

CAMERA DEI FASCI E DELLE CORPORAZIONI

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

COMMISSIONE LEGISLATIVA DEI LAVORI PUBBLICI E DELLE COMUNICAZIONI

39.

RESOCONTO

DELLA RIUNIONE DI VENERDÌ 2 LUGLIO 1943-XXI

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE CROLLALANZA

INDICE

	Pag.		Pag.
Disegni di legge (<i>Discussione e approvazione</i>):		Modificazioni alla legge 18 ottobre 1942-XX, n. 1460, sugli organi consultivi in materia di opere pubbliche. (<i>Approvato dal Senato</i>). (2458) . . .	649
Conversione in legge del Regio decreto-legge 7 dicembre 1942-XXI, n. 1808, concernente provvedimenti relativi a perdite di navi mercantili ed al reimpiego delle corrispondenti indennità. (<i>Approvato con modificazioni</i>). (2378).	644	BERTAGNA, <i>Relatore</i> .	
PALA, <i>Relatore</i> - PELLEGRINI GIAMPIETRO, <i>Sottosegretario di Stato per le finanze</i> , CINI, <i>Ministro delle comunicazioni</i> , CAO DI SAN MARCO.		Conversione in legge del Regio decreto-legge 29 aprile 1943-XXI, n. 402, recante norme integrative del Regio decreto-legge 2 ottobre 1942-XX, numero 1231, convertito nella legge 22 gennaio 1943-XXI, n. 52, relativo alla disciplina dei viaggi sulle autolinee e filovie extraurbane. (2459)	649
Conversione in legge del Regio decreto-legge 15 aprile 1943-XXI, n. 244, recante norme per la valutazione dello stato civile ai fini delle nomine e promozioni del personale delle ferrovie dello Stato. (2401)	648	ORLANDINI, <i>Relatore</i> .	
ALESSANDRINI, <i>Relatore</i> .		Modifica della competenza dell'Ispettorato del Genio civile di Napoli in materia di bonifica integrale. (2466).	650
Conversione in legge del Regio decreto-legge 22 marzo 1943-XXI, n. 299, concernente il rimborso di buoni postali fruttiferi intestati a persone morte in guerra o a causa di essa. (2424)	648	MORO AURELIO, <i>Relatore</i> .	
LA MONACA, <i>Relatore</i> .		Risoluzione della concessione della ferrovia Tortona-Castelnuovo Scrivia assentita all'industria privata. (2468) . .	651
Conversione in legge del Regio decreto-legge 22 marzo 1943-XXI, n. 280, concernente l'abolizione degli aerei esterni per audizioni radiofoniche e denuncia degli apparecchi radiologici. (2425)	649	BOMBRINI, <i>Relatore</i> .	
RABOTTI, <i>Relatore</i> - LEMBO, CINI, <i>Ministro delle comunicazioni</i> .		Completamento dell'organico degli ufficiali della Milizia nazionale della strada. (2469)	651
		D'ANNUNZIO, <i>Relatore</i> .	
		Concessione di un nuovo termine per l'ultimazione delle opere di costruzione del nuovo porto di Venezia, in regione Marghera. (2470)	652
		PERUSINO, <i>Relatore</i> .	

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

Proroga della convenzione fra il Ministero delle comunicazioni (Direzione generale poste e telegrafi) e la Società per azioni Pirelli di Milano per la posa e manutenzione dei cavi sottomarini di proprietà dello Stato. (2472) . . .	652
MORELLI BASILIDE, <i>Relatore</i> .	
Disegni di legge (Discussione e rinvio):	
Obbligo all'Istituto nazionale per le case degli impiegati dello Stato ed agli Istituti fascisti autonomi provinciali per le case popolari di riservare una percentuale degli appartamenti per i mutilati ed invalidi delle guerre posteriori a quella 1915-1918. (2467) . .	650
SCHIASSI, <i>Relatore</i> — CALLETTI, <i>Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici</i> , BERNOCCO, PRESIDENTE, CAO DI SAN MARCO, LEMBO.	
Repressione delle irregolarità di viaggio sui servizi pubblici di trasporto in concessione. (2473)	652
ORLANDINI, <i>Relatore</i> — MORELLI BASILIDE, LEMBO, CINI, <i>Ministro delle comunicazioni</i> , PRESIDENTE.	

La riunione comincia alle 10.30.

(Sono presenti il Ministro delle comunicazioni, Cini; i Sottosegretari per le comunicazioni, Arcidiacono e Scarfiotti; per i lavori pubblici, Calletti; per le finanze, Pellegrini Giampietro).

PRESIDENTE comunica che è assente per mobilitazione il Consigliere nazionale Klinger; sono in congedo i Consiglieri nazionali Cavalluzzi, Chiesa, Maffezzoli, Rizzo di Grado e Trevisani; è assente giustificato il Consigliere nazionale Pezzuto.

Constata che la Commissione è in numero legale.

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

Discussione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 7 dicembre 1942-XXI, n. 1808, concernente provvedimenti relativi a perdite di navi mercantili ed al reimpiego delle corrispondenti indennità. (2378)

PALA, *Relatore*, nota che il provvedimento tende a dare una disciplina, che è da augurarsi definitiva, ad una materia di particolare importanza, sulla quale la Com-

missione ebbe già a soffermarsi per l'esame di provvedimenti legislativi anteriori, che poi furono abbandonati nel corso delle elaborazioni del decreto-legge in esame. Si tratta di disciplinare il pagamento delle indennità dovute per la perdita di naviglio mercantile per cause di guerra ed il reimpiego agli effetti di nuove costruzioni. Lo spirito che anima il provvedimento è naturalmente quello di far sì che tutte quante le indennità, nella misura più larga possibile, siano reinvestite nella costruzione in cantieri nazionali e nell'acquisto all'estero di navi o quote di navi, e ciò in conformità al principio che i denari che provengono dal mare debbono restare al mare, principio che va accolto con pieno consenso, perchè basandosi soprattutto su di esso sarà possibile ricostruire quella flotta mercantile che, ampliata e migliorata, dovrà avviare nel dopoguerra il Paese ad una economia sempre più spiccatamente marinara.

Ha presentato vari emendamenti, alcuni insieme col camerata De Mori, tendenti in parte ad ampliare la disciplina relativa alla funzione dell'Unione Italiana di Riassicurazione in materia di rischi di guerra, sia per le navi che per le merci trasportate; in parte a modificare le modalità di pagamento delle indennità e del reimpiego.

Tutti gli emendamenti, ad eccezione di uno, sono stati accettati dai Ministri delle comunicazioni e delle finanze. Propone, concludendo l'approvazione del disegno di legge.

PRESIDENTE. I camerati Pala e De Mori hanno proposto che l'articolo unico sia così formulato:

«È convertito in legge il Regio decreto-legge 7 dicembre 1942-XXI, n. 1808, concernente provvedimenti relativi a perdite di navi mercantili ed al reimpiego delle corrispondenti indennità; col seguente nuovo titolo:

«Conversione in legge del Regio decreto-legge 7 dicembre 1942-XXI, n. 1808, concernente provvedimenti relativi a perdite di navi mercantili, al reimpiego delle corrispondenti indennità e alla copertura dei rischi di guerra e ordinari per i trasporti marittimi delle merci, con le seguenti modificazioni».

(Si approva l'articolo unico così modificato).

Passando all'esame degli articoli del decreto-legge avverte che il Relatore camerata Pala ha proposto i seguenti emendamenti accettati dal governo:

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

All'articolo 1, comma 1^o, dopo le parole: « al netto delle passività ipotecarie accese ai fini di costruzione, acquisto o esercizio di navi », aggiungere: « e delle somme previste dalla lettera b) del comma 1^o, del seguente articolo 2 ».

(È approvato. — Si approva l'articolo 1 così modificato).

All'articolo 2, comma 4^o lettera b), alle parole: « da 1001 a 1600 tonnellate », sostituire: « da oltre 1000 a 1600 tonnellate ».

(È approvato).

Allo stesso articolo 2, comma 4^o, lettera c) sostituire: « c) a versare presso la Regia Tesoreria centrale la residua somma netta per l'accreditamento a favore degli stessi aventi diritto in conti correnti individuati fruttanti interessi nella misura stabilita per i conti correnti di Tesoreria pagabili posticipatamente alla fine dell'anno solare, oppure, a richiesta degli interessati investire detta somma in titoli di Stato da depositarsi presso la Cassa depositi e prestiti ».

(È approvato).

Allo stesso articolo 2, dopo il comma 4^o, aggiungere: « Effettuati gli accertamenti relativi alle passività ipotecarie, le somme accantonate, come alla lettera a) del comma precedente, saranno vincolate con decreto del Ministro per le comunicazioni e versate agli aventi diritto ».

L'Amministrazione per conto della quale venne effettuata la requisizione può essere esonerata a giudizio insindacabile dei Ministri per le comunicazioni e per le finanze dall'effettuare il versamento di cui al punto c) dell'articolo 2, comma 4^o, per le quattro Società esercenti le linee di preminente interesse nazionale, provvedendo a versare direttamente tali somme agli aventi diritto ».

PALA, *Relatore*, osserva che il fatto che l'Amministrazione possa essere esonerata dal versamento non significa che non debba pagare gli interessi.

PELLEGRINI GIAMPIETRO, *Sottosegretario di Stato per le finanze*, conferma che questa è l'interpretazione che il Governo dà alla disposizione.

(L'emendamento è approvato).

PRESIDENTE. Il camerata Pala ha inoltre proposto i seguenti emendamenti anche accettati dal Governo:

Allo stesso articolo 2, comma 2^o dopo le parole « le somme accreditate », sostituire le

parole: « come alla lettera c) del comma precedente », con le seguenti: « e titoli di cui alla lettera c) del comma 1^o ».

(È approvato — Si approvano l'articolo 2 così modificato e gli articoli 3, 4 e 5).

All'articolo 6 sostituire il 2^o comma col seguente:

« A partire dalla entrata in vigore del presente decreto gli atti di abbandono relativi a contratti di assicurazione contro i rischi di guerra stipulati dopo il 10 giugno 1940-XVIII, ai sensi del Regio decreto-legge del 23 novembre 1939-XVIII, n. 1939, convertito in legge con modificazioni con la legge 6 maggio 1940-XVIII, n. 725 e della legge 3 aprile 1941-XIX, n. 499, debbono essere fatti all'Unione Italiana di Riassicurazione, quale unica retrocessionaria dei rischi per conto dello Stato ».

PALA, *Relatore*, precisa che l'emendamento è stato proposto anche dal camerata De Mori.

(È approvato — Si approva l'articolo 6 così modificato).

PRESIDENTE. All'articolo 7 i camerati Pala e De Mori hanno proposto di sostituire il comma 1^o coi seguenti:

Le azioni giudiziarie relative ai contratti di assicurazione marittima contro i rischi di guerra, regolati dal Regio decreto-legge 23 novembre 1939-XVIII, n. 1939 e dalla legge del 3 aprile 1941-XIX, n. 499, debbono essere promosse davanti l'Autorità giudiziaria di Roma e nei confronti dell'Unione Italiana di Riassicurazione, quale unica retrocessione dei rischi per conto dello Stato.

Nei relativi giudizi come nel caso di intervento volontario dell'Unione Italiana di Riassicurazione in giudizi relativi ai contratti suindicati, che già si trovino pendenti alla data dell'entrata in vigore del presente decreto-legge, l'Unione Italiana di Riassicurazione sarà rappresentata e difesa dall'Avvocatura dello Stato.

(È approvato — Si approva l'articolo 7 così modificato).

PRESIDENTE. All'articolo 8 i camerati Pala e De Mori hanno proposto il seguente emendamento: *Dopo le parole*: « dei rischi di guerra od ordinari di navigazione » *aggiungere*: come pure degli atti di abbandono fatti all'Unione Italiana di Riassicurazione, ai sensi del comma 2^o dell'articolo 6 del presente decreto ».

(È approvato — Si approva l'articolo 8 così modificato).

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

All'articolo 9 il camerata Pala ha proposto il seguente emendamento:

Al primo periodo dopo le parole: Per il pagamento delle indennità, *aggiungere:* in qualunque tempo maturate anche antecedentemente alla entrata in vigore del presente decreto, *e dopo le parole:* contratti di assicurazione marittima, *aggiungere:* regolati dal Regio decreto-legge 23 novembre 1939-XVIII, n. 1939 e dalla legge 3 aprile 1941-XIX, n. 499 *e sostituire il periodo secondo col seguente comma:*

È fatta eccezione per la parte di indennità di cui alla lettera c) del 1° comma dell'articolo 2 nel quale caso vengono aggiunti allo importo della liquidata quota di indennità gli interessi nella misura del 4,50 per cento in ragione d'anno a decorrere dal 271° giorno dalla data del sinistro.

PALA, *Relatore*, osserva che in ordine alla parte di indennità da versare in conto corrente presso la Regia tesoreria centrale e fruttante l'interesse al tasso dei Buoni ordinari del tesoro, si era stabilito il 4,50 per cento, poichè esistevano Buoni del Tesoro al 4 e al 5 per cento.

Ora, essendo stato elevato l'interesse di tutti i buoni del Tesoro al 5 per cento, equità vorrebbe che anche nel caso in esame gli interessi fossero ragguagliati al 5 per cento.

PELLEGRINI GIAMPIETRO, *Sottosegretario di Stato per le finanze*, manterrebbe gli interessi nella misura del 4,50 per cento, pregando il Relatore di non voler insistere.

CINI, *Ministro per le comunicazioni*. La Finanza ha proposto una dizione più chiara dell'ultimo comma dell'articolo:

« È fatta eccezione per la parte di indennità da accantonare ai sensi della lettera c) dell'articolo 2, la quale sarà maggiorata degli interessi del 4,50 per cento in ragione d'anno, a decorrere dal 271° giorno dalla data del sinistro ».

PALA, *Relatore*, nota che, mantenendosi gli interessi del 4,50 per cento, la Marina mercantile, in sostanza, rinuncia a qualche cosa.

PELLEGRINI GIAMPIETRO, *Sottosegretario di Stato per le finanze*, avverte che nel complesso si tratta di un provvedimento di favore per la marina mercantile.

(Si approva l'articolo 9 con gli emendamenti proposti dal Relatore e dal Governo.

PRESIDENTE. All'articolo 10 il camerata Pala ha proposto il seguente emendamento non accettato dal Governo:

Aggiungere alla fine del comma 1° il seguente periodo:

Se lo Stato ha proceduto alla loro vendita la requisizione decorrerà dal giorno di essa e l'eventuale maggiore importo realizzato sarà devoluto ai proprietari delle navi vendute dedotte le spese e fatto il conguaglio degli interessi corrisposti dallo stato con quelli realizzati.

PALA, *Relatore*, intende chiarire le ragioni per cui mantiene l'emendamento, pur non avendo raggiunto su di esso l'accordo con il Governo.

Il comma primo dell'articolo 10 dice: « Le navi mercantili nazionali rifugiatesi, all'inizio della guerra, in porti neutrali possono essere requisite per acquisto dal Ministero delle comunicazioni, ai sensi della legge 13 luglio 1939-XVII, n. 1154, e successive modificazioni, anche con efficacia retroattiva ».

La necessità di questa disposizione si è rivelata quando, col prolungarsi della guerra, la situazione di molte navi ha incominciato a divenire grave. Agli appetiti dei nemici si sono aggiunti quelli delle nazioni neutrali ed allora è stato utile procedere alla contrattazione per vendita di queste navi, ciò che è avvenuto in diversi paesi.

Naturalmente, per ragioni facili ad intuire, le trattative non sono state condotte dal proprietario, bensì dallo Stato. Il proprietario è intervenuto soltanto all'atto definitivo di vendita. Ma lo Stato aveva contrattato cose non sue; si rendeva quindi necessario un provvedimento che avesse valore « erga omnes » e che desse allo Stato la proprietà di questi mezzi: ecco, quindi, la necessità che lo Stato potesse procedere ad una requisizione per acquisto. Si sono pertanto effettuati contratti reali di vendita a prezzi notevolmente superiori a quelli di requisizione.

Ora l'emendamento tende a stabilire il principio che l'eventuale maggiore importo realizzato sia devoluto ai proprietari delle navi, essendo lo Stato intervenuto per un interesse superiore, non di natura commerciale; principio che, peraltro, si basa su ragioni di ordine etico, a cui lo Stato fascista non può non aderire con quella pienezza che è nelle sue consuetudini.

CINI, *Ministro delle comunicazioni*. Il camerata Pala si preoccupa degli interessi degli armatori, nello spirito del provvedi-

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

mento, il quale, evidentemente, tende a favorire la ricostituzione della flotta mercantile. Conviene però soffermarsi sulla dizione dell'articolo 10 e sul modo con cui si svolge la contrattazione.

L'articolo 10 dice: «Le navi mercantili nazionali rifugiatesi, all'inizio della guerra, in porti neutrali possono essere requisite». Potrebbero, dunque, anche non essere requisite: il che vuol dire che si potrebbe lasciare l'armatore libero di accettare o il prezzo che gli deriva dall'applicazione delle disposizioni di legge sulla requisizione per acquisto, in quanto lo ritenga più favorevole, o di correre l'alea della contrattazione fatta dallo Stato per conto suo.

Si tratta di optare per una di queste due ipotesi; ma prospettare una terza, quella cioè di accettare la somma derivante dalla applicazione del criterio della requisizione per acquisto, salvo ad avere l'eventuale maggiore importo ottenuto, sembra all'oratore eccessivo anche nella sua veste di tutore dell'armamento.

PELLEGRINI GIAMPIETRO, *Sottosegretario per le finanze*, si associa alle considerazioni svolte dal Ministro delle comunicazioni. In effetti lo Stato corre un'alea e non si possono concedere tutti i vantaggi agli armatori e tutti gli svantaggi allo Stato.

CAO DI SAN MARCO osserva che lo Stato non va incontro a nessun'alea, in quanto se le navi non fossero state requisite sarebbero rimaste giacenti nei porti di paesi neutrali e, qualora tali paesi fossero entrati in guerra, gli armatori avrebbero riscosso il prezzo di assicurazione, che è uguale a quello di requisizione.

PELLEGRINI GIAMPIETRO, *Sottosegretario di Stato per le finanze*. Sta di fatto che lo Stato si sostituisce all'alea che può correre l'armatore. Assicura comunque il camerata Pala che qualora le navi siano vendute e si realizzino prezzi maggiori, la situazione potrà essere riesaminata, sulla base di criteri di equità.

PALA, *Relatore*, pur facendo le sue riserve sull'alea che corre lo Stato, dopo le assicurazioni del Sottosegretario di Stato per le finanze trasforma l'emendamento in raccomandazione.

PRESIDENTE. Allo stesso articolo 10 il Relatore Pala ha proposto i seguenti emendamenti, accettati dal Governo:

Sostituire il 2° comma con il seguente:

« Per tali navi non si applicano le disposizioni del 2° e 3° comma dell'articolo 12 e

dell'ultimo comma dell'articolo 29 della legge 13 luglio 1939-XVII, n. 1154 e successive modificazioni ».

Al comma 3 modificare le parole: negli articoli 1 e 2 del presente decreto, *con le seguenti:* negli articoli 1, 2 e 9 del presente decreto.

Aggiungere in fine dell'articolo: ed il termine di giorni 271 si computa dalla data di decorrenza della requisizione per acquisto.

(Sono approvati — Si approvano l'articolo 10 così modificato e gli articoli 11 e 12).

All'articolo 13 il relatore Pala ha proposto di aggiungere i seguenti commi:

« Nei casi di perdita totale per cause di guerra di navi o galleggianti requisiti di stazza lorda uguale o inferiore a 1000 tonnellate l'Amministrazione, per conto della quale è stata effettuata la requisizione, è autorizzata a corrispondere ai proprietari acconti sull'ammontare delle indennità dovute, al netto delle passività ipotecarie per intervenuta perdita.

Gli acconti non potranno in nessun caso superare la metà del valore presunto della nave o del galleggiante assunto dal Ministero delle comunicazioni ai termini dell'articolo 30 della legge 13 luglio 1939-XVII, n. 1154, per la determinazione della misura della quota costituente la parte A del compenso di requisizione, salvo conguaglio all'atto dell'accertamento definitivo dell'ammontare delle indennità effettivamente dovute per la perdita della nave o del galleggiante.

Le norme dei commi 2° e 3° sono applicabili anche alle indennità dovute per la perdita totale per rischi ordinari di navigazione delle navi e dei galleggianti requisiti di stazza lorda non superiore a 1000 tonnellate ove l'Amministrazione per conto della quale si è proceduto alla requisizione si sia avvalsa della facoltà prevista dal n. 1 dell'ultimo comma dell'articolo 30 e dell'articolo 47 della legge 13 luglio 1939-XVII, n. 1154 ».

CINI, *Ministro delle comunicazioni*, propone che il primo comma dell'emendamento sia così formulato: « Nei casi di perdita totale per cause di guerra di navi o galleggianti requisiti di stazza non superiore a 1000 tonnellate l'Amministrazione, per conto della quale è stata effettuata la requisizione, è autorizzata a corrispondere ai proprietari acconti sull'ammontare delle indennità dovute per intervenuta perdita, al netto delle passività ».

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

CAO DI SAN MARCO direbbe: « al netto delle passività ipotecarie » che possono essere accese ai fini di costruzione, di acquisto di navi ecc. ».

CINI, *Ministro delle comunicazioni*, preferisce la dizione generica « al netto delle passività » senza specificare che si tratta di « passività ipotecarie ».

(È approvato l'emendamento con le modificazioni proposte dal Governo — Si approvano gli articoli 13, così modificato, e 14).

PRESIDENTE. All'articolo 15, comma 1^o, i camerati Pala e De Mori hanno proposto di aggiungere dopo le parole « che ha pagato l'indennità », le altre « per la perdita della nave o delle cose caricate o del nolo ».

(Si approvano l'articolo 15, così modificato, e gli articoli 16, 17 e 18).

Gli stessi camerati Pala e De Mori hanno proposto di aggiungere dopo l'articolo 18 il seguente articolo 18-bis.

« I premi inerenti alle assicurazioni marittime obbligatorie contro i rischi di guerra che risultassero non versati dopo un preavviso di 60 giorni da parte della Unione Italiana di riassicurazione saranno riscossi, indipendentemente dalla stipulazione delle polizze, dall'Unione italiana di riassicurazione con la procedura stabilita per la riscossione delle imposte dirette, insieme agli interessi di mora del 6 per cento in ragione d'anno dalla data in cui doveva essere stipulata la relativa polizza. L'elenco dei premi da iscriversi a ruolo sarà vidimato dal Presidente del Comitato di vigilanza di cui all'articolo 8 del Regio decreto-legge 23 novembre 1939-XVIII, n. 1939 ».

Avverte che tale articolo aggiuntivo è stato sostituito dal seguente proposto dal Sottosegretario di Stato per le finanze:

« I premi inerenti alla assicurazione marittima obbligatoria contro i rischi di guerra che risultassero non versati dopo un preavviso di 60 giorni da parte dell'Unione Italiana di Riassicurazione, saranno riscossi, insieme con gli interessi di mora del 6 per cento, indipendentemente dalla stipulazione delle polizze, dall'Unione Italiana di Riassicurazione con la procedura coattiva di cui al testo unico di leggi per la riscossione delle entrate patrimoniali dello Stato e di altri enti pubblici approvati con Regio decreto 14 aprile 1910, n. 539. L'elenco dei premi da iscriversi a ruolo sarà vidimato dal Presidente del Comitato di vigilanza di cui all'articolo 8

del Regio decreto-legge 23 novembre 1939-XVIII, n. 1939 ».

(Si approvano l'articolo 18-bis e l'articolo 19).

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

Discussione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 15 aprile 1943-XXI, n. 244, recante norme per la valutazione dello stato civile ai fini delle nomine e promozioni del personale delle ferrovie dello Stato. (2401)

ALESSANDRINI, *Relatore*, ricorda che con il Regio decreto-legge 25 febbraio 1943-XXI, n. 335, si dava facoltà alle Amministrazioni dello Stato di richiedere lo stato di coniugato o di vedovo per le promozioni da conferire ai propri dipendenti, stabilendo un periodo di 4 anni in via transitoria per i funzionari che venivano a trovarsi in quel periodo nelle condizioni previste dalla legge. Con recenti disposizioni, dato l'attuale stato di guerra, tale periodo transitorio è stato prorogato fino a sei mesi dopo la fine della guerra.

Poichè per il personale delle Ferrovie dello Stato la materia della valutazione dello stato civile ai fini degli avanzamenti è disciplinata dalla legge 10 giugno 1939-XVII, n. 915, occorre adeguare quest'ultimo provvedimento con quello di carattere generale interessante tutte le altre Amministrazioni dello Stato.

A tal fine è stato provveduto col disegno di legge in esame, che propone di approvare.

PRESIDENTE pone a partito l'articolo unico.

(È approvato).

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

Discussione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 22 marzo 1943-XXI, n. 299, concernente il rimborso di buoni postali fruttiferi intestati a persone morte in guerra o a causa di essa. (2424)

LA MONACA, *Relatore*, ricorda che il decreto luogotenenziale 21 ottobre 1915, n. 1507, stabiliva speciali disposizioni per il rimborso dei crediti iscritti sui libretti delle casse di risparmio per i figli, le vedove ed

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

i genitori di persone morte in guerra o a causa di essa.

Per analogia avrebbe dovuto essere applicata questa disposizione eccezionale ai buoni postali fruttiferi, creati con il decreto legge 26 dicembre 1924-III, n. 2106; ma vietandolo l'articolo 14 del nuovo codice civile, è stato emesso il provvedimento in esame, che propone di approvare.

PRESIDENTE pone ai voti l'articolo unico.

(È approvato).

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

Discussione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 22 marzo 1943-XXI, n. 280, concernente l'abolizione degli aerei esterni per audizioni radiofoniche e denuncia apparecchi radiologici. (2425)

RABOTTI, *Relatore*, nota che il provvedimento è inteso a rendere più difficile la captazione di stazioni estere e le ricezioni di trasmissioni clandestine ed è stato emanato in seguito a segnalazione del Comando Supremo. Ne propone, pertanto, l'approvazione.

LEMBO osserva che l'ammenda massima di lire 200 prevista per i trasgressori del decreto-legge equivale pressapoco alla spesa occorrente per la demolizione delle antenne esistenti.

CINI, *Ministro delle comunicazioni*, rileva che in caso di trasgressione continuata si è colpiti da successive condanne all'ammenda.

PRESIDENTE pone ai voti l'articolo unico.

(È approvato).

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

Discussione del disegno di legge: Modifiche alla legge 18 ottobre 1942-XX, n. 1460, sugli organi consultivi in materia di opere pubbliche. (Approvato dal Senato). (2458)

BERTAGNA, *Relatore*, ricorda l'ampia discussione svoltasi sul disegno di legge riguardante gli organi consultivi in materia di opere pubbliche. Il provvedimento in esame, che vi apporta modifiche, è stato approvato dal Senato con alcuni emendamenti.

All'articolo 3, che tratta della composizione del Consiglio superiore dei lavori pubblici, si è chiarito che ne fanno parte gli ispettori generali del Genio civile in servizio presso il Ministero dei lavori pubblici comandati presso l'Azienda autonoma statale della strada e quelli preposti ai compartimenti del Genio civile.

Allo stesso articolo 3 si chiarisce che i due funzionari tecnici designati dal Ministero dell'agricoltura e foreste debbono essere di grado non inferiore al V, per equipararli ai funzionari del Ministero dei lavori pubblici.

All'articolo 9 il Senato ha precisato che la riconferma degli esperti è ammessa soltanto per un altro biennio, e ciò allo scopo di creare una rotazione che consenta di avvalersi di tutte le competenze.

All'articolo 23 ultimo comma, si diceva che « sui riconoscimenti di piccole derivazioni di acque pubbliche, quando non vi siano opposizioni, è sentito il parere dell'ingegnere capo del Genio civile ». Ciò poteva dar luogo ad incertezze sull'applicazione del testo unico, di leggi sulle acque che stabiliva essere la potestà decisoria in tale materia devoluta all'ingegnere capo e non al Ministero dei lavori pubblici. Per tale motivo il Senato ha ritenuto opportuno abrogare tale comma.

Vi sono poi alcune modificazioni all'articolo 17 per cui i Comitati delle sezioni I, II, III e V non deliberano, ma danno parere.

Le modifiche proposte sono opportune e propone, pertanto, l'approvazione del disegno di legge.

PRESIDENTE pone a partito l'articolo unico.

(È approvato).

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

Discussione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 29 aprile 1943-XXI, n. 402, recante norme integrative del Regio decreto-legge 2 ottobre 1942-XX, n. 1231, convertito nella legge 22 gennaio 1943-XXI, n. 52, relativo alla disciplina dei viaggi sulle auto-linee e filovie extraurbane. (2459)

ORLANDINI, *Relatore*, rileva che scopo essenziale del provvedimento è quello di apportare temperamenti alla legge che ha disciplinato i viaggi nelle autolinee e filovie extraurbane per limitare l'affluenza ecces-

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

siva, lasciando la possibilità di viaggiare a chi ne ha effettivamente la necessità, soprattutto per ragioni professionali. L'applicazione del decreto-legge ha dato luogo, a suo parere, a qualche incertezza in ordine ai poteri spettanti alle autorità locali.

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

PRESIDENTE pone ai voti l'articolo unico.

(È approvato).

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

Discussione del disegno di legge: Modifica della competenza dell'Ispettorato del Genio civile di Napoli in materia di bonifica integrale. (2466)

MORO AURELIO, *Relatore*, rileva, che in base al decreto-legge 2 settembre 1937-XV, n. 1632, l'Ispettorato superiore del Genio civile di Napoli continua la gestione delle opere di bonifica iniziate dal provveditorato alle opere pubbliche di Caserta nelle zone della provincia di Frosinone, già facenti parte della soppressa provincia di Caserta.

Con il provvedimento in esame, a causa della distanza di dette zone dalla sede dell'Ispettorato, dette opere passano alla competenza del Ministero dell'agricoltura e foreste.

Il disegno di legge appare opportuno e ne propone l'approvazione.

PRESIDENTE pone ai voti l'articolo unico.

(È approvato).

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

Discussione del disegno di legge: Obbligo all'Istituto nazionale per le case degli impiegati dello Stato ed agli Istituti fascisti autonomi provinciali per le case popolari di riservare una percentuale degli appartamenti per i mutilati ed invalidi delle guerre posteriori a quella 1914-1918. (2467)

SCHIASSI, *Relatore*, osserva che il disegno di legge è stato determinato dalla richiesta da parte dell'Associazione nazionale mutilati e invalidi di guerra a che l'Istituto nazionale delle case degli impiegati dello Stato e gli Istituti per le case popolari riservino un certo numero di alloggi

comunque disponibili ai mutilati ed invalidi delle guerre posteriori a quella del 1915-1918. La percentuale stabilita è del 5 per cento degli alloggi disponibili dell'Istituto nazionale per le case degli impiegati dello Stato e del 10 per cento degli alloggi degli Istituti per le case popolari.

Questa differenza è dovuta al fatto che l'Istituto nazionale per le case degli impiegati dello Stato deve locare gli appartamenti soltanto agli impiegati dello Stato, mentre gli Istituti per le case popolari devono provvedere al fabbisogno dei ceti meno abbienti della popolazione, e quindi di una cerchia molto più vasta di persone.

Per l'assegnazione, come è la prassi attuale, si tiene conto del numero dei figli. A parità di condizioni si tiene conto della gravità della mutilazione e delle decorazioni al valore.

Al secondo comma dell'articolo unico, là dove si dice che « debbono essere preferiti i coniugati con maggior numero di figli » proporrebbe di aggiungere: « conviventi ed a carico », per aiutare veramente chi ha il peso maggiore della famiglia.

Il provvedimento stabilisce inoltre che l'Associazione nazionale mutilati ed invalidi di guerra designi un proprio rappresentante in seno alle Commissioni locali sia dell'Istituto delle case degli impiegati dello Stato, sia degli Istituti per le case popolari, per l'assegnazione degli alloggi.

Propone che il disegno di legge sia senz'altro approvato quale giusto riconoscimento a chi ha dato tanto alla Patria.

CALLETTI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*, accetta l'emendamento.

BERNOCCO non ritiene opportuno che dall'assegnazione degli alloggi siano esclusi i mutilati della guerra 1915-1918.

PRESIDENTE avverte che i mutilati della guerra 1915 si sono sistemati attraverso numerose cooperative.

BERNOCCO. Possono esservi, però, invalidi che non sono ancora sistemati.

PRESIDENTE. Bisogna, d'altra parte, considerare che il provvedimento è stato richiesto dall'Associazione dei mutilati, la quale conosce la situazione dei propri associati.

SCHIASSI, *Relatore*, osserva che, se si eccettuino le cooperative, non esiste nessun provvedimento a vantaggio dei mutilati della guerra 1915-1918. Si può, però, dire che in tanti anni ognuno si è già sistemato.

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

CAO DI SAN MARCO vorrebbe elevare le percentuali del 5 e del 10 per cento, portandole almeno al 10 e al 15 per cento.

SCHIASSI, *Relatore*, chiarisce che le percentuali sono basse in quanto riguardano soltanto la parte degli alloggi riservata ai mutilati, i quali per il resto possono concorrere alla pari di tutti gli altri richiedenti.

LEMBO chiede se il provvedimento sia stato predisposto prima delle ultime disposizioni relative all'obbligo delle pubbliche amministrazioni di assumere mutilati e invalidi di guerra nella misura del 40 per cento del proprio personale.

CALLETTI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Il provvedimento è stato concretato dal Ministero dei lavori pubblici in pieno accordo con l'Associazione nazionale mutilati e invalidi di guerra, la quale legittimamente garantisce gli interessi di questa benemerita categoria.

LEMBO pensa che si debba prendere in considerazione il rilievo del camerata Cao di San Marco.

PRESIDENTE osserva che i mutilati che saranno assunti dalle amministrazioni pubbliche automaticamente avranno diritto a essere compresi fra gli aspiranti agli alloggi.

LEMBO intende riferirsi alla preferenza che si vuole concedere ai mutilati. Sarebbe opportuno, a suo parere, rinviare l'esame del disegno di legge.

BERNOCCO si associa.

CALLETTI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*, non si oppone al rinvio.

SCHIASSI, *Relatore*. Se si tratta di elevare la percentuale dichiara di essere d'accordo nel rinvio.

(Così rimane stabilito).

Discussione del disegno di legge: Risoluzione della concessione della ferrovia Tortona-Castelnuovo Scrivia assentita all'industria privata. (2468)

BOMBRINI, *Relatore*. La ferrovia a trazione a vapore Tortona-Castelnuovo Scrivia il primo luglio 1934-XII veniva chiusa allo esercizio, perchè sorpassata nei riguardi tecnici e perchè fortemente deficitaria, e la Società privata che la gestiva veniva messa in liquidazione. Nel maggio 1939-XVI gli impianti erano demoliti allo scopo di utilizzare i materiali metallici, in pendenza della risoluzione della concessione, che è stata poi raggiunta mediante un accordo con il Consorzio nei seguenti termini:

1°) passaggio in proprietà dello Stato degli immobili, impianti e materiali costituenti la linea e sue dipendenze alle condizioni in cui si trovano. Restano di proprietà del Consorzio soltanto il materiale rotabile e quello di esercizio;

2°) sulla sovvenzione cinquantennale di lire 22,862.50 annue concessa per la costruzione e l'esercizio della ferrovia, saranno corrisposte al Consorzio, e per esso alla cessionaria Cassa di risparmio di Torino, soltanto le quote annue di lire 12,454.42 scadute fino al 18 ottobre 1942-XX, mentre la residua quota di lire 10,408.08 fino alla predetta data e successivamente l'intera annualità di lire 22,862.50 fino al 18 ottobre 1948-XXVI non saranno dallo Stato più corrisposte;

3°) esenzione dalle tasse di bollo, di registro e di trascrizione dell'atto di risoluzione della concessione.

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

PRESIDENTE pone ai voti l'articolo unico.

(È approvato).

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

Discussione del disegno di legge: Completamento dell'organico degli ufficiali della Milizia nazionale della strada. (2469)

D'ANNUNZIO, *Relatore*. Dopo l'istituzione, in data 25 gennaio 1940-XVIII, della Milizia albanese della strada, l'articolo 1 della legge 27 maggio 1940-XVIII, n. 637, stabilì che il personale della Milizia nazionale della strada da trasferirsi in Albania dovesse essere collocato fuori ruolo, ai sensi del Regio decreto 30 dicembre 1923-II, n. 2958, e in deroga all'articolo 17 del Regio decreto-legge 10 gennaio 1926-IV, n. 46.

L'articolo 2 della citata legge n. 637 aggiunge che il personale da collocare fuori ruolo per servizio in Albania potrà superare il numero di 46 unità, ivi compresi gli ufficiali (1 seniore, 2 centurioni e 3 capimanipoli), essendo le spese a carico della Presidenza dei Ministri di Albania.

L'articolo 1 del Regio decreto-legge numero 2958 sancisce che la posizione di carriera dei funzionari collocati fuori ruolo resterà regolata in modo che essi possano partecipare insieme agli altri alle promozioni, rimanendo in soprannumero nel grado in cui sono collocati.

L'articolo 17 del Regio decreto-legge 10 gennaio 1926-IV, n. 46, dice: « Nella

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

tabella organica cui appartengono i funzionari fuori ruolo saranno lasciati complessivamente scoperti tanti posti quanti sono i funzionari nella indicata posizione ».

Quanto dianzi citato serve a chiarire come, essendo ormai urgente completare l'organico della Milizia albanese della strada e dovendo pertanto essere collocati fuori ruolo tre ufficiali della Milizia nazionale della strada, il che crea nei rispettivi gradi del ruolo ordinario altrettanti posti vacanti che in questo periodo d'eccezione non si possono lasciare scoperti, sia necessario seguire una procedura più conforme alle circostanze ed evitare un pubblico concorso per la nomina di tre capimanipoli ed attenderne l'esito per il complementamento dell'organico. E poichè — per esigenze di servizio di carattere militare — sarebbe di pregiudizio ogni indugio nel ricoprire le tre vacanze nel ruolo degli ufficiali della Milizia nazionale della strada, si ritiene opportuno proporre la nomina — secondo la graduatoria di merito — di tre candidati dichiarati idonei nel concorso di nove posti di capomanipolo, già indetto con decreto ministeriale 9 novembre 1942-XXI, n. 1234, e di cui la graduatoria fu approvata con altro decreto ministeriale 18 maggio 1943-XXI, n. 6740.

I motivi che giustificano il provvedimento sono evidenti e ne propone l'approvazione.

PRESIDENTE pone ai voti l'articolo unico.

(È approvato).

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

Discussione del disegno di legge: Concessione di un nuovo termine per l'ultimazione delle opere di costruzione del nuovo porto di Venezia, in regione di Marghera. (2470)

PERUSINO, *Relatore*. In aggiunta alle proroghe precedentemente ottenute, la società concessionaria della costruzione del nuovo porto di Marghera aveva ottenuto una ulteriore proroga per il completamento delle opere al 31 dicembre 1942-XXI, con legge 4 luglio 1941-XIX, n. 905.

Senonchè, per l'aggravata difficoltà di approvvigionamento dei materiali, neanche con questa proroga è stato possibile conseguire l'ultimazione dei lavori. Trattandosi di cause non imputabili alla società e che non potranno essere eliminate durante il

periodo della guerra, si ritiene opportuno con il provvedimento in esame di fissare il nuovo termine ad un anno dopo la cessazione dello stato di guerra.

Propone l'approvazione del disegno di legge.

PRESIDENTE pone ai voti l'articolo unico.

(È approvato).

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

Discussione del disegno di legge: Proroga della convenzione tra il Ministero delle comunicazioni (Direzione generale poste e telegrafi) e la Società per azioni Pirelli di Milano per la posa e manutenzione dei cavi sottomarini di proprietà dello Stato. (2472)

MORELLI BASILIDE, *Relatore*. Col disegno di legge in esame è prorogata al 31 dicembre 1944-XXIII la durata della convenzione 23 marzo 1936-XIV, per la posa e la manutenzione dei cavi sottomarini dello Stato, stipulata tra il Ministro delle comunicazioni e la Società per Azioni Pirelli, scaduta il 31 dicembre scorso, non sembrando opportuno durante l'attuale stato di guerra ricorrere ad una nuova Convenzione.

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

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

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

Discussione del disegno di legge: Repressione delle irregolarità di viaggio sui servizi pubblici di trasporto in concessione. (2473)

ORLANDINI, *Relatore*. Il provvedimento in esame mira essenzialmente a normalizzare l'affluenza dei viaggiatori nei pubblici servizi di trasporto, sia per quanto riguarda l'evasione al pagamento del prezzo di viaggio, che per quanto riguarda l'uso di classe superiore.

Gli scopi che il provvedimento persegue sono certamente giusti; ma è da considerare che, in genere, aggravando le penalità contro alcune infrazioni si provvede a creare un equilibrio tra mezzi a disposizione dei viaggiatori e limitazioni imposte. Ora, la possibilità di questo equilibrio è, a suo parere, discutibile. C'è, invece, molta gente che ha necessità di viaggiare su questi ser-

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

vizi per ragioni di lavoro come, ad esempio, gli operai degli stabilimenti ausiliari, i quali devono giungere in orario al posto di lavoro.

Si determina, pertanto, un'affluenza tale agli sportelli per il rilascio dei biglietti, da richiedere una migliore organizzazione del servizio di biglietteria. D'altra parte riesce quasi impossibile avvertire il personale di servizio circa l'acquisto del biglietto, dato che l'intenso affollamento rende quasi impossibile la circolazione. Lo stesso succede per la differenza di classe.

Ora queste difficoltà pratiche, che già si manifestano e che è già difficile eliminare sulle ferrovie, sono più notevoli nelle linee interurbane e nelle urbane. C'è di più: queste disposizioni, nelle stesse linee urbane, vengono prese alla lettera; e s'infierisce contro i trasgressori anche perchè sulla multa spetta una percentuale a favore della Cassa di soccorso degli agenti, proprio nelle ore di punta, quando vi è più intenso affollamento.

Fatte queste riserve, non resta che proporre l'approvazione del provvedimento.

MORELLI BASILIDE. Indubbiamente le disposizioni contenute nel disegno di legge mirano ad instaurare una più rigorosa disciplina nel pubblico viaggiante sulle linee autofilotraviarie.

In regime normale queste disposizioni sono ammissibili; ma in tempo di guerra, data la scarsità dei mezzi di trasporto, l'entità delle ammende stabilite può determinare qualche preoccupazione. L'applicazione delle disposizioni dovrebbe essere molto intelligente; vero è che, in genere, il personale viaggiante è costituito da elementi scelti dotati di molto tatto a questo riguardo. In quanto ai trasgressori, non si tratta di persone che intenzionalmente vogliono sottrarsi al pagamento del biglietto, poichè pur avendo il denaro pronto in mano, non riescono a raggiungere il fattorino, data la brevità del percorso.

Per queste considerazioni proporrebbe il rinvio del disegno di legge, allo scopo di riesaminare meglio la materia, soprattutto per le ripercussioni che possono determinarsi nelle grandi città.

Se ciò non fosse possibile raccomanderebbe di abbassare l'importo delle ammende, che è troppo alto sia nei servizi urbani che extraurbani e di stabilire che la legge andasse in vigore almeno 90 giorni dopo la pubblicazione sulla *Gazzetta Ufficiale*, in modo che potesse avere la massima diffusione.

LEMBO si rende conto che un ordinato andamento dei mezzi di trasporto costituisce un indice della disciplina esistente nel paese;

ma, come è stato osservato, nel momento in cui si stabiliscono norme rigorose per la repressione di irregolarità, occorre assicurare al pubblico, soprattutto nelle grandi città, i mezzi indispensabili di trasporto, sia pur ridotti nelle attuali contingenze. Ora con la rarefazione delle vetture, con la limitazione dei servizi in determinate ore e con la soppressione di essi in determinate giornate la grande massa del pubblico è stata messa in condizione di dover necessariamente affluire in numero indubbiamente superiore ai mezzi disponibili.

Si sono escogitati vari sistemi per disciplinare l'accesso del pubblico nelle vetture; ma in realtà nessuno di essi ha avuto pratica attuazione. Riferendosi alla città di Roma, il provvedimento che fissa il posto del fattorino a metà della vettura non è applicato, soprattutto ora che sono state adibite le donne al servizio dei biglietti. Avviene così, specialmente nelle fermate prossime ai capolinea di partenza, che i viaggiatori che fanno ressa alla porta posteriore o restano a terra quando la vettura si mette in moto, o passano davanti alla fattorina senza poter fare il biglietto. Naturalmente all'atto del controllo — si direbbe che a Roma il numero dei controllori sia eccessivo — il viaggiatore che è trovato sfornito di biglietto dovrebbe pagare la rilevante multa di lire 15.

Quanto al divieto di fumare nei rimorchi pensa si voglia essere oltremodo severi, oggi che il fumo è diffuso anche fra le donne e può costituire una tollerabile distrazione in momenti così difficili.

E vien fatto di chiedersi se uguale severità sia adottata in tanti altri settori della vita nazionale: si guardi, per esempio, ai ristoranti e al commercio per cui, nonostante tutta la buona volontà, le norme restrittive non sono applicate.

Pensa, in conclusione, che l'opportunità politica non consigli l'emanazione del provvedimento in esame. Si associa, pertanto, alla proposta di rinvio.

CINI, Ministro delle comunicazioni, avverte che il provvedimento è stato presentato su segnalazione delle amministrazioni pubbliche che hanno la responsabilità dei pubblici servizi di trasporto. Pur riconoscendo nel complesso delle disposizioni un notevole rigore, deve segnalare che solo attraverso una disciplina energica le amministrazioni possono essere messe in grado di assicurare l'incolumità dei passeggeri.

Bisogna tener conto che queste amministrazioni denunciano la impossibilità assoluta

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

di continuare il servizio per gli affollamenti eccessivi di persone che, nelle attuali contingenze, non appartengono soltanto ai ceti meno abbienti della popolazione.

La necessità del provvedimento non è, pertanto, da porre in discussione, anche perchè il problema dei pubblici trasporti si va sempre più aggravando.

Purtuttavia non si oppone al rinvio, purchè si riesamini tutta la complessa materia e si trovino le misure adeguate alla eccezionalità del momento.

Conta, in proposito, sulla collaborazione di tutti i componenti della Commissione e sarà grato se vorranno dare utili suggerimenti.

PRESIDENTE ringrazia il Ministro per aver accolto la proposta di rinvio e pone in rilievo l'invito rivolto a collaborare efficacemente nella redazione del nuovo provvedimento.

(La discussione del disegno di legge è rinviata).

La riunione termina alle 12.15.

ALLEGATO,

TESTO DEI DISEGNI DI LEGGE APPROVATI

Conversione in legge del Regio decreto-legge 7 dicembre 1942-XXI, n. 1808, concernente provvedimenti relativi a perdite di navi mercantili ed al reimpiego delle corrispondenti indennità. (2378)

ARTICOLO UNICO.

È convertito in legge il Regio decreto-legge 7 dicembre 1942-XXI, n. 1808, concernente provvedimenti relativi a perdite di navi mercantili ed al reimpiego delle corrispondenti indennità, *col seguente nuovo titolo* «Conversione in legge del Regio decreto-legge 7 dicembre 1942-XXI, n. 1808, concernente provvedimenti relativi a perdite di navi mercantili, al reimpiego delle corrispondenti indennità e alla copertura dei rischi di guerra e ordinari per i trasporti marittimi delle merci» e con le seguenti modificazioni:

All'articolo 1, comma 1^o, dopo le parole: al netto delle passività ipotecarie accese ai fini di costruzione, acquisto o esercizio di navi, *aggiungere:* e delle somme previste dalla lettera b) del comma 1^o, del seguente articolo 2.

All'articolo 2, comma 1^o, lettera b) alle parole: da 1001 a 1600 tonnellate, *sostituire:* da oltre 1000 a 1600 tonnellate.

Allo stesso articolo 2, comma 1^o, lettera c), sostituire:

c) a versare presso la Regia Tesoreria centrale la residua somma netta per l'accreditamento a favore degli stessi aventi diritto in conti correnti individuali fruttanti interessi nella misura stabilita per i conti correnti di Tesoreria pagabili posticipatamente alla fine dell'anno solare, oppure, a richiesta degli interessati, investire detta somma in titoli di Stato da depositarsi presso la Cassa depositi e prestiti.

Allo stesso articolo 2, dopo il comma 1^o, aggiungere:

Effettuati gli accertamenti relativi alle passività ipotecarie, le somme accantonate, come alla lettera a) del comma precedente, saranno svincolate con decreto del Ministro per le comunicazioni e versate agli aventi diritto.

L'Amministrazione per conto della quale venne effettuata la requisizione può essere esonerata a giudizio insindacabile dei Ministri per le comunicazioni e per le finanze dall'effettuare il versamento di cui al punto c) dell'articolo 2, comma 1^o, per le quattro Società esercenti le linee di preminente interesse nazionale, provvedendo a versare direttamente tali somme agli aventi diritto.

Allo stesso articolo 2, comma 2^o, dopo le parole: le somme accreditate, *sostituire le parole:* come alla lettera c) del comma precedente, *con le seguenti:* e titoli di cui alla lettera c) del comma 1^o.

All'articolo 6 sostituire il comma 2^o col seguente:

A partire dalla entrata in vigore del presente decreto gli atti di abbandono relativi a contratti di assicurazione contro i rischi di guerra stipulati dopo il 10 giugno 1940-XVIII, ai sensi del Regio decreto-legge del 23 novembre 1939-XVIII, n. 1939, convertito in legge con modificazioni con la legge del 6 maggio 1940-XVIII, n. 725 e della legge 3 aprile 1941-XIX, n. 499, debbono essere fatti all'Unione Italiana di Riassicurazione, quale unica retrocessionaria dei rischi per conto dello Stato.

All'articolo 7 sostituire il comma 1^o col seguente:

Le azioni giudiziarie relative ai contratti di assicurazione marittima contro i rischi di guerra, regolati dal Regio decreto-legge 23 novembre 1939-XVIII, n. 1939 e dalla legge del 3 aprile 1941-XIX, n. 499, debbono es-

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

sere promosse davanti l'Autorità giudiziaria di Roma e nei confronti dell'Unione Italiana di Riassicurazione, quale unica retrocessionaria dei rischi per conto dello Stato.

Nei relativi giudizi, come nel caso di intervento volontario dell'Unione Italiana di Riassicurazione in giudizi relativi ai contratti suindicati, che già si trovino pendenti alla data dell'entrata in vigore del presente decreto-legge, l'Unione Italiana di Riassicurazione sarà rappresentata e difesa dall'Avvocatura dello Stato.

All'articolo 8 dopo le parole: dei rischi di guerra ed ordinari di navigazione, *aggiungere:* come pure degli atti di abbandono fatti all'Unione Italiana di Riassicurazione, ai sensi del comma 2° dell'articolo 6 del presente decreto.

All'articolo 9, primo periodo dopo le parole: Per il pagamento delle indennità, *aggiungere* in qualunque tempo maturate anche antecedentemente alla entrata in vigore del presente decreto, *e dopo le parole:* contratti di assicurazione marittima, *aggiungere:* regolati dal Regio decreto-legge 23 novembre 1939-XVIII, n. 1939 e dalla legge 3 aprile 1941-XIX, n. 499 *e sostituire il periodo secondo col seguente comma:*

È fatta eccezione per la parte di indennità da accantonare ai sensi della lettera c) dell'articolo 2, la quale sarà maggiorata dell'interesse del 4,50 per cento in ragione d'anno, a decorrere dal 271° giorno dalla data del sinistro.

All'articolo 10, sostituire il 2° comma con il seguente:

Per tali navi non si applicano le disposizioni del 2° e 3° comma dell'articolo 12 e dell'ultimo comma dell'articolo 29 della legge 13 luglio 1939-XVII, n. 1154 e successive modificazioni.

Allo stesso articolo 10, comma 3°, modificare le parole: negli articoli 1 e 2 del presente decreto, *con le seguenti:* negli articoli 1, 2 e 9 del presente decreto.

Allo stesso articolo 10, in fine, aggiungere: ed il termine di giorni 271 si computa dalla data di decorrenza della requisizione per acquisto.

All'articolo 13, aggiungere i seguenti commi:

Nei casi di perdita totale per cause di guerra di navi o galleggianti requisiti di stazza

lorda non superiore a 1000 tonnellate l'Amministrazione, per conto della quale è stata effettuata la requisizione, è autorizzata a corrispondere ai proprietari acconti sull'ammontare delle indennità dovute per l'intervenuta perdita, al netto delle passività.

Gli acconti non potranno in nessun caso superare la metà del valore presunto della nave o del galleggiante assunto dal Ministero delle comunicazioni ai termini dell'articolo 30 della legge 13 luglio 1939-XVII, n. 1154, per la determinazione della misura della quota costituente la parte A del compenso di requisizione, salvo conguaglio all'atto dell'accertamento definitivo dell'ammontare delle indennità effettivamente dovute per la perdita della nave o del galleggiante.

Le norme dei commi 2° e 3° sono applicabili anche alle indennità dovute per la perdita totale per rischi ordinari di navigazione delle navi e dei galleggianti requisiti di stazza lorda non superiore a 1000 tonnellate ove l'Amministrazione per conto della quale si è proceduto alla requisizione si sia avvalsa della facoltà prevista dal n. 1 dell'ultimo comma dell'articolo 30 e dell'articolo 47 della legge 13 luglio 1939-XVII, n. 1154.

All'articolo 15, comma 1°, dopo le parole: che ha pagato l'indennità, *aggiungere le altre:* per la perdita della nave o delle cose caricate o del nolo.

Dopo l'articolo 18 aggiungere il seguente:

ART. 18-bis.

I premi inerenti alla assicurazione marittima obbligatoria contro i rischi di guerra che risultassero non versati dopo un preavviso di 60 giorni da parte della Unione Italiana di Riassicurazione, saranno riscossi, insieme con gli interessi di mora del 6 per cento, indipendentemente dalla stipulazione delle polizze, dall'Unione Italiana di Riassicurazione con la procedura coattiva di cui al Testo Unico di leggi per la riscossione delle entrate patrimoniali dello Stato e di altri enti pubblici, approvato con Regio decreto 14 aprile 1910, n. 539. L'elenco dei premi da iscriversi a ruolo sarà vidimato dal Presidente del Comitato di vigilanza di cui all'articolo 8 del Regio decreto-legge 23 novembre 1939-XVIII, n. 1939.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 15 aprile 1943-XXI, n. 244, recante norme per la valutazione dello stato civile ai fini delle nomine e promozioni del personale delle ferrovie dello Stato. (2401)

ARTICOLO UNICO.

È convertito in legge il Regio decreto-legge 15 aprile 1943-XXI, n. 244, che reca norme per la valutazione dello stato civile ai fini delle nomine e promozioni del personale delle ferrovie dello Stato.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 22 marzo 1943-XXI, n. 299, concernente il rimborso di buoni postali fruttiferi intestati a persone morte in guerra o a causa di essa. (2424)

ARTICOLO UNICO.

È convertito in legge il Regio decreto-legge 22 marzo 1943-XXI, n. 299, concernente il rimborso di buoni postali fruttiferi intestati a persone morte in guerra o a causa di essa.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 22 marzo 1943-XXI, n. 280, concernente l'abolizione degli aerei esterni per audizioni radiofoniche e denuncia apparecchi radiologici. (2425)

ARTICOLO UNICO.

È convertito in legge il Regio decreto-legge 22 marzo 1943-XXI, n. 280, concernente l'abolizione degli aerei esterni per audizioni radiofoniche e denuncia apparecchi radiologici.

Modifiche alla legge 18 ottobre 1942-XX, n. 1460, sugli organi consultivi in materia di opere pubbliche. (2458)

ARTICOLO UNICO.

All'articolo 3, 5° alinea, della legge 18 ottobre 1942-XX, n. 1460, concernente gli organi consultivi in materia di opere pubbliche, è sostituito il seguente:

« gli ispettori generali del Genio civile in servizio presso il Ministero dei lavori pubblici o comandati presso l'Azienda autonoma statale della strada e quelli preposti ai compartimenti del Genio civile; ».

Allo stesso articolo, 21° alinea, sono aggiunte le parole:

« di grado non inferiore al V; ».

All'articolo 9, fra il 1° e il 2° comma, è inserito il seguente:

« La riconferma degli esperti è ammessa soltanto per un altro biennio. ».

All'articolo 15 il primo capoverso è sostituito dal seguente:

« Le Sezioni del Consiglio Superiore danno parere secondo la loro rispettiva competenza per materia: ».

All'articolo 17 il primo capoverso è sostituito dal seguente:

« I Comitati delle Sezioni I, II, III e V danno parere ».

Allo stesso la lettera *b*) è sostituita dalla seguente:

« *b*) sulle variazioni ed aggiunte a progetti già approvati dal Consiglio Superiore che ne facciamo crescere l'importo oltre il quinto, salve restando le facoltà attribuite agli ingegneri capi nei casi di urgenza dall'articolo 20 del Regolamento approvato con Regio decreto 24 maggio 1895, n. 350; ».

Allo stesso articolo, al penultimo e ultimo comma, alla parola « delibera », sono sostituite le parole: « dà parere ».

All'articolo 23 è abrogato l'ultimo comma.

Conversione in legge del Regio decreto-legge 29 aprile 1943-XXI, n. 402, recante norme integrative del Regio decreto-legge 2 ottobre 1942-XX, n. 1231, convertito nella legge 22 gennaio 1943-XXI, n. 52, relativo alla disciplina dei viaggi sulle autolinee e filovie extraurbane. (2459)

ARTICOLO UNICO.

È convertito in legge il Regio decreto-legge 29 aprile 1943-XXI, n. 402, recante norme integrative del Regio decreto-legge 2 ottobre 1942-XX, n. 1231, convertito in legge, con modificazioni, con la legge 22 gennaio 1943-XXI, n. 52, relativo alla disciplina dei viaggi sulle autolinee e filovie extraurbane.

Modifica della competenza dell'Ispettorato del Genio civile di Napoli in materia di bonifica integrale. (2466)

ARTICOLO UNICO.

A decorrere dal 1° luglio 1943-XXI, cessa la competenza dell'Ispettorato superiore del Genio civile di Napoli in materia di bonifica

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

integrale in quella parte del territorio della provincia di Frosinone che è compresa nella circoscrizione dell'Ispettorato stesso, a termini del Regio decreto-legge 2 settembre 1937-XV, n. 1632, convertito nella legge 3 febbraio 1938-XVI, n. 120.

Il Ministero dell'agricoltura e foreste a decorrere dalla stessa data si avvarrà per le opere medesime dell'Ispettorato compartimentale del Genio civile con sede in Roma, e dell'ufficio del Genio civile di Frosinone.

Risoluzione della concessione della ferrovia Tortona-Castelnuovo Scrivia assentita all'industria privata. (2468)

ARTICOLO UNICO.

È approvato e reso esecutivo l'atto stipulato il 5 maggio 1943-XXI tra i delegati dei Ministri delle comunicazioni e delle finanze ed il legale rappresentante del Consorzio ferrovia economica Tortona-Castelnuovo Scrivia per la risoluzione della concessione della ferrovia Tortona-Castelnuovo Scrivia.

N. 233 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
TORTONA-CASTELNUOVO SCRIVIA**

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA E DI ALBANIA

IMPERATORE D'ETIOPIA

L'anno millenovecentoquarantatre-XXI E. F., il giorno cinque del mese di maggio alle ore undici e 10 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 disposto dall'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 delle comunicazioni e per l'impedimento del Signor Direttore generale dell'Ispettorato medesimo, giusta delega in data 5 marzo 1943-XXI, n. 1201 F. 428, che qui si allega sotto la lettera A);

e il Sig. Comm. Dott. Barone Salvatore Tucci fu Carmelo, *Direttore Capo Divisione presso il Ministero delle finanze - Direzione generale del Tesoro* - in rappresentanza del Ministro delle finanze e per l'impedimento del Direttore generale della Direzione generale predetta, giusta delega in data 16 aprile 1943-XXI, n. 85334, che qui si allega sotto la lettera B); entrambi per conto e nell'interesse dell'Amministrazione dello Stato;

E DALL'ALTRA

il Sig. Cav. Uff. Dott. Domiziano Soncino fu Giuseppe, nato a Tortona e domiciliato a Pinerolo, autorizzato a firmare la presente convenzione in nome e per conto del Consorzio Ferrovia Economica Tortona-Castelnuovo Scrivia, sedente in Tortona in, virtù di deliberazione della Deputazione Consortile adottata in data nove maggio millenovecentoquarantadue-XX, come da copia conforme, debitamente legalizzata dalla Regia Prefettura di Alessandria in data nove giugno millenovecentoquarantadue-XX, e che qui si allega sotto la lettera C).

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

Si allegano altresì al presente atto:

sotto la lettera *D*): copia conforme della deliberazione in data quattro giugno millenovecentotrentotto-XVI con la quale il Consorzio ferrovia economica Tortona-Castelnuovo Scrivia ha preventivamente accettato lo schema di convenzione predisposto dal Ministero delle comunicazioni per la risoluzione della concessione della sopraindicata ferrovia;

sotto la lettera *E*): copia conforme della deliberazione in data diciotto giugno millenovecentoquaranta-XVIII, con la quale il menzionato Consorzio ha preventivamente accettato alcune modifiche allo schema di convenzione superiormente specificato;

sotto la lettera *F*): la perizia descrittiva dei materiali di risulta e degli immobili costituenti la ferrovia Tortona-Castelnuovo Scrivia, redatta in data ventinove dicembre millenovecentotrentotto-XVII dall'Ufficio tecnico erariale di Alessandria, e modificata dall'Ufficio stesso in data 20 marzo 1941-XIX;

sotto la lettera *G*): il prospetto delle particelle confinanti con quelle relative agli immobili costituenti la ferrovia Tortona-Castelnuovo Scrivia, prospetto redatto in data ventidue giugno millenovecentoquarantadue-XX dall'Ufficio tecnico erariale di Alessandria;

sotto la lettera *H*): copia conforme dell'atto sei febbraio milleottocentonovantasei, n. 113 di repertorio, concernente la vendita di terreni del comune di Tortona al Consorzio per la ferrovia economica Tortona-Castelnuovo Scrivia;

sotto la lettera *I*): planimetria della ferrovia Tortona-Castelnuovo Scrivia, redatta in data ventisette giugno millenovecentoquarantadue-XIX dall'Ufficio tecnico erariale di Alessandria.

Io sottoscritto ufficiale rogante dichiaro di aver presa visione degli atti costitutivi del Consorzio per la ferrovia economica Tortona-Castelnuovo Scrivia, sedente in Tortona, e di avere altresì accertato che il Sig. Dott. Cav. Uff. Domiziano Soncino fu Giuseppe ha la piena capacità a rappresentare ed impegnare legalmente il ripetuto Consorzio nella sua rivestita qualità.

PREMESSO

che, mediante convenzione 4 gennaio 1894, approvata con Regio decreto 7 gennaio 1894, n. 16, veniva accordata al Consorzio ferrovia economica Tortona-Castelnuovo Scrivia, all'uopo costituito con decreto in data 27 marzo 1890 della Giunta provinciale amministrativa di Alessandria, la concessione per anni 90 della costruzione e dell'esercizio di una ferrovia a scartamento normale ed a trazione a vapore da Tortona a Castelnuovo Scrivia della lunghezza di chilometri 9 + 145, compreso il tronco di raccordo con la stazione di Tortona della ferrovia Alessandria-Piacenza, con una sovvenzione annua di lire 2,500 a chilometro per anni 50 a decorrere dalla fine del terzo anno dalla apertura all'esercizio dell'intera linea, apertura all'esercizio avvenuta il 19 ottobre 1895;

che in conseguenza delle deficientissime condizioni tecniche della linea e delle difficili condizioni economiche dell'Azienda, in data 1^o luglio 1934-XII veniva sospeso, previa autorizzazione dell'Amministrazione concedente, il servizio viaggiatori sulla detta ferrovia, e successivamente il Consorzio, con istanza 9 novembre 1935-XIV, domandava la risoluzione consensuale della concessione a termini dell'articolo 3 del Regio decreto-legge 14 ottobre 1932-X, n. 1496, convertito nella legge 8 maggio 1933-XI, n. 624;

che su tale domanda è stata espletata la prescritta istruttoria.

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

ART. 1.

È risolta con effetto dal 18 ottobre 1937-XV la concessione della costruzione e dell'esercizio della ferrovia Tortona-Castelnuovo Scrivia, accordata mediante convenzione 4 gennaio 1894 approvata con Regio decreto 7 gennaio 1894, n. 16, al Consorzio ferrovia economica Tortona-Castelnuovo Scrivia, costituito con decreto 27 marzo 1890 della Giunta provinciale amministrativa di Alessandria.

È riconosciuta, a tutti gli effetti, la cessazione del servizio pubblico a decorrere dal 1^o luglio 1934-XII.

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

ART. 2.

A norma dell'articolo 186 del testo unico 9 maggio 1912, n. 1447, e dell'articolo 3 del Regio decreto-legge 14 ottobre 1932-X, n. 1496, convertito nella legge 8 maggio 1933-XI, n. 624, passano in proprietà dello Stato gli immobili di cui alla perizia descrittiva in data 29 dicembre 1938-XVII modificata in data 20 marzo 1941-XIX (allegato F) nonchè gli impianti ed i materiali costituenti la linea e le sue dipendenze, che il Consorzio consegnerà ai competenti organi dell'Amministrazione governativa, alla data e con le modalità che saranno da questa stabilite, unitamente ai documenti patrimoniali della linea medesima.

Restano esclusi dal passaggio in proprietà dello Stato il terreno sito in comune di Castelnuovo Scrivia, riportato in catasto al foglio 27 mappale 65 parte di ettari 0,61,50 ed i fabbricati su di esso esistenti e cioè: a) stazione ferroviaria al mappale 1680 di piani 4 e vani 14, reddito imponibile di lire 746,66; b) Rimessa macchine e deposito carbone al mappale 1681 di piani 1 e vani 2, reddito imponibile lire 186,66; c) tettoia rimessa vetture al mappale 1682 di piani 1 e vani 1, reddito imponibile lire 213,34; d) Magazzino merci al mappale 1683 di piani 1 e vani 1, reddito imponibile lire 186,66; in quanto tali immobili sono stati già venduti al Consorzio provinciale agrario di Alessandria giusta atto in data 23 marzo 1942-XX, per Notar Mensi Dott. Mario di Alessandria, ivi registrato l'11 aprile 1942-XX, al n. 1985 del Volume 250 atti pubblici, per il prezzo di lire 102,500, che è stato versato alla Cassa depositi e prestiti come da quietanza n. 235 in data 23 marzo 1942-XX al nome del Consorzio concessionario della ferrovia Tortona-Castelnuovo Scrivia e con vincolo a favore dello Stato sia per capitale che per interessi.

Il Consorzio venditore dà il suo consenso, senza riserva alcuna, all'incameramento da parte dello Stato della indicata somma di lire 102.500 (centoduemilacinquecento).

Escluso qualsiasi obbligo dello Stato di rilevare il materiale rotabile e d'esercizio, il Consorzio potrà liberamente disporre di detto materiale dopo eseguite le consegne di cui sopra.

ART. 3.

Ove, senza giustificato motivo, i rappresentanti del Consorzio non si presentino alla data che sarà come sopra fissata per effettuare le consegne di cui al precedente articolo 2, i competenti organi dell'Amministrazione Governativa prenderanno possesso, con l'assistenza di due testimoni, della linea e delle sue dipendenze.

Il Consorzio dichiara sin da ora di non sollevare eccezioni contro la eventuale procedura di cui al precedente comma.

ART. 4.

Lo Stato rinuncia ad avvalersi dei diritti ad esso spettanti a norma di legge e di contratto per le condizioni di cattiva manutenzione e di deperimento nelle quali si trovano gli impianti costituenti la linea ferroviaria.

Lo Stato rinuncia altresì al suo credito, limitatamente alla quota riferibile alla ferrovia, per le spese sostenute per la gestione governativa della ferrovia stessa e delle tramvie della Società anonima delle ferrovie e tramvie a vapore della provincia di Alessandria.

Il Consorzio, dal canto suo, rinuncia a qualsiasi pretesa verso lo Stato per il pagamento di annualità o quote di esse scadute e non corrisposte ed a quelle che andrebbero a scadere sino alla fine della concessione sulla sovvenzione governativa assegnata con l'atto di concessione, fatta eccezione della quota di cui al successivo articolo 5.

Dichiara in conseguenza il Consorzio che, oltre quanto riconosciutogli col presente atto, nulla esso ha più a pretendere dallo Stato per qualsiasi titolo in dipendenza della risoluzione della concessione della ferrovia.

ART. 5.

L'Amministrazione governativa corrisponderà al Consorzio concessionario, e per esso alla Cassa di risparmio di Torino, le quote di lire 12.454,42 (lire dodicimilaquattrocentocinquantaquattro e centesimi quarantadue) delle annualità di sovvenzione, già scadute e non pagate, ben s'intende senza aggiunta alcuna d'interessi, di cui l'ultima maturatasi il 18 ottobre 1942-XX, che, in base all'atto 31 dicembre 1903, registrato a Chieri il 2 gennaio 1904 al n. 510 del volume 71 atti pubblici, sono state cedute dal Consorzio alla predetta Cassa di Risparmio.

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

ART. 6.

Le spese per la stipulazione del presente atto sono a carico del Consorzio. L'atto stesso, che è sin d'ora impegnativo per il Consorzio, non lo diventerà per lo Stato se non dopo approvato con legge. Esso sarà esente dalla tassa di bollo e sarà registrato e trascritto in esenzione da qualsiasi tributo e diritto, perchè fatto nell'interesse dello Stato.

* * *

E, richiesto, io sottoscritto 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 avendo le parti dichiarato di averne già presa cognizione.

Il presente atto consta di cinque fogli in carta semplice scritti di mio pugno su facciate diciassette e righe venti della presente, escluse le firme, e comprende otto inserzioni per foglietti cinquantatre scritti e dattilografati su facciate ottantuno, nonchè la planimetria di cui nelle premesse.

Il Rappresentante del Ministro per le comunicazioni

MICHELE CAPPUCCIO fu Pietro

Il Rappresentante del Ministro delle finanze

SALVATORE TUCCI fu Carmelo

Il Rappresentante del Consorzio Ferrovia Tortona-Castelnuovo Scivina

SONCINO DOMIZIANO fu Giuseppe

L'Ufficiale Rogante

MICHELE SINIBALDI fu Luigi.

**Completamento dell'organico degli ufficiali della
Milizia nazionale della strada. (2469)**

ARTICOLO UNICO.

I primi tre posti nel grado di capo manipolo della Milizia nazionale della strada risultanti disponibili alla data di entrata in vigore della presente legge saranno conferiti, in ordine di graduatoria, ai candidati dichiarati idonei nel concorso per nove posti di capo manipolo indetto con decreto ministeriale 9 novembre 1942-XXI, n. 1234.

**Concessione di un nuovo termine per l'ultima-
zione delle opere di costruzione del nuovo
porto di Venezia, in regione Marghera. (2470)**

ARTICOLO UNICO.

È concesso un nuovo termine, con scadenza ad un anno dopo la cessazione dello stato di guerra, per il compimento delle opere del nuovo porto di Venezia, in regione Marghera.

La disposizione, di cui al precedente comma, non importa alcuna proroga delle esenzioni ed agevolazioni tributarie previste dalle vigenti norme a favore della zona industriale di Venezia, in regione Marghera.

**Proroga della convenzione fra il Ministero delle
comunicazioni (Direzione generale poste e
telegrafi) e la Società per azioni Pirelli di
Milano per la posa e manutenzione dei
cavi sottomarini di proprietà dello Stato
(2472)**

ART. 1.

È approvato l'annesso atto in data 30 dicembre 1942-XXI, col quale viene prorogata di altri due anni la Convenzione del 23 marzo 1936-XIV, approvata con il Regio decreto-legge 31 dicembre 1936-XV, n. 2301, convertito nella legge 25 marzo 1937-XV, n. 446, con la Società Italiana Pirelli di Milano per la posa e la manutenzione dei cavi sottomarini di proprietà dello Stato.

ART. 2.

Al pagamento delle somme dovute alla Società Pirelli per la posa e manutenzione dei cavi sottomarini, di cui al precedente articolo, sarà provveduto con i fondi che vengono all'uopo stanziati in ogni esercizio nel bilancio ordinario del Ministero delle comunicazioni (Amministrazione delle poste e dei telegrafi).

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

CONVENZIONE

L'anno 1942, il giorno 31 dicembre fra il Ministero delle comunicazioni (Direzione generale delle poste e dei telegrafi) e la Società per azioni Pirelli, con sede in Milano, rappresentata in Roma dal proprio procuratore Sig. Ing. Umberto Del Sante con residenza in Via Emilia n. 86.

PREMESSO

che la Convenzione stipulata fra il Ministero delle comunicazioni (Direzione generale delle poste e dei telegrafi) e la Società per azioni Pirelli in data 23 marzo 1936-XIV, approvata con Regio decreto-legge 31 dicembre 1936-XV, n. 2301, convertito nella legge 23 marzo 1937-XV, n. 446 e registrata a Roma il 20 gennaio 1937-XV all'Ufficio atti privati, volume 436, col diritto fisso di dieci lire, è scaduta il 31 dicembre 1937-XVI;

che la Convenzione stessa con Regio decreto-legge 3 marzo 1938-XVI, n. 266, convertito nella legge 16 giugno 1938-XVI, n. 1109, è stata prorogata di un anno e successivamente con Regio decreto-legge 22 dicembre 1938-XVII, n. 2088, convertito nella legge 2 giugno 1939-XVII, n. 39, per un altro anno e con legge 30 marzo 1940-XVIII, n. 709, di un altro triennio e cioè fino al 31 dicembre 1942-XXI;

che non è opportuno, durante l'attuale stato di guerra, predisporre e adottare una nuova forma della Convenzione vigente;

SI CONVIENE E SI STIPULA

la durata della citata Convenzione 23 marzo 1936-XIV per la posa e la manutenzione dei cavi sottomarini, dello Stato, viene prorogata di altri due anni e cioè fino al 31 dicembre 1944-XXIII.

Il presente atto, che sarà registrato mediante il diritto fisso di lire 40 mentre è fin d'ora impegnativo per la Ditta Pirelli, non lo diverrà per il Ministero se non dopo l'approvazione definitiva.