno è stato proposto, di coordinarlo con altri provvedimenti in favore dello sviluppo industriale nell'Italia meridionale o per estenderne l'applicazione ad altre regioni.

Il disegno di legge in esame costituisce un atto di sana giustizia distributiva, risponde ad urgenti necessità interessanti la difesa nazionale, ma rappresenta indubbiamente anche una realizzazione di sicuro vantaggio per le aziende industriali, favorite dalla esenzione dall'imposta di ricchezza mobile, dalle previste particolari facilitazioni ferroviarie ed infine dalle concessioni di favore per la somministrazione della energia elettrica occorrente ad azionare i nuovi impianti. Va tenuto poi conto che per i presupposti della guerra che si sta combattendo e per le conseguenze della sicura vittoria, la creazione di stabilimenti industriali nel centro e nel meridionale d'Italia porterà con sé il vantaggio per le aziende stesse di avvicinarsi ai nuovi mercati verso i quali dovrà indirizzarsi la produzione industriale italiana.

Pur rendendosi pienamente conto dei rilievi fatti dal camerata Casalini, pensa che gli industriali idroelettrici non dovrebbero avere preoccupazioni per eventuali sorprese, giacché è fuori di discussione che, secondo il concetto unitario che è alla base dello Stato corporativo, nessuno si sognerà mai di non tener conto degli interessi dei produttori di energia elettrica per favorire quelli degli industriali utenti. Si tratta quindi di avere soprattutto fiducia nella equità e giustizia con le quali gli organi dello Stato armonizzano le esigenze, solo apparentemente contrastanti, dei vari elementi della produzione.

Senza dubbio, lo sviluppo industriale nell'Italia centrale, meridionale ed insulare, rappresenterà un buon affare anche per gli industriali idroelettrici.

Il camerata Casalini ha accennato all'esistenza di zone dell'Italia settentrionale, quali il Veneto ed il Polesine, che dovrebbero essere comprese nel provvedimento in esame. Non disconosce che, sempre tenuto conto dell'elemento sicurezza militare, tali zone meritino una particolare considerazione, ma non è d'accordo di rinviare l'approvazione del provvedimento che, a tale fine, nulla vieta che possa essere successivamente integrato.

Coglie l'occasione per raccomandare che nel dare applicazione al provvedimento, del quale auspica l'immediata approvazione da parte della Commissione, si eviti che ad una più o meno lunga distanza di tempo sia necessario pensare al decentramento del decentrato in virtù del provvedimento in discussione. In altri termini, si eviti di favorire il sorgere di iniziative accentrate in pochi centri attraverso la creazione di nuove zone industriali, e si tenga soprattutto conto delle varie situazioni economiche e sociali di quelle zone, ad alta natalità, ove l'agricoltura ha dato tutto quello che poteva dare e non è capace di assorbire altri lavoratori. Una sicura garanzia, a tale proposito, ravvisa nell'articolo 1 del disegno di legge per il quale la scelta delle località in cui dovranno sorgere gli stabilimenti industriali; è sottoposta all'esame ed approvazione, oltre che dei Ministeri tecnici e della Commissione Suprema di Difesa, anche del Ministro Segretario del Partito Nazionale Fascista.

Rileva, infine, come sia significativo che il provvedimento venga emanato mentre il Dicastero dei lavori pubblici è retto da un milanese. Conferma, questa, che secondo le alte direttive del Duce, il Governo fascista dimostra con i fatti e superando qualsiasi vieto regionalismo, di avere particolarmente a cuore le sorti di tutte le regioni d'Italia.

BRENNA osserva che la portata del disegno di legge è stata illustrata con grande ampiezza e competenza dal relatore camerata Casalini, che merita, per questo, plauso. Ma è appunto questa sua profonda disamina che contrasta, a proprio avviso, con la motivazione della sua proposta di rinvio. Comunque è da tener presente che, secondo quando gli risulta, non appena annunciato il disegno di legge, sono pervenute al Ministero delle corporazioni molte domande per l'autorizzazione di nuovi impianti industriali.

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

CASALINI, *Relatore*, chiarisce che con l'accento fatto ad alcune zone agricole del Veneto soggette a forte emigrazione non ha inteso prospettare l'opportunità che il provvedimento non entri subito in vigore per l'Italia centrale, meridionale e insulare. Ha voluto soltanto richiamare l'attenzione del Governo sull'opportunità che siano studiate analoghe provvidenze per altre regioni d'Italia, che si trovano nella stessa situazione di quelle meridionali.

Non condivide i rilievi del camerata Lembo in ordine al rinvio proposto. L'importanza del disegno di legge richiede, a suo parere, da parte di tutti i componenti della Commissione, un esame approfondito che non è stato possibile fare nei due giorni da che il testo è stato distribuito. Il rinvio tende a rendere più efficace la collaborazione della Commissione al fine di perfezionare e di rendere più aderente alla realtà il provvedimento.

Nè crede sufficiente, in opposizione al rinvio, il rilievo del camerata Brenna che molte domande per nuovi impianti sono giunte al Ministero delle corporazioni da parte di industriali che intendono avvalersi dei benefici concessi relativamente al prezzo dell'energia elettrica.

Non è, invece, d'accordo col camerata Vasselli, il quale vorrebbe che le agevolazioni previste dal disegno di legge fossero estese anche agli impianti industriali già esistenti. Penserà, se mai, il Governo, in seguito, a tener conto della situazione di tali impianti.

Giustamente il camerata Maffezzoli ha rilevato che il provvedimento in esame non è sufficiente per attuare veramente l'industrializzazione dell'Italia centrale, meridionale e insulare. È però da considerare che esso costituisce un apporto non indifferente alla grande finalità che si vuole raggiungere.

Concludendo, non insiste nella proposta del rinvio della discussione purchè siano accettati gli emendamenti che esporrà. Rivolge al Governo la raccomandazione perchè voglia considerare la situazione economica e sociale di alcune regioni del Veneto, al fine di emanare opportuni provvedimenti.

Propone che all'articolo 2 le parole: « anche in corso di costruzione » siano sostituite con le altre: « esclusi quelli in corso di costruzione ». Infine, per quanto riguarda il prezzo dell'energia elettrica, chiede che siano maggiormente precisate le modalità della sua fissazione, anche in ordine all'intervento degli organi statali competenti.

GORLA, *Ministro dei lavori pubblici*, dopo aver ringraziato i camerati che hanno voluto

rivolgergli parole benevole, rileva che il disegno di legge sottoposto all'esame della Commissione è un atto non soltanto di giustizia verso le provincie centro meridionali, ma di interesse dello Stato. Esso non può da solo risolvere beninteso, la situazione esistente nell'Italia centrale, meridionale e insulare, ma è una premessa necessaria alla quale seguiranno altri provvedimenti, per poter arrivare a quella perequazione industriale tra le varie regioni d'Italia che appare assolutamente necessaria.

È spiacente che il relatore camerata Casalini non abbia avuto a disposizione il tempo necessario per avere quei contatti col Ministero che avrebbero potuto forse fargli superare alcune delle obiezioni mosse. Alla elaborazione del disegno di legge si può dire che abbiano partecipato tutti i Ministeri, e particolarmente quelli militari, oltre alla Commissione suprema di difesa. Le osservazioni delle varie Amministrazioni e la necessità di raggiungere le intese hanno ritardata la presentazione alla Presidenza della Camera del disegno di legge.

D'altronde il camerata Casalini ha pienamente giustificato i motivi che sono alla base del provvedimento. Le industrie italiane sono attualmente concentrate per una percentuale altissima nella valle del Po. Ciò sta a indicare lo squilibrio industriale del Paese e un evidente pericolo dal punto di vista militare. Ma alle ragioni di carattere militare, particolarmente apprezzabili in un momento come l'attuale, sono da aggiungere altre di carattere economico e sociale.

Le regioni meridionali, industrialmente meno evolute ed attrezzate, sono quelle che hanno dato il maggior contributo alla emigrazione esterna, cessata la quale, è subentrata l'emigrazione interna e con essa il fenomeno dell'inurbamento di masse di lavoratori attratte verso i centri industriali dell'Italia settentrionale.

I pericoli sociali derivanti da tale stato di cose sono evidenti: diminuzione della natalità nelle famiglie che si trasferiscono nei centri industriali, aumento esagerato della popolazione in queste città e conseguenti problemi di difficile soluzione, formazioni di agglomerati industriali sproporzionati che, come insegna l'esperienza di Paesi che hanno compiuto il ciclo evolutivo prima dell'Italia, sono sempre esiziali.

Si aggiunga che le regioni meridionali hanno un'economia fondata quasi esclusivamente sull'agricoltura e quindi troppo povera. Una moderata industrializzazione porterà una influenza benefica. Nella valle del Po, dove

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

l'industrializzazione è eccessiva, la situazione è dannosa per lo sviluppo agricolo di una regione così importante.

Alla domanda perchè il disegno di legge è stato presentato nell'attuale momento risponde che con il programma dei dieci miliardi di chilowattore delle nuove costruzioni idroelettriche, il centro, il mezzogiorno e le isole dell'Italia entrano nella produzione di energia elettrica con una percentuale notevolissima. Ora bisogna decidere dove impiegare nel miglior modo questa energia. È evidente pertanto la convenienza di consumarla, nella maggiore quantità possibile, nelle regioni ove si produce, piuttosto che destinarla ad aggravare la saturazione industriale del settentrione.

La relazione accenna alla produzione di tre miliardi di chilowattore nell'Italia centrale, meridionale e insulare secondo il programma in corso di attuazione. Ciò rappresenta un settimo della produzione attuale italiana; ma si può dire fin d'ora che tale percentuale aumenterà. Infatti è bastata la notizia della presentazione del disegno di legge al Consiglio dei Ministri perchè venissero avanzate domande per costruzioni di nuovi impianti. Ciò risponde al dubbio del camerata Casalini che il disegno di legge possa costituire un freno.

L'essenziale è che, dopo avere discusso e promesso, si incominci a marciare risolutamente sulla via delle realizzazioni. In sostanza il disegno di legge vuole essere una anticipazione di un futuro piano regolatore delle industrie nazionali, che dovranno sorgere non più nelle vecchie zone industriali, ma laddove consigliano ragioni speciali di ambiente, di mano d'opera, di materie prime, e anche militari. Quindi tutte le regioni, che non soffrono ancora di elefantiasi industriale, e fra esse anche quelle venete, saranno considerate nel piano industriale che sarà approvato a suo tempo e che dovrà portare ad una perequazione industriale fra le varie zone d'Italia.

Al camerata Vaselli osserva che nel disegno di legge in esame non poteva trovar posto, per le ragioni che ha prospettato, una estensione dei benefici agli impianti già esistenti. Non esclude però — senza prendere, beninteso, impegni precisi — che nel complesso dei provvedimenti ai quali ha accennato possa essere presa in esame la situazione delle industrie già esistenti nell'Italia centrale, meridionale e insulare.

Assicura, infine, il camerata Maffezzoli che altri provvedimenti, in corso di elaborazione, saranno emanati a favore del Mezzogiorno.

Conclude rilevando che il disegno di legge, frutto di lunghi mesi di studio da parte di tutti gli organi competenti interessati ha un equilibrio che è stato raggiunto tenendo conto delle osservazioni fatte dalle varie Amministrazioni. Per questa ragione non potrebbe accettare nessun emendamento, in quanto si verrebbe a turbare un equilibrio laboriosamente raggiunto.

PRESIDENTE dopo l'ampia ed esauriente discussione, non insistendo il relatore camerata Casalini nella proposta di rinvio della discussione, chiede ai camerati Maffezzoli e Vaselli, i quali si sono associati, se la mantengono.

MAFFEZZOLI non insiste, raccomandando al Ministro dei lavori pubblici, il quale si è reso altamente benemerito con la presentazione del disegno di legge, l'attuazione sollecita degli altri provvedimenti a favore del Mezzogiorno, ai quali ha accennato.

VASELLI ROMOLO non insiste nella proposta di rinvio, riservandosi di presentare alcuni emendamenti, in sede di esame degli articoli.

PRESIDENTE prima di passare all'esame degli articoli è sicuro di interpretare il sentimento della Commissione nel rivolgere un vivo plauso al Ministro dei lavori pubblici per aver predisposto il disegno di legge che, se nella dizione letterale fa riferimento all'Italia centrale, meridionale ed insulare, risponde evidentemente ad altissime esigenze di carattere nazionale. (*Vivi applausi*).

All'articolo 1 il camerata Vaselli, dopo le parole: « che sorgeranno in località delle vecchie provincie » ha proposto di aggiungere: « o che amplieranno o miglioreranno la loro attrezzatura ».

VASELLI ROMOLO dopo i chiarimenti del Ministro trasforma l'emendamento in raccomandazione.

(*Si approva l'articolo 1*).

PRESIDENTE. All'articolo 2 il camerata Casalini ha proposto di sostituire le parole: « anche in corso di costruzione », con le altre: « esclusi quelli in corso di costruzione ».

CASALINI, *Relatore*, fa appello alla comprensione del Ministro dei lavori pubblici, perchè la disposizione verrebbe ad alterare profondamente il piano finanziario che era stato posto a base degli impianti idroelettrici in corso di costruzione. Ciò sarebbe anche contrario ai principii giuridici adottati sempre in materia.

GORLA, *Ministro dei lavori pubblici*, pur rendendosi conto delle ragioni che hanno in-

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

dotto il camerata Casalini a proporre l'emendamento, non può accettarlo, perchè la disposizione è stata formulata con tutte le circospezioni necessarie. Può assicurarlo, ad ogni modo, che i suoi timori non sono fondati.

PRESIDENTE pone ai voti l'emendamento.

*(Non è approvato).*

Al secondo comma dell'articolo 2 il camerata Casalini vorrebbe che si precisasse in quale modo sarà stabilito il prezzo dell'energia.

LEMBO ritiene che la formula usata al secondo comma dell'articolo 2 costituisca una valvola di sicurezza, in quanto il prezzo dell'energia potrà essere fissato in modo che sia redditizio per gli esercenti degli impianti idroelettrici.

CASALINI, *Relatore*, desidera soltanto che sia chiarito che il prezzo dell'energia non debba essere in nessun caso inferiore al prezzo di costo.

GORLA, *Ministro dei lavori pubblici*, ritiene del tutto superfluo un simile chiarimento. Il Ministero dei lavori pubblici ha sempre tutelato i legittimi interessi degli esercenti idroelettrici.

CASALINI, *Relatore*, chiarisce che la sua domanda non è stata determinata da scarsa fiducia nell'opera del Ministero dei lavori pubblici, e non vi insiste.

*(Si approvano gli articoli 2 e 3).*

PRESIDENTE. Il camerata Vaselli ha proposto di aggiungere alla fine del comma 1° dell'articolo 4 le seguenti parole: « o quelli che amplieranno o miglioreranno la loro attrezzatura ».

All'articolo 5 ha proposto di aggiungere, dopo le parole: « a termini dell'articolo 1 » le altre: « e a quelli migliorati o ampliati ». Infine all'articolo 6 ha proposto di aggiungere, dopo le parole: « saranno iniziati », le altre: « o inizieranno l'ampliamento e il miglioramento ».

VASELLI ROMOLO avendo trasformato in raccomandazione il primo emendamento, non insiste sugli altri.

*(Si approvano gli articoli 4, 5 e 6).*

PRESIDENTE dichiara approvato il disegno di legge. *(Vedi Allegato).*

**La riunione termina alle 12.45.**

**ALLEGATO**

**TESTO DEI DISEGNI DI LEGGE APPROVATI**

**Nuove norme per la concessione dei certificati di abilitazione ai servizi radioelettrici a bordo delle navi mercantili. (1570)**

**ART. 1.**

Per il disimpegno dei servizi radioelettrici sulle navi mercantili vengono concessi, in base ad esami, dal Ministero delle comunicazioni (Amministrazione delle poste e dei telegrafi) i seguenti certificati internazionali:

- certificato di prima classe di radiotelegrafista;
- certificato di seconda classe di radiotelegrafista;
- certificato di terza classe (o speciale) di radiotelegrafista;
- certificato generale di radiotelefonista;
- certificato limitato di radiotelefonista.

**ART. 2.**

Le condizioni per l'ammissione agli esami previsti dall'articolo precedente verranno stabilite nel regolamento di applicazione della presente legge.

La tassa di ammissione è fissata in lire 200, salvo gli esoneri totali o parziali previsti dalle disposizioni vigenti, quella di certificato in lire 25 e quella di duplicazione di certificato in caso di smarrimento in lire 50.

**ART. 3.**

Gli esami saranno tenuti a cura dell'Amministrazione postelegrafonica normalmente una volta all'anno, nell'epoca e nelle sedi che essa designerà; è tuttavia riservata ad essa la facoltà di indire sessioni straordinarie, qualora ne ravvisi la opportunità.

**ART. 4.**

La Commissione esaminatrice sarà costituita da:

due funzionari di prima categoria dell'Amministrazione postelegrafonica, di cui uno di grado non inferiore al 6°, che assu-

merà le funzioni di Presidente e l'altro di grado non inferiore al 9°;

un rappresentante della Regia marina; scelti fra elementi che abbiano particolare competenza in radiotecnica.

Un funzionario dell'Amministrazione postelegrafonica, di grado non superiore al 9°, assumerà le mansioni di Segretario.

Alla Commissione sono aggregati un esaminatore per la geografia ed uno o più per le lingue estere, scelti tra gli insegnanti di Regi Istituti.

Al presidente, ai membri e agli aggregati verrà corrisposta, per ogni giornata di adunanza, l'indennità di lire 25, salvo le deduzioni di legge.

**ART. 5.**

Le prove da superarsi per conseguire i certificati di abilitazione indicati all'articolo 1 sono le seguenti:

a) per i certificati di prima e seconda classe di radiotelegrafista:

esame scritto sulle materie attinenti alla radiotecnica, sulle disposizioni internazionali e interne riguardanti il servizio radiomarittimo e sulla geografia;

prove pratiche di ricezione radiotelegrafica, di trasmissione telegrafica, di ricezione e trasmissione telefonica;

esame orale sulle stesse materie dell'esame scritto;

b) per il certificato di terza classe (o speciale) di radiotelegrafista:

prove pratiche di ricezione radiotelegrafica e di trasmissione telegrafica;

esame orale su apposito programma;

c) per i certificati generale e limitato di radiotelefonista;

prova pratica di ricezione e trasmissione telefonica;

esame orale su apposito programma.

Nel regolamento saranno specificati i programmi di esame, le modalità delle prove, e le condizioni per il conseguimento della idoneità.

ART. 6.

I radiotelegrafisti forniti di certificato di 1<sup>a</sup> classe possono essere imbarcati in qualità di capo-posto sulle navi con stazione classificata di 3<sup>a</sup> categoria.

Per essere adibiti come capi posto in una stazione di nave di 2<sup>a</sup> categoria, essi devono avere prestato non meno di sei mesi di servizio su una nave o presso una stazione costiera.

Per esercitare le mansioni di capo-posto in una stazione di nave di 1<sup>a</sup> categoria, essi devono avere compiuto non meno di un anno di servizio su una nave o presso una stazione costiera.

ART. 7.

I radiotelegrafisti forniti di certificato di 2<sup>a</sup> classe possono essere imbarcati come capi posto su stazioni di navi di 3<sup>a</sup> categoria.

Dopo sei mesi di servizio su di una nave essi possono imbarcarsi come capi-posto su navi di 2<sup>a</sup> categoria.

ART. 8.

Il certificato di 3<sup>a</sup> classe (o speciale) di radiotelegrafista è valido per prestare servizio sulle navi che hanno l'impianto radiotelegrafico pur senza esservi obbligate dai regolamenti internazionali.

ART. 9.

Il certificato generale di radiotelefonista è valido per il disimpegno del servizio radiotelefonico su navi dotate unicamente di impianti radiotelefonici, la cui onda portante in antenna abbia potenza compresa fra 50 e 100 watt.

Se la potenza degli impianti anzidetti è inferiore a 50 watt, il servizio potrà essere affidato ad un operatore fornito di certificato limitato di radiotelefonista.

ART. 10.

È abrogata la legge 22 luglio 1939-XVII, numero 1130.

**Conversione in legge, con modificazioni, del Regio decreto-legge 26 marzo 1941-XIX, n. 426, contenente norme per la disciplina della produzione dei motocicli, delle motocarrozzette, dei motofurgoncini e dei motocarri (1520)**

ARTICOLO UNICO.

È convertito in legge il Regio decreto-legge 26 marzo 1941-XIX, n. 426, contenente norme per la disciplina della produzione dei moto-

cieli, delle motocarrozzette, dei motofurgoncini e dei motocarri, con le seguenti modificazioni:

*All'articolo 3 è sostituito il seguente:*

ART. 3.

Con l'entrata in vigore delle norme, di cui al precedente articolo 1, i Circoli ferroviari d'ispezione provvederanno alla visita e prova dei motocicli, delle motocarrozzette e dei motofurgoncini, allo scopo di accertare che rispondano alle norme stesse ed equiparando gli accertamenti alle prove ed esperimenti di revisione degli autoveicoli.

È data facoltà al Ministro per le corporazioni, sentita la Corporazione competente, di emanare norme per la disciplina ed il coordinamento dell'attività produttiva delle fabbriche nazionali costruttrici di motocicli, motocarrozzette, motofurgoncini e motocarri, sia che costruiscano completamente detti autoveicoli, sia che costruiscano parti staccate di essi.

**Conversione in legge, con modificazioni, del Regio decreto-legge 16 giugno 1941-XIX, n. 653, recante norme per la temporanea e gratuita circolazione dei velocipedi sulle autostrade. (1533)**

ARTICOLO UNICO.

È convertito in legge il Regio decreto-legge 16 giugno 1941-XIX, n. 653, recante norme per la temporanea e gratuita circolazione dei ciclisti sulle autostrade, con la seguente modificazione:

L'articolo 1<sup>o</sup> del Regio decreto-legge è sostituito dal seguente:

In deroga alle disposizioni che regolano la concessione e l'esercizio delle autostrade è consentita dal 15 giugno al 15 ottobre 1941-XIX, la temporanea e gratuita circolazione dei velocipedi sulle autostrade stesse, esclusa la camionale Genova-Serravalle Scrivia.

**Risoluzione della concessione della Ferrovia Umbertide-San Sepolcro. (1559)**

ART. 1.

È approvata e resa esecutoria la convenzione 29 luglio 1941-XIX, stipulata tra i delegati dei Ministri per le comunicazioni e per le finanze, in rappresentanza dello Stato ed il legale rappresentante della Società italiana per le strade ferrate del Mediterraneo per la ri-

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

soluzione della concessione della ferrovia Umbertide-San Sepolcro.

ART. 2.

Per la esecuzione della suddetta convenzione è autorizzata la spesa di lire dieci milioni.

Con decreto del Ministro per le finanze saranno apportate le occorrenti variazioni allo stato di previsione della spesa del Ministero delle comunicazioni per l'esercizio finanziario 1941-42.

N. 208 di repertorio.

MINISTERO PER LE COMUNICAZIONI  
ISPETTORATO GENERALE DELLA MOTORIZZAZIONE CIVILE  
E DEI TRASPORTI IN CONCESSIONE  
UFFICIO CONTRATTI

**CONVENZIONE PER LA RISOLUZIONE DELLA CONCESSIONE DELLA FERROVIA  
UMBERTIDE-SAN SEPOLCRO**

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

L'anno millenovecentoquarantuno (1941), anno XIX E. F., il giorno ventinove del mese di luglio, in Roma ed in una sala del Ministero delle comunicazioni, dinanzi a me Cav. Uff. Dott. Michele Sinibaldi fu Luigi, capo sezione amministrativo, delegato supplente alla stipulazione dei contratti dell'Ispettorato Generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, e senza l'assistenza dei testimoni, avendovi le parti contraenti rinunciato d'accordo con me ufficiale rogante, giusta le facoltà concesse dal disposte 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, *Ispettore Generale dell'Ispettorato Generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione*, in rappresentanza del Ministro per le comunicazioni e per l'impedimento del signor direttore generale dell'Ispettorato medesimo, giusta delega in data 24 luglio 1941-XIX, n. 6795, che qui si allega sotto la lettera A);  
e il Sig. Barone Comm. Dott. SALVATORE TUCCI fu Carmelo, *Direttore Capo Divisione della Direzione Generale del Tesoro*, in rappresentanza del Ministro delle finanze e per l'impedimento del signor direttore generale della Direzione Generale predetta, giusta delega in data 7 febbraio 1941-XIX, n. 139654, che qui si allega sotto la lettera B), entrambi per conto e nell'interesse dello Stato;

E DALL'ALTRA

il Sig. Dott. Ing. LUIGI MALVEZZI fu Rodolfo, nato a Vicenza e domiciliato a Milano, *Direttore Generale della Società Italiana Strade Ferrate del Mediterraneo con sede in Milano*, autorizzato a firmare il presente atto in virtù di deliberazione del Consiglio di amministrazione della Società predetta, adottata in data tre marzo millenovecentoquarantuno, XIX, come da estratto autentico in data quattordici marzo millenovecentoquarantuno, XIX, a rogito Dott. Alessandro Brambilla, Regio Notaio in Corbetta, estratto che qui si allega sotto la lettera C).

Io sottoscritto ufficiale rogante ho accertato che il predetto Dott. Ing. Luigi Malvezzi fu Rodolfo ha la piena capacità a rappresentare ed impegnare legalmente, nella sua rivestita qualità, la Società Italiana Strade Ferrate del Mediterraneo.

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

## PREMESSO

che mediante convenzione 5 aprile 1930-VIII, approvata e resa esecutoria con Regio decreto 12 maggio 1930-VIII, n. 741, venne accordata alla Società Italiana per le Strade Ferrate del Mediterraneo, per la durata di anni 50, la concessione della costruzione e dell'esercizio della ferrovia a scartamento normale ed a trazione elettrica da Umbertide a San Sepolcro;

che, eseguiti in gran parte i lavori per la sede stradale ed i fabbricati della ferrovia, essi rimanevano sospesi e, successivamente, si riconosceva l'opportunità di non far più luogo al completamento della linea e di addivenire alla risoluzione consensuale della concessione;

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

## ARTICOLO 1.

È risolta la concessione della costruzione e dell'esercizio della ferrovia Umbertide-San Sepolcro accordata alla Società Italiana per le Strade Ferrate del Mediterraneo con atto 5 aprile 1930-VIII, approvato con Regio decreto 12 maggio 1930-VIII, n. 741.

## ARTICOLO 2.

Tutti gli immobili di cui agli elenchi con bolli annullati in data 10 marzo 1941 che si allegano sotto le lettere D), E), F), G), H), I), K), L), M), perchè facciano parte integrante e sostanziale del presente atto, nonchè le opere ed impianti eseguiti tanto per la sede stradale e fabbricati, quanto per l'armamento e completamento della ferrovia Umbertide-San Sepolcro e sue dipendenze quali risultano dai relativi trentanove disegni pure con bolli annullati sotto la data 10 marzo 1941 (disegni che, firmati dalle parti, non si allegano al presente atto in quanto restano depositati presso l'Ufficio Contratti dell'Ispettorato Generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione) passano in proprietà dello Stato così come si trovano salvo le risultanze del collaudo, da eseguirsi entro il termine di tre mesi dalla data di pubblicazione sulla *Gazzetta Ufficiale* della legge di approvazione della presente convenzione, ai fini dell'accertamento della regolare e buona esecuzione delle opere stesse, obbligandosi la Società a adempiere tutte quelle prescrizioni che fossero per essere fatte in tale sede dal collaudatore.

Detti immobili, opere ed impianti, verranno consegnati dalla Società Italiana per le Strade Ferrate del Mediterraneo ai competenti organi dell'Amministrazione Governativa alla data e con le modalità che saranno da questa prescritte.

Ove senza giustificato motivo la Società non effettui, alla data che sarà come sopra fissata, le consegne di cui al precedente comma, i competenti organi dell'Amministrazione Governativa prenderanno possesso, con l'assistenza di due testimoni, degli immobili, opere ed impianti tutti della linea e sue dipendenze.

La Società dichiara sin d'ora di non sollevare eccezioni contro la eventuale procedura di cui al precedente comma.

## ARTICOLO 3.

Alla Società Italiana per le Strade Ferrate del Mediterraneo, a piena, completa e definitiva tacitazione di ogni suo avere, diritto ed aspettativa in dipendenza della concessione della ferrovia Umbertide-San Sepolcro sarà corrisposta la somma a corpo di lire 10,000,000 (lire dieci milioni).

Il corrispettivo come sopra pattuito sarà esente dall'imposta sulla entrata, di cui al Regio decreto-legge 9 gennaio 1940-XVIII, n. 2, convertito nella legge 19 giugno 1940-XVIII, n. 762.

La Società Italiana per le Strade Ferrate del Mediterraneo accetta a piena, completa e definitiva tacitazione la suindicata somma di lire 10,000,000 e dichiara esplicitamente e formalmente che null'altro più ha da pretendere dallo Stato nè per la quota di sovvenzione rimasta da liquidare nè per qualsiasi altro titolo o causa in dipendenza della concessione della suddetta ferrovia, riconoscendo con la corresponsione della indicata somma definiti i suoi rapporti verso lo Stato.

La Società assume inoltre l'obbligo di rilevare e tenere indenne l'Amministrazione Governativa da ogni e qualsiasi molestia presente e futura, comunque dipendente dalla fatta concessione, dai lavori eseguiti, dalle espropriazioni ed occupazioni effettuate, e da qualsiasi atto compiuto da essa Società in relazione alla concessione stessa.

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

## ARTICOLO 4.

L'Amministrazione Governativa provvederà al pagamento a favore della Società Italiana per le Strade Ferrate del Mediterraneo della somma di lire 10,000,000 (lire dieci milioni) di cui all'articolo 3 della presente convenzione entro tre mesi dalla data di pubblicazione sulla *Gazzetta Ufficiale* della legge di approvazione della presente convenzione.

Qualora il pagamento venisse effettuato oltre novanta giorni dalla data di cui al precedente comma verrà dallo Stato corrisposto alla Società sulla suindicata somma l'interesse del 5 % (cinque per cento) all'anno per tutta la durata del ritardo.

## ARTICOLO 5.

La cauzione in titoli del valore nominale di lire 1,984,500 (lire un milione novecentottantaquattromilacinquecento) prestata a norma dell'articolo 7 dell'atto di concessione 5 aprile 1930-VIII, a garanzia dei lavori di costruzione della ferrovia Umbertide-San Sepolcro, sarà svincolata a favore di chi di ragione, su domanda della Società Italiana per le Strade Ferrate del Mediterraneo:

1<sup>o</sup>) per due quinti dopo accertata la regolarità della consegna degli immobili, opere ed impianti a norma del precedente articolo 2;

2<sup>o</sup>) per altri due quinti dopo che il Ministero delle finanze (Provveditorato Generale dello Stato) abbia riconosciuto, in base a documenti dichiarati attendibili dalla Regia Avvocatura Distrettuale dello Stato, documenti da prodursi a cura e spese della Società Italiana per le Strade Ferrate del Mediterraneo, la proprietà nella Società medesima degli immobili di cui al n. 1, nonchè la libertà degli immobili medesimi da aggravii nel trentennio, fino alla data di trascrizione della presente convenzione;

3<sup>o</sup>) l'ultimo quinto non potrà essere svincolato se non dopo effettuato ed approvato il collaudo di cui all'articolo 2, comma primo.

Lo svincolo dei secondi due quinti della cauzione potrà anche essere autorizzato gradualmente per quegli importi che il Ministero delle finanze (Provveditorato Generale dello Stato) ritenesse di consentire in relazione alla prova gradualmente fornita e riconosciuta della proprietà e libertà trentennale degli immobili.

La Società dichiara di prestare il suo più ampio concorso, ove richiesta, alla trascrizione della presente convenzione fornendo tutti quei chiarimenti, atti e documenti che all'uopo possono eventualmente occorrere.

## ARTICOLO 6.

La presente convenzione, che è sin da ora impegnativa per la Società e non lo diventerà per lo Stato se non dopo approvata con legge, sarà esente dalla tassa di bollo e sarà registrata e trascritta in esenzione da qualsiasi tributo e diritto, perchè fatta nell'interesse dello Stato.

E, richiesto, io ufficiale rogante ho ricevuto e pubblicato il presente atto mediante lettura fattane a chiara ed intelligibile voce in presenza delle parti, le quali, 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 cinque fogli di carta semplice scritti di mio pugno su facciate sedici e righe sedici della diciassettesima, escluse le firme, e comprende dodici inserzioni per foglietti centotrentadue scritti e dattilografati su facciate duecentoquarantanove.

*Il Rappresentante del Ministro per le comunicazioni*

MICHELE CAPPuccio fu Pietro

*Il Rappresentante del Ministro per le finanze*

SALVATORE TUCCI fu Carmelo

*Il Rappresentante della Società Italiana Strade Ferrate del Mediterraneo*

Ing. LUIGI MALVEZZI fu Rodolfo

*L'Ufficiale Rogante*

MICHELE SINIBALDI

**Approvazione della convenzione 12 luglio 1941-XIX stipulata fra lo Stato ed il Sindacato Italiano Costruzioni Appalti Marittimi (S. I. C. A. M.) per l'esecuzione di varianti alle convenzioni 15 settembre 1923-I, 26 giugno 1930-VIII e 23 giugno 1936-XIV, concernenti la sistemazione del porto di Bari. (1560)**

ARTICOLO UNICO.

È approvata la Convenzione stipulata il 12 luglio 1941-XIX, tra il Duce del Fascismo, Capo del governo, il Ministro per i lavori pubblici, il Ministro per le finanze, il Ministro per le comunicazioni ed il Sindacato italiano costruzioni appalti marittimi, relativa a varianti alle Convenzioni 15 settembre 1923-I, 26 giugno 1930-VIII e 23 giugno 1936-XIV, concernenti la sistemazione e l'ampliamento del porto di Bari.

N. 278 di repertorio

MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI  
DIREZIONE GENERALE DEGLI AFFARI GENERALI  
DEL COORDINAMENTO LEGISLATIVO E DEL PERSONALE  
SERVIZI CONTRATTI E ALBO NAZIONALE APPALTATORI

**CONVENZIONE FRA LO STATO ED IL SINDACATO ITALIANO COSTRUZIONI APPALTI MARITTIMI (S. I. C. A. M.) ANONIMA CON SEDE IN ROMA, VIA FORNOVO, NUMERO 2, PER LA ESECUZIONE DEI LAVORI DI COMPLETAMENTO DEL PORTO DI BARI**

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

L'anno millenovecentoquarantuno - (1941) XIX - dell'Era Fascista, addì dodici (12) del mese di luglio in Roma ed in una sala del Palazzo Venezia, dinanzi a me dottor Paolo Palomba fu Salvatore, direttore capo divisione delegato alla stipulazione dei contratti del Ministero dei lavori pubblici, senza l'assistenza dei testimoni avendovi le parti contraenti rinunciato di accordo con me ufficiale rogante, giusta le facoltà consentite dal disposto dell'articolo 48 della vigente legge notarile 16 febbraio 1913, n. 89, si sono personalmente riuniti:

DA UNA PARTE

BENITO MUSSOLINI fu Alessandro, *Duce del Fascismo, Capo del Governo*;  
THAON DI REVEL Nobile dei Marchesi dottor PAOLO fu Vittorio, *Senatore del Regno, Ministro delle finanze*;  
GORLA Dott. Ing. GIUSEPPE fu Emilio, *Consigliere Nazionale, Ministro dei lavori pubblici*;  
HOST VENTURI GIOVANNI fu Francesco, *Consigliere Nazionale, Ministro delle comunicazioni*;  
per conto e nell'interesse dell'amministrazione dello Stato;

E DALL'ALTRA

SCALERA AVV. SALVATORE di Antonio, *Presidente della Società Anonima «Sindacato Italiano Costruzioni Appalti Marittimi»* (S. I. C. A. M.) autorizzato a firmare il presente atto

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

in nome e per conto della Società stessa, giusta il disposto dell'articolo 15 dello Statuto Sociale e con le facoltà contenute nel certificato dell'Ufficio Provinciale delle Corporazioni di Roma in data 12 maggio 1941-XIX, che qui si allega in originale, sotto la lettera A).

## PREMESSO

che con le convenzioni 15 settembre 1923-I e 26 giugno 1930-VIII furono affidati al Sindacato Italiano Costruzioni Appalti Marittimi (S. I. C. A. M.) anonima con sede in Roma, i lavori di ampliamento e sistemazione del porto di Bari per un importo complessivo di lire 167,600,000, ivi compresa la somma di lire 11,475,000 per arredamenti;

che allo scopo di mettere il porto di Bari in grado di funzionare e di provvedere anche agli arredamenti nei limiti indispensabili, si rese necessario, a completamento dei lavori in corso, di eseguire alcune opere murarie e forniture per arredamenti;

che pertanto, ad integrazione e modifica dei patti contenuti nelle sopracitate convenzioni 15 settembre 1923-I e 26 giugno 1930-VIII fu stipulata la seconda convenzione suppletiva 23 giugno 1936-XIV, mediante la quale lo Stato concesse al Sindacato Italiano Costruzioni Appalti Marittimi (S. I. C. A. M.) la esecuzione degli ulteriori lavori di completamento indicati nell'articolo 2 della convenzione stessa, per un ammontare di lire 13,123,000, riducendosi a lire 1,442,019.22 la spesa per arredamenti stabilita in lire 11,475,000 nelle precedenti due convenzioni;

Ritenuto che data l'entità dei traffici, dipendenti in special modo da esigenze militari, che nell'attuale momento si svolgono in taluni porti delle Puglie, e particolarmente in quello di Bari, per l'intensificazione delle comunicazioni con l'Albania, si è reso tra l'altro necessario dotare il detto porto di maggiori mezzi di carico e scarico e di provvedere al loro funzionamento e che pertanto è indispensabile eseguire le relative opere con precedenza assoluta su ogni altro lavoro murario rinviando quindi la esecuzione di una parte delle opere previste nel succitato articolo 2 della convenzione;

che a tal fine occorre variare le disposizioni della convenzione suppletiva suddetta, in quanto fissavano limite di spesa per gli arredamenti, e lasciare in facoltà dell'amministrazione di sostituire entro i limiti delle residue disponibilità, alle opere murarie opere di arredamento e di chiederne alla ditta concessionaria la esecuzione e la fornitura;

Ritenuta, pertanto, la necessità di una terza convenzione suppletiva, si convengono e si stipulano i seguenti patti a modifica di quelli contenuti nella sopracitata convenzione 23 giugno 1936-XIV.

## ART. 1.

A parziale modifica di quanto si è convenuto negli articoli 1 e 2 della seconda convenzione suppletiva 23 giugno 1936-XIV, è data facoltà allo Stato di fare eseguire dal Sindacato Italiano Costruzioni Appalti Marittimi (S. I. C. A. M.) opere di arredamento nel porto di Bari entro il limite delle attuali disponibilità per un ammontare superiore a quello di lire 1,442,019.22, stabilito con l'articolo 1, comma secondo, della convenzione 23 giugno 1936-XIV, prelevandosi la maggiore spesa dal fondo di lire 13,123,000, concesso con l'articolo 1<sup>o</sup> della convenzione stessa per la esecuzione dei lavori murari.

## ART. 2.

Restano fermi i patti contenuti negli articoli 3, 4 e 5 della Convenzione 23 giugno 1936-XIV.

## ART. 3.

Il presente atto, in applicazione dell'ultimo capoverso dell'articolo 10 della convenzione 15 settembre 1923-I, è esente da bollo e da altri diritti fiscali, compresi quelli di segreteria e di archivio.

E richiesto io Ufficiale rogante delegato alla stipulazione dei contratti di questa Amministrazione centrale ho ricevuto e pubblicato il presente atto mediante lettura fattane a chiara ed intelligibile voce in presenza delle parti contraenti che, prima di sottoscriverlo, hanno dichiarato essere l'atto stesso conforme alla loro volontà.

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

Si è omessa la lettura della inserzione allegata per espressa volontà delle parti che hanno dichiarato di averne presa in precedenza cognizione.

Il presente atto consta di tre fogli di carta uso bollo scritti da persona di mia fiducia su facciate otto e righe dodici della nona, escluse le firme.

*Il Duce del Fascismo Capo del Governo*

MUSSOLINI

*Il Ministro delle finanze*

THAON DI REVEL

*Il Ministro dei lavori pubblici*

GORLA

*Il Ministro delle comunicazioni*

HOST VENTURI

*Il Presidente della Società Anonima Sindacato Italiano Costruzioni Appalti Marittimi*

SALVATORE SCALERA

*L'Ufficiale rogante*

PAOLO PALOMBA

ALLEGATO A.

UFFICIO PROVINCIALE DELLE CORPORAZIONI

DI ROMA

Prot. certificati n. 5382

Visto il registro delle Ditte tenuto da questo Ufficio a norma di legge :

SI CERTIFICA

che in detto registro al n. 2468, per notifica 26 aprile 1925-III e successive, trovasi iscritta la Società Anonima S. I. C. A. M., Sindacato Italiano Costruzioni Appalti Marittimi, con sede in Roma, Via Fornovo, n. 2, capitale lire sei milioni, interamente versato, esercente lavori portuali e marittimi.

SI CERTIFICA INOLTRE

risultare da atti legali in possesso di questo Ufficio che il cav. di gran croce avvocato Salvatore Scalera di Antonio è Presidente del Consiglio di Amministrazione della suddetta Società e che giusta il disposto dell'articolo 15 dello Statuto della Società stessa, la firma sociale e la rappresentanza legale di fronte ai terzi spetta al Presidente o a chi ne fa le veci ed al Consigliere Delegato disgiuntamente;

il Consiglio di Amministrazione della Società stessa in data 9 maggio 1939-XVII, ha deliberato che al suddetto Presidente grand'ufficiale avvocato Salvatore Scalera, vengano affidati tutti i poteri di ordinaria e straordinaria amministrazione della Società « e precisamente « lo autorizza, senza obbligo di particolare autorizzazione del Consiglio a presentare offerta ed « impegnare la Società per la esecuzione di qualsiasi genere di lavoro e per qualsiasi importo, « firmare i relativi contratti ad acquistare e vendere merci, macchine e cose mobili in genere, « a vendere terreni della zona industriale di Livorno a quelle condizioni e prezzi che esso riterrà « opportuni; a dare e ricevere commissioni, firmare le lettere e fatture ; nominare e licenziare « gli impiegati e funzionari della Società, fissandone le retribuzioni e le indennità di licenzia- « mento; a rappresentare la Società in ogni giudizio e sostenere azioni giudiziarie ed ammini- « strative avanti qualunque Magistratura, in qualunque grado di giurisdizione, e quindi anche « in sede di revocazione e cassazione, nonchè davanti alla Magistratura straordinaria del la- « voro; a difendere la Società da quelle azioni che fossero promosse contro di essa e nominare e « revocare procuratori generali alle liti ed avvocati, anche per giudizi di cassazione e revocazione,

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

« anche con facoltà di transigere in ispecie per controversie davanti alla Magistratura del lavoro, « a compromettere in arbitri, anche amichevoli compositori, a nominare gli arbitri stessi, a tran- « sigere accettare ed impegnare concordati nei fallimenti, a consentire cancellazioni, surroghe e « postergazioni di ipoteche, a fare e cancellare trascrizioni ed annotazioni, fare le analoghe « operazioni riguardo i pegni navali; il tutto anche senza preventivo pagamento, a compiere « qualsiasi operazione compresa quella dell'incasso di somme, mandati, ecc., od altro presso il « Debito Pubblico, le Regie tesorerie, la Cassa depositi e prestiti, la Intendenza di finanza, « l'Amministrazione delle poste e telegrafi, delle ferrovie ed in genere presso qualunque Ammi- « nistrazione pubblica, governativa, coloniale, provinciale e comunale, nonchè presso gli Isti- « tuti di emissioni e di credito, l'Istituto nazionale fascista della previdenza sociale, le Casse di « risparmio e gli Enti morali, ad emettere, accettare, avallare e girare effetti cambiari, emettere « tratte, emettere e girare « chèques » sui conti correnti della Società, rilasciare quietanza, fir- « mare situazioni di lavoro, emettere riserve, nominare procuratori conferendo ad essi una « o più facoltà di quelle come sopra al medesimo demandate ».

Si rilascia il presente certificato a richiesta della suddetta Società.

Roma, li 12 maggio 1941-XIX

*Il Direttore*  
FILIPPO VELLI.

**Modificazione degli articoli 27, 106, 297, 369, 373 e 376 del testo unico sull'edilizia popolare ed economica 28 aprile 1938-XVI, n. 1165. (1561)**

ART. 1.

L'articolo 27 del testo unico 28 aprile 1938-XVI, n. 1165, sulla edilizia popolare ed economica è sostituito dal seguente:

« Il presidente dei singoli istituti autonomi « provinciali è nominato con decreto del Mi- « nistro per i lavori pubblici. Con lo stesso « decreto potrà essere nominato un vice pre- « sidente il quale sostituirà il presidente nei « casi di impedimento o di assenza.

« Lo statuto di cui all'articolo 23 deter- « minerà: il numero dei componenti il con- « siglio di amministrazione, comunque non « inferiore a cinque; il numero dei sindaci in- « caricati della revisione delle gestioni; le mo- « dalità della loro nomina ed eventualmente « le categorie entro le quali devono essere « scelti.

« Il presidente, il vice presidente ed i con- « siglieri durano in carica quattro anni e pos- « sono essere riconfermati ».

ART. 2.

L'articolo 106 è sostituito dal seguente:

« Il Ministro per i lavori pubblici ed il « Ministro per le comunicazioni per le coo- « perative tra ferrovieri, ciascuno con l'as- « senso del Capo del Governo, hanno facoltà, « fino alla stipulazione del contratto di mutuo « edilizio individuale, di dichiarare a tutti gli « effetti, la decadenza dalla prenotazione od « assegnazione di alloggi comunque costruiti

« con il contributo od il concorso dello Stato. « nei confronti di coloro i quali, in qualsi- « voglia modo, si siano posti o si pongano in « condizioni di incompatibilità con le generali « direttive politiche del Governo.

« Il provvedimento ministeriale è insin- « dacabile e non soggetto ad alcun ricorso od « azione. Esso costituisce titolo esecutivo ai « sensi dell'articolo 554, n. 2, del Codice di « procedura civile e vi si può dare esecuzione « senza che occorra l'apposizione della formula « esecutiva di cui ai successivi articoli 555, « 556 e 557 e senza le formalità di cui agli « articoli 741 e seguenti del Codice stesso ».

ART. 3.

L'articolo 297 è sostituito dal seguente:

« Le case costruite coi fondi di cui all'ar- « ticolo 293 sono di proprietà dell'Ammini- « strazione delle ferrovie dello Stato.

« Gli interessi maturati durante il periodo « costruttivo fino alla dichiarazione di abi- « tabilità, sulle somme impiegate nelle co- « struzioni, vanno in aumento del costo dei « fabbricati e sono addebitabili al patrimonio « dalla gestione delle case con accreditamento « all'Amministrazione ferroviaria. Gli inte- « ressi, invece, che maturano successivamente, « sono addebitati alla gestione delle case.

« La reintegrazione dei capitali impiegati « nelle costruzioni deve, salvo il disposto del- « l'articolo 295, effettuarsi nel periodo di « 50 anni e la somma annua all'uopo occor- « rente secondo i piani di ammortamento dei « vari fondi, comprensiva di capitale e degli « interessi, viene iscritta in apposito capi- « tolo di spesa di parte ordinaria del bilancio « dell'Amministrazione stessa ».

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

ART. 4.

L'articolo 369 è sostituito dal seguente:

« L'ammortamento dei mutui all'interesse da pattuirsi fra l'Istituto di credito mutuale e l'Istituto mutuario, ed entro il limite massimo stabilito dalle disposizioni che governano questo ultimo, avverrà in cinquanta annualità costanti a decorrere dal 1° luglio o dal 1° gennaio immediatamente successivo alla ultimazione delle case, da constatarsi da funzionari del Real Corpo del genio civile.

« Gli interessi sulle somministrazioni corrisposte in conto mutuo prima dell'ammortamento sono, a' sensi del terzo comma dell'articolo 364, capitalizzati e portati in aumento del mutuo medesimo e le annualità cinquantennali di ammortamento, comprensive di capitale e di interessi, sono versate all'Istituto mutuante in rate semestrali con scadenza 1° luglio e 1° gennaio ».

ART. 5.

L'articolo 373 è sostituito dal seguente:

« Su nulla osta del Ministero dei lavori pubblici e, per ragioni di competenza, di quello fra i Ministeri indicati nell'articolo precedente, la Cassa depositi e prestiti è autorizzata a corrispondere all'Istituto, in conto dei mutui concessi, anche prima delle formalità ipotecarie e salvo successiva rogolarizzazione, le somme occorrenti per il deposito del prezzo di espropriazione ed accessori e per l'attuazione dei relativi programmi costruttivi, previa esibizione dello stato ipotecario e del decreto prefettizio che autorizza l'esproprio.

« Qualora l'Istituto sia entrato in possesso dell'immobile in base a decreto di immediata occupazione, la Cassa depositi e prestiti è parimenti autorizzata a corrispondere, con le modalità anzidette, le somme occorrenti per l'attuazione del programma costruttivo.

« Simile autorizzazione con le stesse modalità è concessa pure nel caso di acquisto bonario e diretto da parte dell'Istituto delle aree su cui debbono sorgere le costruzioni, previa esibizione dell'atto di acquisto, limitatamente, però, alle somme occorrenti per il pagamento delle costruzioni stesse, e in relazione allo stato di avanzamento dei lavori. Il prezzo delle aree sarà imputato a mutuo dopo la dimostrazione della proprietà e libertà delle medesime ed accensione della garanzia ipotecaria ».

ART. 6.

L'articolo 376 è sostituito dal seguente:

« Possono essere assegnati alloggi in affitto nelle case dell'Istituto, salvo la particolare destinazione di quelli previsti dall'articolo 343 (comma 2°) e dall'articolo 364 (ultimo comma):

« agli impiegati statali di ruolo, agli ufficiali in attività di servizio, agli impiegati della Casa del Re Imperatore e del Magistero Mauriziano, agli impiegati della Camera dei Fasci e delle Corporazioni e del Senato del Regno;

« agli addetti di ruolo in servizio presso il Direttorio Nazionale del Partito Nazionale Fascista e presso le Federazioni dei Fasci di Combattimento, agli impiegati di ruolo della Gioventù Italiana del Littorio;

« agli impiegati degli enti finanziatori limitatamente ad un sesto del finanziamento rispettivo di ciascuno degli enti stessi;

« agli impiegati di ruolo del Comitato centrale della Croce Rossa Italiana;

« al personale di ruolo dell'Amministrazione postale e telegrafica dell'Azienda di Stato dei telefoni nei casi previsti dall'articolo 341;

« agli addetti all'Istituto poligrafico dello Stato provenienti dalla soppressa Officina Carte e Valori di Torino;

« agli impiegati di ruolo dell'Istituto Nazionale per le case degli impiegati dello Stato residenti in Roma, che non siano soci del cessato Istituto romano cooperativo, nel limite massimo del 2 per cento delle costruzioni;

« ai pensionati civili e militari dello Stato nei soli casi che siano rimasti liberi alloggi per mancanza di richiesta da parte di impiegati in attività di servizio.

« Nel comune di Littoria gli alloggi dell'Istituto potranno essere assegnati, oltre che alle categorie di impiegati di cui sopra, anche ad altre categorie da stabilirsi con decreto del Ministro per le finanze d'intesa con il Ministro per i lavori pubblici, col quale saranno altresì precisati i termini di durata del beneficio.

« Il personale di ruolo dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, per il quale esistono provvedimenti speciali, è escluso dalla assegnazione in affitto di alloggi dell'Istituto.

« All'assegnazione degli alloggi nelle località di cui all'articolo 345, lettere b), c), d), sono applicabili le norme previste dall'articolo stesso ».

**Proroga fino al 12 luglio 1945-XXIII del termine e delle conseguenti agevolazioni fiscali per l'attuazione del piano regolatore di Torino relativo all'allargamento delle vie San Tommaso, Bertola e dei Mercanti e per il risanamento degli isolati Sant'Aventino e Sant'Eusebio (1562)**

ARTICOLO UNICO.

È prorogato sino al 12 luglio 1945-XXIII il termine per l'attuazione del piano regolatore per l'allargamento delle vie San Tommaso, Bertola e dei Mercanti e per il risanamento degli isolati Sant'Aventino e Sant'Eusebio di Torino, stabilito con Regio decreto-legge 12 luglio 1934-XII, n. 1356, convertito nella legge 25 giugno 1935-XIII, n. 378 e successivamente prorogato di anni due con il Regio decreto-legge 8 luglio 1937-XV, n. 1512, convertito nella legge 10 febbraio 1938-XVI, n. 170.

Le costruzioni di cui all'articolo 2 del Regio decreto-legge 12 luglio 1934-XII, n. 1356, potranno fruire della esenzione venticinquennale dalla normale imposta sui fabbricati e dalle sovrainposte, comunale e provinciale, anche se ultimate dopo il 12 luglio 1941-XIX ma entro il 12 luglio 1945-XXIII, ferma restando, ad ogni effetto, in tal caso, la decorrenza del venticinquennio di esenzione dal 13 luglio 1941-XIX.

È estesa inoltre per tutta la durata della proroga l'efficacia della disposizione contenuta nell'articolo 3 del Regio decreto-legge 12 luglio 1934-XII, n. 1356, relativa alla determinazione della tassa fissa di registro e di trascrizione ipotecaria elevata alla misura di lire 20 per ogni atto di trapasso di immobili al comune e per ogni trascrizione in dipendenza della esecuzione del piano regolatore.

**Soppressione dell'Istituto Nazionale per le opere pubbliche dei comuni. (1564)**

ART. 1.

L'Istituto nazionale per le opere pubbliche dei Comuni, costituito con Regio decreto-legge 2 settembre 1919, n. 1628, convertito in legge con la legge 17 aprile 1925-III, n. 473, è soppresso con effetto dalla data che sarà stabilita dal Ministro dei lavori pubblici ed in ogni caso non oltre due mesi dalla data di pubblicazione della presente legge.

ART. 2.

Gli incarichi affidati all'Istituto, ma non ancora portati a termine alla data di soppressione, sono trasferiti ad un Ufficio di stralcio presso il Ministero dei lavori pubblici alla dipendenza della Direzione generale dei servizi speciali.

L'Ufficio di stralcio provvede alla definizione degli incarichi, all'erogazione delle spese ed alla riscossione dei crediti.

La rappresentanza dell'Ufficio stesso è attribuita a tutti gli effetti al Ministro dei lavori pubblici.

L'Amministrazione dello Stato non assume alcuna responsabilità diretta o indiretta sia per quanto riflette la gestione effettuata dall'Istituto, sia per quanto concerne la gestione dell'Ufficio di stralcio.

ART. 3.

Le eventuali attività residue dell'Istituto, dopo ultimata la gestione degli incarichi di cui al precedente articolo, saranno versate all'erario.

ART. 4.

Sono conservate al predetto Ufficio di stralcio le agevolazioni tributarie consentite a favore dell'Istituto nazionale per le opere pubbliche dei Comuni con l'ultimo comma dell'articolo 13 del Regio decreto-legge 2 settembre 1919, n. 1628.

Le disposizioni degli articoli 9 e 10, 1<sup>o</sup> comma, del Regio decreto-legge 2 settembre 1919, n. 1628, continueranno ad avere vigore nei riguardi dell'Ufficio di stralcio fino all'espletamento degli incarichi ad esso trasferiti a norma del precedente articolo 2.

ART. 5.

Il personale dell'Istituto è ammesso a liquidare a carico dell'Istituto stesso l'indennità di licenziamento che possa competergli a norma del regolamento interno.

ART. 6.

Con decreto Reale su proposta del Ministro dei lavori pubblici, di intesa con quello delle finanze, saranno emanate, ai sensi della legge 31 gennaio 1926-IV, n. 100, le norme che si rendessero necessarie per l'attuazione della presente legge.

**Autorizzazione di maggiore spesa per la riparazione di danni causati dalle alluvioni dell'autunno 1940 e per la costruzione di case popolari nei comuni colpiti dal terremoto del 13 gennaio 1915. (1565)**

ART. 1.

Per la riparazione dei danni verificatisi in dipendenza delle alluvioni, piene, frane e mareggiate nell'autunno 1940 sono autorizzate le seguenti spese da inscrivere nello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici, in aggiunta a quelle autorizzate con la legge 23 gennaio 1941-XIX, n. 47:

a) lire 12 milioni per lavori di demolizione, puntellamenti e sgombri, attuazione di provvisori mezzi di comunicazione, ricovero per i senza tetto, ripristino di acquedotti e di opere igieniche e di edifici pubblici o di uso pubblico, nonchè per altri bisogni ed opere urgenti di pronto soccorso;

b) lire 2 milioni per opere di consolidamento e di trasferimento di abitati;

c) lire 1 milione per la concessione di sussidi a favore degli enti ausiliari dello Stato, a norma delle vigenti disposizioni, per il ripristino di opere stradali e di difesa degli abitati.

ART. 2.

È autorizzata la spesa di lire 25,000,000 per provvedere, a norma delle disposizioni emanate in conseguenza del terremoto del 13 gennaio 1915, alla costruzione di case popolari nei comuni colpiti dal terremoto medesimo.

ART. 3.

Con decreti del Ministro delle finanze saranno introdotte in bilancio, in relazione al fabbisogno, le variazioni occorrenti per l'applicazione dei precedenti articoli 1 e 2.

Agli stanziamenti relativi saranno applicate le disposizioni di cui alla legge 11 luglio 1941-XIX, n. 809, sul finanziamento di opere pubbliche straordinarie a pagamento non differito.

**Autorizzazione della maggiore spesa di lire 14,000,000 per lavori di riparazione dei danni di guerra nel territorio nemico occupato dalle Forze armate dello Stato. (1566)**

ARTICOLO UNICO.

È autorizzata la spesa di lire 14,000,000 in aggiunta a quella di cui alla legge 26 settembre 1940-XVIII, n. 1400, per provvedere ai lavori di puntellamento e demolizione di edifici pericolanti ed agli sgombri conseguenziali, a tutela della pubblica incolumità, alla riparazione di edifici pubblici o di uso pubblico ed eventualmente anche alla ricostruzione di fabbricati privati nei territori nemici occupati dalle Forze armate dello Stato.

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

**Modificazione dell'articolo 4 della legge 28 settembre 1939-XVII, n. 1822, sugli autoservizi di linea. (1567)**

ARTICOLO UNICO.

L'articolo 4 della legge 28 settembre 1939-XVII, n. 1822, è sostituito dal seguente:

« I disciplinari relativi alla concessione definitiva di autolinee sono soggetti alla registrazione con imposta fissa.

« La registrazione con imposta fissa si applica altresì a tutti gli atti con i quali l'originario concessionario ceda ad altri la concessione.

« Gli atti di concessione provvisoria sono esenti da registrazione, ma devono portare una marca da bollo da lire 6 da annullarsi con il bollo dell'Ufficio competente.

« Sono soggetti ad imposta fissa di registro tutti gli atti con i quali gli Enti locali si obbligano a corrispondere sussidi ai concessionari dei servizi automobilistici.

« Gli atti relativi al trasporto di effetti postali, da effettuare con concessione provvisoria o definitiva, sono soggetti a registrazione con imposta fissa ».

**Norme per la proroga, fino a sei mesi dopo la dichiarazione della cessazione dello stato di guerra, delle concessioni definitive di pubblici servizi automobilistici. (1568)**

ARTICOLO UNICO.

Tutte le concessioni definitive di pubbliche linee automobilistiche scadute e per il cui rinnovo non sia ancora intervenuto

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

il parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici e quelle altre che verranno a scadere dopo la pubblicazione della presente legge potranno essere prorogate dal Ministero delle comunicazioni — in deroga all'articolo 2 della legge 28 settembre 1939-XVII, n. 1822 — fino a sei mesi dopo la dichiarazione della cessazione dello stato di guerra, alle condizioni sostanzialmente uguali a quelle contenute nei precedenti atti di concessione.

La proroga avrà inizio dal giorno successivo a quello di scadenza della concessione precedente.

**Facoltà di proroga dei termini fissati per l'attuazione dei piani regolatori degli abitati colpiti dai terremoti del 28 dicembre 1908 e del 13 gennaio 1915. (1569)**

ARTICOLO UNICO.

Per l'attuazione dei piani regolatori o di ampliamento degli abitati colpiti dai terremoti del 28 dicembre 1908 e del 13 gennaio 1915, che alla data della presente legge siano stati già approvati ai sensi e per gli effetti delle disposizioni degli articoli 115 e seguenti del testo unico 19 agosto 1917, n. 1399, e degli articoli 6, 7 e 8 del Regio decreto 29 aprile 1915, n. 582, e successive modificazioni, ed abbiano avuto effettivo inizio, può essere stabilito con decreto del Ministro dei lavori pubblici un nuovo termine, in modo che l'ulteriore periodo per l'esecuzione dei lavori non superi un quinquennio dalla cessazione dello stato di guerra.

**Disposizioni per le concessioni di viaggio sulle ferrovie dello Stato. (1571)**

ART. 1.

Le concessioni di carte di libera circolazione, di biglietti di servizio, di biglietti gratuiti e a tariffa ridotta, di buoni bagaglio e di trasporto, e l'uso di compartimenti riservati e di carrozze-salone per viaggi sulle ferrovie dello Stato sono regolate dalle disposizioni seguenti.

ART. 2.

Le carte di libera circolazione per l'intera rete delle ferrovie dello Stato sono concesse:

- 1°) ai Principi ed alle Principesse Reali d'Italia;
- 2°) ai Cardinali residenti in Italia;

3°) ai cavalieri dell'Ordine Supremo della Santissima Annunziata, alle loro consorti e vedove;

4°) ai Ministri Segretari di Stato e Sottosegretari di Stato in carica;

5°) ai Ministri di Stato, alle loro consorti e vedove;

6°) al Ministro della Real Casa, al Prefetto di Palazzo, al Primo aiutante, al Gran cacciatore e al Grande scudiere della Maestà il Re ed Imperatore;

7°) agli Accademici d'Italia, ai Senatori del Regno ed ai Consiglieri nazionali fino alla cessazione del mandato, secondo le convenzioni vigenti;

8°) al Presidente della Camera dei Fasci e delle Corporazioni, ai Ministri Segretari di Stato delle comunicazioni e ai Sottosegretari di Stato delle comunicazioni (ramo ferrovie) usciti di carica;

9°) a) al Direttore Generale delle ferrovie dello Stato;

b) ai Vice Direttori Generali e Direttori aggiunti delle ferrovie dello Stato;

c) ai Consiglieri di amministrazione delle ferrovie dello Stato;

d) al Capo Gabinetto del Ministro delle Comunicazioni;

e) al Direttore Generale della Motorizzazione civile e dei Trasporti in concessione; siano in carica che usciti di carica.

La concessione per i funzionari di cui alle lettere c) e d), usciti di carica è ammessa in quanto i medesimi abbiano esercitato il mandato almeno per due anni;

10°) *ad personam* all'ex Commissario straordinario per le ferrovie dello Stato;

11°) a due Membri dell'Amministrazione della Croce Rossa Italiana e a due Membri dell'Amministrazione del Sovrano Ordine di Malta, indicati dalle rispettive Presidenze.

ART. 3.

Sono inoltre rilasciate carte di libera circolazione per l'intera rete o per determinate percorrenze:

1°) secondo le norme fissate dal regolamento che disciplina le concessioni previste dalla presente legge:

a) al personale dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato;

b) al personale del Ministero delle comunicazioni addetto all'Ispettorato generale della Motorizzazione civile e Trasporti in concessione;

c) al personale del Ministero dei lavori pubblici addetto alle costruzioni ferroviarie;

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

d) al personale dell'Avvocatura dello Stato;

e) al personale sanitario fiduciario delle ferrovie dello Stato;

2°) a coloro che debbano viaggiare con frequenza nell'interesse o a vantaggio dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, o per prestazioni nell'interesse dell'Amministrazione stessa per l'esecuzione di contratti regolarmente assunti, nonché a titolo compensativo, a coloro che facciano speciali concessioni o prestazioni alla detta Amministrazione;

3°) agli amministratori e impiegati di società concessionarie di linee esercitate dalle ferrovie dello Stato, in quanto sia stabilito nelle relative convenzioni;

4°) al personale di amministrazioni ferroviarie e di altre imprese estere di trasporto, nonché agli amministratori e al personale delle amministrazioni nazionali esercenti linee ferroviarie, tramviarie e di navigazione, in dipendenza di accordi di scambio, la cui istituzione sia opportuna nell'interesse dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato;

5°) al personale di amministrazioni ferroviarie e di altre imprese di trasporto nazionali ed estere e alle rispettive famiglie, in occasione di conferenze o di congressi indetti nell'interesse dell'esercizio ferroviario o per viaggi a scopo di studi di carattere ferroviario, con validità limitata anche nel tempo.

## ART. 4.

Previa autorizzazione del Capo del Governo, possono essere rilasciate carte di libera circolazione per l'intera rete o per determinate percorrenze e biglietti di servizio alle persone che debbano viaggiare per speciali ragioni di Stato.

## ART. 5.

L'Amministrazione delle ferrovie dello Stato è autorizzata a stipulare con le varie amministrazioni dello Stato speciali convenzioni per il rilascio, dietro corrispettivo da determinarsi, di carte di libera circolazione per l'intera rete o per determinate percorrenze da servire esclusivamente a funzionari e agenti delle singole amministrazioni, i quali debbano viaggiare con frequenza per motivi di servizio nell'interesse prevalente delle amministrazioni stesse e concomitante dell'Amministrazione ferroviaria.

## ART. 6.

I biglietti di servizio vengono rilasciati:

1°) al personale di cui all'articolo 3, punto 1°, e alle rispettive famiglie, per viaggi dipendenti da motivi di servizio, secondo le norme fissate dal regolamento;

2°) alle persone di cui all'articolo 3, punti 2° e 5°, alle condizioni ivi specificate e quando non debbono compiere frequenti viaggi; agli invitati all'inaugurazione di nuove linee o di altri impianti ferroviari dello Stato, nonché a congressi e conferenze, in quanto sia ritenuto utile nell'interesse dell'Azienda ferroviaria;

3°) ai Cardinali residenti all'estero.

## ART. 7.

I biglietti gratuiti per un solo viaggio vengono concessi:

1°) secondo le norme e nei limiti fissati dal regolamento:

a) al Ministro per le comunicazioni in carica e al Sottosegretario di Stato per le comunicazioni (ramo ferrovie) in carica, al personale in servizio presso i rispettivi Gabinetti e presso la Segreteria particolare del Ministro e del Sottosegretario medesimi, nonché al Capo di Gabinetto del Ministro dei lavori pubblici in carica e alle rispettive famiglie;

b) al Direttore generale, ai Vice direttori generali e Direttori aggiunti, ai Consiglieri di amministrazione delle ferrovie dello Stato, al Capo di gabinetto del Ministro delle comunicazioni, al Direttore generale della Motorizzazione civile e dei Trasporti in concessione, sia in carica che usciti di carica e alle rispettive famiglie. Per gli ex Consiglieri di amministrazione e per l'ex Capo di gabinetto del Ministro delle comunicazioni le concessioni sono ammesse alle condizioni di cui all'articolo 2, punto 9°;

c) al personale in attività di servizio e a riposo dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, nonché a quello sanitario fiduciario dell'Amministrazione medesima, in attività di servizio e dispensato, e alle rispettive famiglie;

d) al personale del Ministero delle comunicazioni addetto all'Ispettorato generale della Motorizzazione civile e dei Trasporti in concessione, in attività di servizio e a riposo, e alle rispettive famiglie;

e) al personale del Ministero dei lavori pubblici addetto alle costruzioni ferroviarie, in attività di servizio e a riposo, e alle rispettive famiglie;

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

f) al personale della Avvocatura dello Stato, in attività di servizio e a riposo, e alle rispettive famiglie;

2<sup>o</sup>) al personale di amministrazioni esercenti linee ferroviarie, tramviarie e di navigazione e di altre imprese di trasporto nazionali ed estere con le quali si istituiscano gli accordi di scambio, di cui all'articolo 3, punto 4<sup>o</sup> e alle rispettive famiglie, nei limiti dai detti accordi stabiliti;

3<sup>o</sup>) al personale doganale in attività di servizio assegnato in via continuativa, da almeno un anno, a uffici in diretto contatto con uffici e impianti delle ferrovie dello Stato, nel limite di un biglietto di andata e ritorno per ogni anno solare. Uguale concessione è ammessa per le rispettive famiglie;

4<sup>o</sup>) secondo le norme e nei limiti fissati dal regolamento al personale della Corte dei conti in attività di servizio, addetto in via continuativa, da almeno un anno, all'ufficio di riscontro presso le ferrovie dello Stato e rispettive famiglie.

## ART. 8.

È in facoltà del Ministro per le comunicazioni di rilasciare in casi eccezionali biglietti gratuiti per un solo viaggio in numero non superiore a trenta al mese.

## ART. 9.

I biglietti per un solo viaggio a tariffa ridotta vengono concessi:

1<sup>o</sup>) secondo le norme e nei limiti fissati dal regolamento:

a) al Direttore generale, ai Vice direttori generali, ai Direttori aggiunti ed ai Consiglieri di amministrazione delle ferrovie dello Stato, al Capo gabinetto del Ministro delle comunicazioni, al Direttore generale della Motorizzazione civile e dei Trasporti in concessione, usciti di carica, e alle rispettive famiglie. Per gli ex Consiglieri di amministrazione e per l'ex Capo gabinetto del Ministro delle comunicazioni le concessioni sono ammesse alle condizioni di cui all'articolo 2 punto 9<sup>o</sup>;

b) alle categorie di personale a riposo o dispensato dal servizio indicate nell'articolo 7, punto 1<sup>o</sup>, lettere c) d) ed e) e alle rispettive famiglie;

2<sup>o</sup>) al personale di ruolo di amministrazioni esercenti linee ferroviarie, tramviarie e di navigazione e di altre imprese di

trasporto nazionali ed estere con le quali si istituiscano gli accordi di scambio di cui all'articolo 3, punto 4<sup>o</sup>, e alle rispettive famiglie, nei limiti dai detti accordi stabiliti. La tariffa da applicarsi, per i biglietti di cui al presente articolo, è quella stabilita per i viaggi a prezzo ridotto degli impiegati dello Stato, in base alla concessione speciale C.

## ART. 10.

Viene assegnato, per quanto riguarda le concessioni di viaggio, il trattamento stabilito per il personale delle ferrovie dello Stato a riposo e per le rispettive famiglie, secondo le norme e nei limiti fissati dal regolamento:

a) al personale che, dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato abbia fatto o faccia passaggio ad altre amministrazioni dello Stato;

b) al personale che, dall'Ispettorato generale della Motorizzazione civile e dei Trasporti in concessione oppure dalle costruzioni ferroviarie, abbia fatto o faccia passaggio in altri ruoli organici, anche di altre amministrazioni dello Stato.

Il trattamento stabilito dal presente articolo è ammesso in quanto il passaggio di cui sopra si sia verificato in seguito a disposizioni organiche ed è applicato in relazione al grado rivestito all'atto del passaggio stesso, dal personale suddetto, sia o no iscritto al fondo pensioni e sempre quando abbia compiuto, sia presso le ferrovie dello Stato, sia presso l'Ispettorato generale della Motorizzazione civile e dei Trasporti in concessione o presso uffici delle costruzioni ferroviarie, il periodo di servizio minimo prescritto dalle disposizioni in vigore nelle amministrazioni di provenienza, per aver diritto a pensioni nei casi di esonero per inabilità fisica non dipendente da cause di servizio.

Lo stesso trattamento verrà mantenuto anche dopo l'esonero definitivo per il personale che ne abbia fruito durante l'attività di servizio.

## ART. 11.

È conservato *ad personam*, secondo le norme e nei limiti fissati dal Regolamento, per quanto riflette le concessioni che possono essere ammesse direttamente dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato sulle proprie linee, ed escluse quindi quelle di-

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

pendenti da accordi di scambio o subordinate a convenzioni con altre aziende di trasporto:

1<sup>o</sup>) il trattamento stabilito nei riguardi del personale delle ferrovie dello Stato in attività di servizio e a riposo e delle rispettive famiglie:

a) al personale trasferito dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato all'Avvocatura generale dello Stato, in forza dei Regi decreti 13 gennaio 1924-II n. 9 e 1<sup>o</sup> maggio 1925-III n. 591;

b) al personale trasferito dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato nel ruolo organico del Provveditorato generale dello Stato con il decreto del Ministro per le finanze 1<sup>o</sup> luglio 1923-I n. 1476 e in relazione al grado rivestito dal personale stesso all'atto del passaggio al suddetto Provveditorato;

c) agli Ispettori generali del cessato ufficio speciale delle ferrovie concesse all'industria privata;

d) ai funzionari del cessato Regio Ispettorato generale delle strade ferrate che al 31 dicembre del 1922-I già fruibano di tale trattamento in base all'articolo 5 della legge 9 luglio 1908, n. 406;

e) al personale stabile rimasto definitivamente presso le Società già esercenti le reti Mediterranea e Sicula, presso la Società delle ferrovie meridionali e presso la Compagnia Reale per le ferrovie sarde all'atto della cessione allo Stato delle rispettive linee;

2<sup>o</sup>) il trattamento stabilito dall'articolo, 11, comma 3<sup>o</sup>, del Regio decreto 22 gennaio 1914, n. 19, riguardo al personale passato dal Ministero dei lavori pubblici e dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato nel ruolo organico del Ministero delle colonie;

3<sup>o</sup>) il trattamento stabilito nei riguardi del personale delle ferrovie dello Stato a riposo e delle rispettive famiglie:

a) al personale a riposo del già Regio Commissariato e delle Amministrazioni che esercitarono le linee dello Stato anteriormente al 1<sup>o</sup> luglio 1885;

b) al personale a riposo del cessato Ufficio speciale delle ferrovie concesse all'industria privata;

c) al personale delle Società già esercenti le reti Mediterranea, Adriatica e Sicula collocato a riposo anteriormente al 1<sup>o</sup> luglio 1905 e a quello della Società italiana delle strade ferrate meridionali collocato

a riposo nel periodo dal 1<sup>o</sup> luglio 1905 al 30 giugno 1906;

d) al personale collocato a riposo dalla Società per la ferrovia sicula occidentale e dalla Compagnia Reale per le ferrovie sarde anteriormente al passaggio delle ferrovie stesse allo Stato e limitatamente a concessioni per itinerari sulle linee già esercitate dalle Società suddette;

4<sup>o</sup>) il rilascio di un biglietto gratuito di andata e ritorno per ogni anno solare:

a) in quanto attualmente godano della concessione e fino a che continueranno ad appartenere agli uffici da cui presentemente dipendono, al personale in attività di servizio dell'Amministrazione centrale dei lavori pubblici ed alle rispettive famiglie;

b) in quanto attualmente godano della concessione in base a preesistenti disposizioni di legge, ai funzionari, commessi ed agenti in attività di servizio del Senato del Regno e della Camera dei Fasci e delle Corporazioni e alle rispettive famiglie.

Tale trattamento è conservato, dopo il collocamento a riposo dell'agente, ma non dopo il suo decesso;

5<sup>o</sup>) il rilascio delle concessioni previste dall'articolo 7 del Regio decreto-legge 26 giugno 1927-V, n. 1570, ammesse alla data di entrata in vigore della presente legge.

ART. 12.

I Senatori del Regno e i Consiglieri nazionali hanno diritto per ogni anno di ciascuna legislatura a otto biglietti gratuiti di prima classe e a quattro di seconda classe di andata e ritorno da e per qualunque stazione delle ferrovie dello Stato, per uso esclusivo delle seguenti persone: moglie, discendenti, genitori, fratelli, sorelle, sia del parlamentare che della moglie, coniugi dei fratelli e delle sorelle medesimi, suoceri, suocere, generi, nuore, zii del parlamentare o della moglie, nipoti, domestici, istitutrici e maggiordomi; e inoltre a ventuno buoni per il trasporto gratuito del bagaglio, sei dei quali validi ognuno per venticinque chilogrammi e i rimanenti validi ognuno per dieci chilogrammi. È escluso un diverso uso dei biglietti predetti, fatta eccezione per il caso di persone che accompagnino il Senatore o Consigliere nazionale per motivi di salute.

Viene inoltre accordato annualmente ai Senatori del Regno ed ai Consiglieri nazionali, in aumento alle concessioni di viaggio di cui sopra, un supplemento di tre biglietti gra-

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

tuiti di prima classe di andata e ritorno, per ogni figlio convivente ed a carico.

Tali concessioni sono valide fino al compimento dell'anno dal giorno della prima convocazione della Camera dei Fasci e delle Corporazioni.

Avvenendo che la Camera dei Fasci e delle Corporazioni venga sciolta prima dello spirare dell'anno, le concessioni suddette 3 esseranno di avere validità il giorno precedente a quello della prima convocazione della nuova Camera.

## ART. 13.

La concessione dei buoni bagaglio e di trasporto e l'uso dei compartimenti riservati e delle carrozze salone sono ammessi per le persone e alle condizioni stabilite dal Regolamento per l'esecuzione della presente legge.

## ART. 14.

Saranno gravati di diritti fissi le carte di libera circolazione rilasciate in base all'articolo 2, punto 9° (per le sole persone uscite di carica) e 10°; all'articolo 3, punto 1° (per il personale a riposo e dispensato dal servizio); all'articolo 10; nonchè all'articolo 11 (per il solo personale a riposo); i biglietti gratuiti emessi in base agli articoli 7, 8, 10, 11 e 12; e le concessioni di buoni bagaglio accordate in base agli articoli 12 e 13.

## ART. 15.

Senza pregiudizio ed in aggiunta alle sanzioni disciplinari comminate dal Regolamento del personale, il funzionario che indebitamente rilascia carte di libera circolazione, biglietti di servizio, gratuiti e a tariffa ridotta, buoni bagaglio, lettere di porto e di vettura e biglietti per l'uso di compartimenti riservati e di carrozze salone, ha l'obbligo di pagare il valore a tariffa normale dei documenti di viaggio e di trasporto rilasciati.

## ART. 16.

Con regolamento da approvarsi con decreto Reale, ai sensi dell'articolo 1, n. 1, della legge 31 gennaio 1926-IV, n. 100, verrà data esecuzione alla presente legge.

## ART. 17.

Il Regio decreto-legge 3 gennaio 1926-IV, n. 188, e tutte le altre disposizioni di legge che lo integrano o lo modificano sono abrogate.

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

**Decentramento degli stabilimenti industriali in connessione con i nuovi impianti idroelettrici dell'Italia centrale, meridionale e insulare. (1572)**

## ART. 1.

Per promuovere lo sviluppo industriale nelle provincie dell'Italia centrale, meridionale e insulare sono concesse le agevolazioni di cui alla presente legge a favore degli stabilimenti industriali, che sorgeranno in località delle dette provincie: tali località saranno caso per caso determinate nei decreti di autorizzazione per gli stabilimenti stessi, da emanarsi con decreto del Ministro delle corporazioni, d'intesa col Ministro Segretario del Partito Nazionale Fascista e con i Ministri delle finanze e dei lavori pubblici, sentita la Commissione suprema di difesa quando trattasi d'industrie belliche, regolate dall'articolo 3 del Regio decreto 15 maggio 1933-XI, n. 590, e sentito negli altri casi il Comitato interministeriale per l'autarchia.

## ART. 2.

Gli esercenti degli impianti idroelettrici, anche in corso di costruzione, che saranno concessi a decorrere dall'entrata in vigore della presente legge nell'Italia centrale e meridionale e gli esercenti degli impianti idroelettrici che usufruiranno di sovvenzioni statali in Sicilia ed in Sardegna, daranno la preferenza, fino alla concorrenza del 40 per cento dell'energia prodotta, alle forniture per gli stabilimenti industriali, che sorgeranno, nelle località determinate a termini dell'articolo 1, nelle stesse provincie ove hanno sede gli impianti o nelle provincie limitrofe, o anche, per accertate particolari condizioni, nelle altre provincie dell'Italia centrale, meridionale e insulare.

Il prezzo dell'energia sarà stabilito d'accordo fra le parti o, in mancanza d'accordo, con l'intervento degli organi statali competenti.

---

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

---

ART. 3.

Le opere occorrenti per l'impianto e l'esercizio dei detti stabilimenti industriali e costruzioni annesse sono dichiarate di pubblica utilità.

ART. 4.

Il Ministero dei lavori pubblici ed il Ministero delle comunicazioni sono autorizzati ad eseguire nella rispettiva competenza le opere pubbliche e le opere ferroviarie, secondo le disposizioni vigenti, che interessano i nuovi stabilimenti industriali.

Il Ministero delle comunicazioni potrà accordare tariffe ferroviarie di favore per trasporto di materiali e materie prime necessarie per l'impianto e l'esercizio dei detti stabilimenti industriali.

ART. 5.

Agli stabilimenti, installati a termini dell'articolo 1, è concessa per un decennio dalla data della loro attivazione, l'esenzione dall'imposta di ricchezza mobile sui relativi redditi industriali.

ART. 6.

Le disposizioni della presente legge saranno applicabili agli stabilimenti industriali che, debitamente autorizzati ai sensi dell'articolo 1, saranno iniziati entro il 31 dicembre 1946-XXV.

