

COMMISSIONE VIII

TRASPORTI - COMUNICAZIONI - MARINA MERCANTILE

XXXV.

SEDUTA DI VENERDÌ 21 APRILE 1950

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE ANGELINI

INDICE

	PAG.		PAG.
Congedo:		LOMBARDI RICCARDO	407
PRESIDENTE	406	SALERNO	408
Disegno di legge (Discussione e approvazione):		SPATARO, <i>Ministro delle poste e delle tele-</i>	
Modificazioni all'ordinamento del perso-		<i>comunicazioni</i>	408
nale dipendente dal Ministero delle		GIULIETTI	408
poste e delle telecomunicazioni. (<i>Mo-</i>		CARONITI	408
<i>dificato dalla VII Commissione perma-</i>		DUCCI	408
<i>nente del Senato</i>). (935-B)	406	Disegno di legge (Rinvio della discussione):	
PRESIDENTE	406	Proroga delle norme del decreto legislativo	
JERVOLINO ANGELO RAFFAELE, <i>Relatore</i>	406	10 agosto 1945, n. 618, relativo alla	
SPATARO, <i>Ministro delle poste e delle</i>		alienazione delle navi requisite o no-	
<i>telecomunicazioni</i>	406	leggiate per le quali i proprietari hanno	
Disegno di legge (Seguito della discussione		compiuto atto di abbandono allo Sta-	
e approvazione):		to. (<i>Approvato dalla VII Commissione</i>	
Modificazioni al codice postale e delle te-		<i>permanente del Senato</i>). (1133)	418
lecomunicazioni approvato con regio		PRESIDENTE	418
decreto 27 febbraio 1936, n. 645 (Ele-		DUCCI	418
vazione del credito infruttifero, inscri-		Disegno di legge (Discussione e approva-	
to in conto corrente postale). (<i>Modifi-</i>		zione):	
<i>cato dalla VII Commissione permanen-</i>		Assicurazione contro i rischi ordinari delle	
<i>te del Senato</i>). (983-B)	406	navi mercantili italiane e delle costru-	
PRESIDENTE	406	zioni navali. (<i>Approvato dalla VII</i>	
SPATARO, <i>Ministro delle poste e delle tele-</i>		<i>Commissione permanente del Senato</i>).	
<i>comunicazioni</i>	407	(1127).	418
CORONA GIACOMO, <i>Relatore</i>	407	PRESIDENTE	418, 419, 421
Disegno di legge (Discussione e approva-		DE CARO GERARDO, <i>Relatore</i>	418, 421
zione):		ORLANDO	419
Approvazione della convenzione con la		GIULIETTI	419, 420
Ditta Pirelli per la posa e manuten-		CARONITI	419
zione dei cavi sottomarini dello Stato.		LOMBARDI RICCARDO	420
(<i>Approvato dalla VII Commissione per-</i>		SALERNO	420
<i>manente del Senato</i>). (1177)	407	ZIINO, <i>Sottosegretario di Stato per l'indu-</i>	
PRESIDENTE	407, 408	<i>stria e il commercio</i>	420
JERVOLINO ANGELO RAFFAELE, <i>Relatore</i>	407,	PERTUSIO	421
408	408	BALDASSARI	421
		Votazione segreta:	
		PRESIDENTE	421

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 21 APRILE 1950

La seduta comincia alle 9,50.

SEMERARO SANTO, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente.

(È approvato).

Congedo.

PRESIDENTE. Comunico che è in congedo il deputato Reggio D'Acì.

Discussione del disegno di legge: Modificazioni all'ordinamento del personale dipendente dal Ministero delle poste e delle telecomunicazioni. (Modificato dalla VII Commissione permanente del Senato). (935-B).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Modificazioni all'ordinamento del personale dipendente dal Ministero delle poste e delle telecomunicazioni.

Questo disegno di legge, già approvato dalla nostra Commissione, ritorna dal Senato con modificazioni.

Data l'assenza del relatore onorevole Spoleti, prego l'onorevole Jervolino di riferire.

JERVOLINO ANGELO RAFFAELE, *Relatore*. Il disegno di legge già da noi approvato ritorna dal Senato con una variante all'articolo 1 che consiste nella sostituzione della parola « comunicazioni », alla parola « telecomunicazioni ». Cioè, si tratta di una precisazione di termine. Inoltre, all'articolo 17 il Senato ha ritenuto di precisare che nella norma — come da noi formulata e approvata — fossero indicati i capitoli, con cui far fronte a questa maggiore spesa (49 milioni all'anno) derivante dalla attuazione delle disposizioni della presente legge.

Si tratta di modificazioni più di natura formale che sostanziale, e perciò pregherei di accettare gli emendamenti apportati dal Senato a questo disegno di legge.

SPATARO, *Ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. Sono d'accordo con quanto ha detto l'onorevole relatore.

PRESIDENTE. Pongo in votazione il secondo comma dell'articolo 1 modificato dal Senato:

« L'ispettore generale delle comunicazioni, al quale, a norma dell'articolo 3 del decreto legislativo 2 aprile 1948, n. 432, spettano anche, nell'ambito dei servizi telegrafici, telefonici e radioelettrici, i poteri e le attribuzioni conferite al direttore generale dal regio decreto 2 luglio 1925, n. 1196, lettere a), b),

c), d), i), l) e m) e successive modificazioni, è classificato nel grado IV dell'ordinamento gerarchico delle Amministrazioni dello Stato e assume la qualifica di ispettore generale superiore delle telecomunicazioni ».

(È approvato).

L'articolo 17 è stato così modificato dal Senato:

« Alle spese necessarie per l'attuazione della presente legge sarà provveduto dal Ministero delle poste e delle telecomunicazioni con i mezzi ordinari di bilancio delle due Aziende e precisamente imputandole al capitolo 1 dell'Azienda autonoma delle poste e dei telegrafi e al capitolo 1 dell'Azienda di Stato per i servizi telefonici secondo le rispettive competenze ».

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Vi è adesso un articolo aggiuntivo approvato dal Senato:

ART. 18.

« La presente legge entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione sulla *Gazzetta Ufficiale* ».

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Il disegno di legge sarà votato a scrutinio segreto al termine della seduta.

Seguito della discussione del disegno di legge:

Modificazioni al codice postale e delle telecomunicazioni approvato con regio decreto 27 febbraio 1936, n. 645. (Elevazione del limite del credito infruttifero, iscritto in conto corrente postale). (Modificato dalla VII Commissione permanente del Senato). (983-B).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: Modificazioni al codice postale delle telecomunicazioni approvato con regio decreto 27 febbraio 1936, n. 645. (Elevazione del limite del credito infruttifero, iscritto in conto corrente postale).

Avevamo sospesa la discussione di questo disegno di legge, modificato dal Senato, affinché il ministro potesse fornire alcuni chiarimenti.

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 21 APRILE 1950

SPATARO, *Ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. Preciso che il provvedimento riguarda solo i crediti iscritti sui conti correnti postali e non anche i depositi effettuati sui libretti postali di risparmio, i cui crediti, invece, sono e rimangono sempre fruttiferi qualunque ne sia l'ammontare. Quindi la preoccupazione per i piccoli risparmiatori che fanno dei risparmi attraverso i libretti postali non ha ragione di essere perché con questo provvedimento si tratta di regolare soltanto i crediti iscritti sui conti correnti postali che non riguardano i risparmiatori, ma gli uomini di affari.

CORONA GIACOMO, *Relatore*. Alle considerazioni dell'onorevole ministro desidero aggiungere che il sacrificio che è imposto a questa categoria di correntisti, che non sono dei depositanti come noi potevamo pensare, è addirittura trascurabile poiché la spesa per le operazioni di conto corrente è rimasta invariata nella cifra minima di lire 5. Se, poi, teniamo presente che la liquidazione degli interessi per ciascun conto importa una spesa che, di fronte agli ultimi aumenti degli stipendi, è superiore all'ammontare degli interessi liquidati, non vi è nessun dubbio che possiamo accettare senz'altro il testo del Senato.

PRESIDENTE. La modifica apportata dal Senato all'articolo unico consiste nella sostituzione della cifra di lire « 2000 » con lire « 5000 ». Il testo dell'articolo sarebbe quindi il seguente:

« L'ultimo comma dell'articolo 113 del Codice postale e delle telecomunicazioni approvato con regio decreto 27 febbraio 1936, numero 645, è sostituito dal seguente:

« I crediti inferiori a lire 5000 sono infruttiferi. Nella somma che rappresenta gli interessi non si computano le frazioni di lira ».

Pongo ai voti tale modifica.

(È approvata).

Il disegno di legge sarà votato a scrutinio segreto in fine di seduta.

Discussione del disegno di legge: Approvazione della convenzione con la ditta Pirelli per la posa e la manutenzione dei cavi sottomarini dello Stato. (Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato). (1177).

PRESIDENTE. Segue la discussione del disegno di legge: « Approvazione della convenzione con la ditta Pirelli per la posa e ma-

nutenzione dei cavi sottomarini dello Stato », già approvato dalla VII Commissione permanente del Senato.

Data l'assenza del relatore onorevole Farinet, prego l'onorevole Jervolino di riferire.

JERVOLINO ANGELO RAFFAELE, *Relatore*. I rapporti fra il Ministero e la Società risultano regolati da apposite convenzioni, ultima quella approvata con regio decreto-legge 31 dicembre 1936, n. 2301, prorogata fino al 31 dicembre 1942 con la legge 30 maggio 1940, n. 709.

Gli eventi bellici impedirono di perfezionare il rinnovo della stessa Convenzione per il biennio 1943-44, ma malgrado ciò la Pirelli continuò a mantenere in efficienza lo stabilimento di La Spezia e la speciale organizzazione dei lavori in mare.

Conosciute le condizioni di pace, in virtù delle quali l'Italia poteva rientrare in possesso della maggior parte della propria rete telegrafonica sottomarina, si iniziarono gli studi e le trattative per la stipulazione di una nuova convenzione per il quadriennio 1947-50.

Dai calcoli effettuati, la passività annua della Pirelli risulterebbe in cifra tonda di lire 5.800.000, che il Ministero le dovrebbe corrispondere annualmente a titolo di contributo.

All'articolo 21 dello schema di convenzione predisposto per il quadriennio 1947-50 sono riportate tutte le clausole economiche interessanti le parti contraenti.

A differenza dello stesso articolo 21 della cessata Convenzione, è stato introdotto il criterio che il compenso annuo da corrispondere alla Pirelli a titolo di contributo, sarà commisurato al quantitativo dei cavi che le saranno commissionati dalle Amministrazioni dello Stato e dalla Italcable e, tenendo conto dell'aumento dell'indice della mano d'opera, sono stati adeguati i compensi riportati ai comma 2, 3 e 4 dell'articolo 21 della Convenzione scaduta.

Ritengo che la Convenzione, mentre risponde a criteri di equità, assicura allo Stato, con la minima spesa, la manutenzione della propria rete telegrafonica sottomarina e pertanto raccomando il disegno di legge all'approvazione della Commissione.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

LOMBARDI RICCARDO. Noi possiamo apprezzare, sì, la tempestività dell'iniziativa ministeriale, ma il valore intrinseco del contratto non siamo realmente in grado di poterlo valutare nella sua reale portata. La conclusione è negativa, anche per quanto riguarda la valutazione dell'opportunità del rinnovo,

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 21 APRILE 1950

cioè il puro e semplice aggiornamento delle cifre.

Non intendo muovere alcun rimprovero all'onorevole ministro; ma in materia contrattuale è difficile sapere quali mezzi abbiamo. In merito, noi non possiamo che fidarci delle parole dell'onorevole ministro, il quale ci assicura che il risultato della Convenzione è stato positivo, e ci raccomanda il suo rinnovo.

SALERNO. Vorrei chiedere un chiarimento. Questo è un contratto con cui si stabilisce che il servizio deve essere fatto da una ditta, la Pirelli, che ha sede a La Spezia. Ora, vorrei chiedere come si è addivenuti a questo contratto.

In sostanza questo contratto è stato stipulato direttamente tra il Ministero e questa ditta. Come si fa a dire se vi è stata una licitazione pubblica, se fossero conosciuti dal pubblico l'oggetto del contratto stesso, le condizioni per la esecuzione e quindi se è necessaria la rinnovazione del contratto?

SPATARO, *Ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. La Pirelli ha sempre fatto questo servizio fin dal 1886. Qui non si tratta altro che di un controllo per l'adeguamento dei prezzi.

GIULIETTI. Desidererei sapere se il personale imbarcato sulla *Rampino* è pagato in lire italiane o nella valuta del luogo in cui si trova la nave. Se non sono pagati in valuta, questo personale marittimo si trova danneggiato.

SPATARO, *Ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. Nell'articolo 26 della convenzione sono precisati questi rapporti.

CARONITI. Domando se si siano consultate altre ditte per questo servizio, perché non mi sembra giusto che la Pirelli debba fare questo servizio in eterno, quando potrebbero esservi altre ditte idonee a fare un servizio migliore della Pirelli.

JERVOLINO ANGELO RAFFAELE, *Relatore*. Non si è tenuto presente che si tratta di ratificare una situazione di fatto, come risulta dall'articolo 34 della convenzione, poiché il contratto è in corso e scade alla fine di quest'anno.

All'onorevole Lombardi desidero rispondere che le clausole della convenzione sono le medesime che si sono applicate dal 1886 ad oggi, salvo i conguagli per ciò che riguarda il corrispettivo agli operai e ai militari.

L'onorevole Salerno dice: perché non si è fatta una gara? La ditta Pirelli — rispondo — purtroppo è l'unica ditta attrezzata per questo servizio. E siccome la nave *Rampino* è di proprietà della marina militare, sono

stati chiesti al Ministero delle telecomunicazioni otto milioni, che sono ripartiti in due stanziamenti, uno sul bilancio 1949-50 e l'altro sul bilancio 1950-51, a condizione che si rinnovasse il contratto con questa medesima ditta.

All'onorevole Giulietti devo dire che i rapporti cui egli accennava non intercedono fra l'amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni e il personale imbarcato, bensì tra la ditta Pirelli e il personale medesimo. Ora, il Ministero, così come accede per le altre convenzioni che l'onorevole Giulietti sa, non esplica altro che una funzione di controllo e perciò noi non li possiamo discutere.

Dato che si tratta di sanare una situazione di fatto, per trasformarla in una situazione di diritto, io prego la Commissione di approvare il disegno di legge in esame.

DUCCI. Desidero chiarire all'onorevole Caroniti che la ditta Pirelli si trova in condizioni di monopolio in quanto il suo stabilimento è attiguo al pontile, di modo che un'altra eventuale ditta concorrente dovrebbe rilevare quest'ultimo.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale. Passiamo all'esame degli articoli che, non essendovi emendamenti, porrò successivamente in votazione.

ART. 1.

È approvata l'annessa convenzione stipulata fra il Ministero delle poste e delle telecomunicazioni e la Ditta Pirelli di Milano per la posa e la manutenzione dei cavi sottomarini di proprietà dello Stato.

(È approvato).

ART. 2.

Al pagamento delle somme dovute alla ditta Pirelli per la posa e la manutenzione dei cavi sottomarini, di cui al precedente articolo, sarà provveduto con i fondi del capitolo relativo alla spesa per la manutenzione dei cavi sottomarini del bilancio ordinario dell'Amministrazione postale telegrafica.

(È approvato).

ART. 3.

La convenzione di cui all'articolo 1 sarà registrata col pagamento dell'imposta fissa di registro

(È approvato).

ALLEGATO.

NUOVA CONVENZIONE CAVI SOTTOMARINI

ART. I.

La Ditta assume l'obbligo di eseguire, a richiesta del Ministero, lavori di riparazione, modifica e posa delle linee telegrafiche e telefoniche sottomarine dello Stato.

Il Ministero però si riserva la facoltà di provvedere ai lavori suddetti anche senza l'intervento della Ditta senza che ne derivi alla stessa alcun diritto di ricevere compensi di sorta.

ART. II.

I lavori sui cavi sottomarini di cui al precedente articolo saranno eseguiti a seconda delle loro entità o posizione, o con l'impiego della nave della Marina militare *Rampino* o quando le condizioni del lavoro lo permettano, con l'impiego di altra nave della Marina, od infine con altri mezzi ritenuti idonei.

Le navi ed i natanti di cui sopra saranno, di norma, forniti di tutti i mezzi necessari per lo scopo cui devono servire e degli usuali alloggi per il personale della Ditta. In caso di lavori su cavi di tipo particolare (telefonici a più bicoppie, coassiali, ecc.) per i quali il personale imbarcato sulla *Rampino* non fosse sufficiente, verrà inviato a richiesta del Ministero o del suo rappresentante a bordo, dell'altro personale specializzato da alloggiarsi in terra ferma contro il rimborso di tutte le spese.

Per i lavori eseguiti dal personale di bordo ma effettuati a terra, verrà riconosciuto alla Ditta il diritto al rimborso delle spese incontrate a terra, previo parere favorevole del rappresentante del Ministero.

Ove, a giudizio del rappresentante a bordo del Ministero, di cui all'articolo VII, le condizioni del lavoro lo richiedano saranno inoltre messi gratuitamente a disposizione della Ditta tutti gli altri eventuali mezzi necessari, fra i quali rimorchiatori, bettoline e manovalanza.

ART. III.

Ogni volta che il Ministero riterrà necessaria una campagna sui cavi sottomarini, ne avviserà la Ditta, secondo le disposizioni dell'articolo V, specificando quale sia il mezzo di cui essa dovrà avvalersi e la data in cui la nave sarà messa a sua disposizione.

La Ditta provvederà alla preparazione della nave per quanto riguarda il personale ed il materiale di sua competenza, nonché per l'imbarco dei cavi occorrenti per i lavori, secondo un piano prestabilito approvato dal Ministro.

Quando viene impiegata la nave *Rampino* le operazioni per la preparazione, l'imbarco e lo sbarco del materiale vario, dovranno avvenire in un periodo di tempo complessivamente non superiore a otto giorni lavorativi nell'ipotesi che il peso delle dotazioni cablomarinaree e dei materiali di consumo non superi le 14 tonnellate. In caso contrario sarà riconosciuto alla Ditta un maggior tempo, espresso in ore lavorative, corrispondente al maggior peso di materiale, pari a $\frac{48}{\text{peso base}} \times (\text{maggior peso imbarcato})$.

Analogamente per i cavi sottomarini la Ditta usufruirà, per imbarco e sbarco, di un numero di giorni lavorativi corrispondenti ad un imbarco medio giornaliero di 12 tonnellate di cavo supposto asciutto. Comunque per ogni campagna sarà assicurato alla Ditta un periodo

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 21 APRILE 1950

minimo di otto giorni complessivi per la preparazione, l'imbarco e lo sbarco del materiale vario e dei cavi, considerando come inizio delle operazioni all'imbarco il momento in cui la nave viene messa a disposizione della Ditta e allo sbarco il pomeriggio del giorno di arrivo della nave a La Spezia, se l'arrivo avviene prima delle ore 12, mentre se esso avviene dopo le 12, il giorno successivo.

I perditempi dovuti alla mancata disponibilità di mezzi richiesti alla Marina (che porrà gratuitamente a disposizione della Ditta al pontile San Bartolomeo i galleggianti riconosciuti adatti e indispensabili per le suddette operazioni di imbarco e sbarco), a cattive condizioni atmosferiche e comunque a causa di forza maggiore, e i giorni festivi, non saranno considerati nell'effettuare i suddetti conteggi.

Se il tempo impiegato per le operazioni di imbarco e sbarco sarà maggiore di quello così definito, la Ditta verrà sottoposta al pagamento di una multa giornaliera di lire 12.000.

Trascorso però un mese dal giorno successivo a quello in cui avrebbe dovuto aver termine l'imbarco, senza che a questo la Ditta abbia completamente provveduto, il Ministero potrà fare eseguire il lavoro a spese ed in danno della Ditta da liquidarsi in relazione ai compensi giornalieri di cui al successivo articolo XXI ed alle eventuali maggiori spese per noleggio di navi o natanti non concessi dalla Marina.

In caso di lavoro straordinario festivo, appositamente richiesto dal Ministero per accelerare il lavoro di imbarco o sbarco, verranno rimborsati alla Ditta, a parte, i normali compensi di lavoro straordinario festivo, aumentati del 20 per cento.

ART. IV.

Per provvedere ai lavori di cui sopra, la Ditta si obbliga:

a) di mantenere in efficienza lo stabilimento di La Spezia, adatto alla costruzione e custodia dei cavi sottomarini e capace di produrre complessivamente:

Km. 100 di cavo da fondo tipo <i>D</i>	(16 × 2,4)
» 30 » intermedio tipo <i>C</i>	(12 × 5)
» 15 » da costa tipo <i>A</i>	(10 × 7,6)
» 3 » da pesante tipo <i>AA pb</i>	(12 × 7,6)
	(12 × 5)
» 15 » a 1 bicoppia « <i>a 4</i> »	(16 × 5,5)
» 4 » da grappino	

Km. 167 all'anno

b) di custodire e mantenere tutto il materiale speciale di proprietà dello Stato che occorre per l'esecuzione delle campagne, quale risulterà da separato verbale di consegna alla Ditta stessa, e di fornire altresì i necessari materiali di consumo.

Il normale deperimento di detti materiali cablomarinari non dovrà, all'atto della riconsegna del materiale e degli strumenti, costituire ragione di sostituzione o di riparazione da parte della Ditta.

c) di mantenere presso lo stabilimento di La Spezia per l'esecuzione dei lavori in mare il seguente personale:

- 1 Ingegnere elettricista — Capo spedizione.
- 1 Impiegato tecnico.
- 1 Nostromo.
- 1 Giuntista in gutta.
- 2 Meccanici specializzati.
- 6 Marinai specializzati.

d) di fornire, nella misura richiesta, caso per caso, dal Ministero, e nei limiti massimi di cui alla lettera c) e del preavviso di cui all'articolo V, il personale specializzato suddetto e di consegnare temporaneamente gli strumenti ed i materiali di uso speciale occorrenti, che sono in sua consegna, ogni qualvolta il Ministero provvederà ai lavori ai sensi del 2° capoverso dell'articolo 1.

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 21 APRILE 1950

In tal caso verranno rimborsate alla Ditta con l'aumento del 20 per cento le eventuali spese per i viaggi e le indennità speciali al personale specializzato suddetto e sostenute dalla Ditta in più delle normali competenze che fanno carico allo stabilimento di La Spezia.

La Ditta non sarà tenuta responsabile delle perdite e dei danni che si verificassero agli strumenti e materiali consegnati, a meno che essi dipendano da provata negligenza o colpa del personale specializzato della Ditta messo a disposizione del Ministero.

ART. V.

Il programma di ciascuna campagna sarà preparato dal Ministero delle poste e delle telecomunicazioni in accordo con il Ministero della difesa e la data di inizio della campagna stessa dovrà essere comunicata alla Ditta con almeno due mesi di anticipo.

La Ditta farà del suo meglio per abbreviare, se richiesto, il predetto termine di preavviso.

Il Ministero si riserva la facoltà di variare il programma durante l'esecuzione dei lavori, ed anche prima dell'inizio della campagna, dandone immediata comunicazione alla Ditta.

ART. VI.

Per l'esecuzione dei lavori di cui tratta la presente Convenzione, la Ditta impiegherà cavi prelevati dal deposito di cui all'articolo XIX, ovvero cavi salpati o cavi che comunque venissero in proprietà dell'Amministrazione statale.

ART. VII.

Il Ministero delegherà un suo funzionario tecnico a rappresentarlo durante l'esecuzione dei lavori. In particolare tale delegato comunicherà alla Ditta le eventuali variazioni del programma in relazione alla facoltà spettante al Ministero giusta l'ultimo comma dell'articolo V; prescriverà l'ordine di precedenza per i cavi sui quali dovranno eseguirsi i lavori; si assicurerà del buono stato dei cavi destinati ad essere impiegati nei lavori; controllerà che i lavori stessi siano fatti a regola d'arte; stabilirà le modalità di esecuzione dei medesimi d'accordo col comandante della nave e col capo spedizioniere Pirelli; controllerà gli esperimenti che riterrà necessari sui cavi immersi.

Per gli accertamenti ed i controlli anzidetti il delegato ministeriale avrà diritto di servirsi degli strumenti e dei mezzi che la Ditta ha a sua disposizione e potrà prendere visione dei documenti che ritiene necessari per ricavarne notizie e dati relativi ai lavori, senza che con ciò la Ditta rimanga esonerata dalla consegna, a campagna ultimata, dei documenti di cui all'articolo XII.

ART. VIII.

Durante i lavori sui cavi il Ministero adibirà agli approdi dei cavi, per coadiuvarne la nave, suo personale che dipenderà dal delegato ministeriale a bordo e da esso riceverà gli ordini.

ART. IX.

La quantità ed i tipi di cavi impiegati in ogni lavoro dovranno risultare da apposito verbale, redatto in contraddittorio tra il delegato ministeriale ed i rappresentanti della Ditta. Nel verbale sarà tenuto conto separato dei cavi salpati e nuovamente immersi durante la campagna.

ART. X.

I telegrammi e radiotelegrammi inviati dal rappresentante a bordo della Ditta alle Amministrazioni interessate ai lavori, ed anche alla Ditta, nelle sedi di Milano, Roma e La Spezia, nonché i telegrammi e radiotelegrammi inviati da tali sedi alle Amministrazioni anzidette ed al

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 21 APRILE 1950

proprio rappresentante a bordo, quando si riferiscono esclusivamente ai lavori in corso, saranno considerati come telegrammi e radiotelegrammi di servizio.

I telegrammi e radiotelegrammi di servizio spediti dal rappresentante della Ditta a bordo, debbono essere muniti del visto del delegato governativo.

ART. XI.

I guasti che si verificassero in un cavo entro un anno dopo terminati i lavori sul medesimo e fossero imputabili a imperfetta esecuzione dei detti lavori eseguiti dalla Ditta, saranno riparati a cura e spese della Ditta stessa, cui sarà anche in questo caso concesso l'uso gratuito della nave. Il presente articolo non si applica a guasti derivanti esclusivamente da cause di forza maggiore, rilevabili dal giornale di bordo.

ART. XII.

Al termine di ogni campagna la Ditta consegnerà al Ministero una copia del giornale di bordo, gli specchi di composizione dei cavi sui quali ha lavorato, i diagrammi delle riparazioni, i progetti degli esperimenti finali, i tracciati e due copie dei profili dei cavi stessi, ove questi ultimi siano stati rilevati.

ART. XIII.

La Ditta non potrà interrompere i lavori relativi ad ogni campagna o i lavori iniziati sui cavi se non per cause di forza maggiore o per altri giustificati motivi, debitamente riconosciuti, fra i quali, per quanto riguarda i lavori sui cavi, il periodo di riposo fisicamente indispensabile per il personale.

Quando il delegato ministeriale non ritenga che ricorrano circostanze tali da giustificare l'interruzione del lavoro, inviterà la Ditta a proseguirlo. Se però, a motivo di interruzione, si adducano le condizioni del tempo, la decisione spetterà al comandante della nave. Se la sospensione della campagna viene riconosciuta ingiustificata, la Ditta sarà tenuta, senza pregiudizio della risoluzione della Convenzione, al pagamento di una multa giornaliera di lire 36.000 e perderà inoltre il diritto alla corresponsione dei compensi giornalieri di cui alla presente Convenzione per l'intero periodo di interruzione. In tal periodo dovranno essere compresi il giorno della sospensione e quello della ripresa della campagna.

Il personale della Ditta imbarcato sulla *Rampino* non sarà inferiore a quello specificato nell'articolo IV, salvo speciali accordi. Se invece della *Rampino* si adoperi altro natante, il personale operaio sarà convenientemente variato volta per volta, d'accordo tra il Ministero e la Ditta.

ART. XIV.

Se le interruzioni di cui all'articolo precedente durassero più di venti giorni, potranno essere considerate, a giudizio insindacabile del Ministero, come sospensione di campagna e trattate secondo quanto è stabilito all'articolo seguente.

ART. XV.

Ove, per fatto imputabile alla Ditta, esclusi i casi di forza maggiore, debbasi porre termine alla campagna prima che siano espletati tutti i lavori stabiliti nel relativo programma, il Ministero potrà, senza pregiudizio della facoltà di risoluzione della Convenzione, far pagare alla Ditta una multa giornaliera in ragione di lire 1.200 per chilometro di lunghezza dei cavi non riparati, con un minimo di lire 60.000.

ART. XVI.

Il personale della Ditta sarà normalmente imbarcato e sbarcato a La Spezia. In caso di sospensione di campagna e che la nave non torni a La Spezia, ed in qualunque altro caso il Ministero lo ritenga opportuno, il personale sarà sbarcato nel porto più vicino ed inviato a La Spezia a spese del Ministero, il quale corrisponderà inoltre alla Ditta i compensi giornalieri di cui all'articolo XXI fino al giorno dell'arrivo a La Spezia del personale suddetto seguendo l'itinerario più breve.

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 21 APRILE 1950

Se però trattasi di sospensione imputabile alla Ditta, le spese di viaggio saranno a carico di questa ed i compensi giornalieri di cui sopra saranno corrisposti fino al giorno della sospensione, questo escluso.

ART. XVII.

Il Ministero, per conto proprio o di altre Amministrazioni dello Stato, potrà affidare alla Ditta le forniture dei cavi sottomarini.

L'allegato A) della presente Convenzione comprende i capitolati speciali per la fornitura dei cavi sottomarini più frequentemente utilizzati. Per tutte le ordinazioni affidate dal Ministero alla Ditta durante la presente Convenzione, i prezzi dei tipi di cavi, contemplati nei suddetti capitolati, saranno calcolati in base alla tabella di cui all'allegato B) assumendo come costi unitari dei vari materiali quelli in vigore sul mercato alla data della presentazione dell'offerta.

Oltre alle quote m. o. macchinario nelle tabelle suddette viene indicata anche la quota spese generali e ciò in quanto questa ultima non è compresa nella cifra di compenso annuo di cui all'articolo XXI della presente Convenzione.

Per i cavi di tipo diverso da quelli contemplati nelle tabelle, i prezzi saranno concordati di volta in volta colle stesse modalità sopraindicate.

Gli aggiornamenti dei prezzi dei cavi verranno effettuati secondo le modalità di cui all'articolo XXII della presente Convenzione. L'epoca di consegna verrà di volta in volta concordata fra il Ministero e la Ditta.

La Ditta potrà richiedere di prolungare il termine di consegna di un congruo periodo di tempo in relazione ad una eventuale campagna che si svolgesse nello stesso periodo. A tal uopo la Ditta farà pervenire al Ministero apposita domanda scritta entro 30 giorni dalla data in cui è stata annunciata la campagna.

ART. XVIII.

Spirato il termine utile per la consegna, e qualora il ritardo non sia dovuto a forza maggiore, sarà inflitta una multa di centesimi quindici per ogni cento lire del valore delle quantità di cavo non consegnato in tempo debito e per ogni giornata di ritardo. Trascorso un mese dalla scadenza del termine di consegna di cui sopra, senza che la Ditta abbia adempiuto ai suoi impegni, il Ministero avrà facoltà di provvedersi senz'altro dei cavi non consegnati a tutte spese della Ditta, avvisandola di ciò con lettera di ufficio.

Tale provvista potrà essere fatta dal Ministero, secondo la sua maggiore convenienza, a trattativa privata od a economia e qualora fosse fatta ad un prezzo inferiore a quello fissato nel contratto, la differenza sarà a profitto del Ministero senza che la Ditta abbia diritto di parteciparvi in alcun modo.

Nel caso in cui il Ministero non intenda valersi della facoltà suddetta, la multa sarà da estendersi sino al giorno in cui la Ditta non avrà consegnato l'intera quantità di cavi commessale, ed in ogni caso la multa stessa non potrà superare il quinto dell'importo dei cavi ai quali si riferisce. Il collaudo dei cavi sarà eseguito in fabbrica da un funzionario dell'Istituto P. T. all'uopo delegato, il cui giudizio è inappellabile.

La Ditta è tenuta ad avvisare l'Amministrazione non appena sarà pronto il materiale da consegnare. Il relativo collaudo sarà iniziato entro un mese dalla data di arrivo all'Istituto della richiesta da parte della Ditta.

Sarà considerata come data di consegna quella della accettazione, però agli effetti della multa si dedurrà, dall'effettivo ritardo, il periodo di tempo compreso fra il giorno in cui l'Amministrazione riceverà la richiesta di collaudo ed il giorno dell'accettazione.

Qualora il cavo fosse stato in precedenza rifiutato, si dedurrà altresì il periodo di tempo compreso tra la data di ricevimento della precedente richiesta di collaudo e la data nella quale l'Istituto ebbe a partecipare alla Ditta il rifiuto.

ART. XIX.

La Ditta si obbliga a tenere a disposizione del Ministero nel suo stabilimento di La Spezia un numero di vasche sufficienti a conservare nelle medesime almeno 200 chilometri di cavi sottomarini, sia nuovi che salpati, di proprietà dello Stato. La Ditta si assume la responsabilità

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 21 APRILE 1950

della loro buona conservazione e, per i soli cavi nuovi, limitatamente ad un periodo di tempo non superiore a quello delle garanzie contrattuali relative ai cavi posati, delle loro condizioni elettriche e meccaniche.

Per l'eventuale custodia dei quantitativi di cavi eccedenti i 200 chilometri suddetti verrà concordato di volta in volta tra la Ditta e il Ministero un congruo compenso.

Agli effetti di quanto sopra, la Ditta, d'accordo col Ministero interessato, terrà aggiornato un elenco dei cavi suddetti nel quale saranno specificati quelli che, per quanto riguarda la garanzia di cui trattasi, rientrano nel quantitativo limite di 200 chilometri.

La Ditta non provvederà all'assicurazione contro l'incendio e lo scoppio dei cavi di proprietà dello Stato, depositati nelle suddette vasche, e non assume alcuna responsabilità per i guasti che si verificassero sui cavi imbarcati e che non fossero causati da colpa o negligenza del proprio personale.

Il Ministero ha facoltà di fare in ogni tempo sui cavi suddetti gli esperimenti che vorrà.

In fabbrica i cavi salpati riutilizzabili verranno possibilmente conservati separatamente dagli altri.

Le spese relative al prelievo dei cavi saranno a carico del Ministero soltanto nei casi in cui il prelievo è richiesto dal Ministero stesso, per proprio uso, o per campagne fatte a sua cura.

ART. XX.

Per i lavori contemplati nella presente Convenzione la Ditta avrà diritto all'uso gratuito della nave *Rampino* ovvero di altre navi o mezzi di cui all'articolo II.

Per i lavori in mare che possono eseguirsi senza l'impiego della nave o mezzi di cui sopra, saranno preventivamente concordati i mezzi necessari ed i compensi spettanti alla Ditta che saranno calcolati in base alla somma stabilita per il *Rampino* tenuto conto del numero e qualifica del personale impiegato e del fatto che le spese di trasporto, vitto e alloggio del personale stesso saranno rimborsate separatamente. In base a questi criteri la Ditta presenterà apposita offerta.

ART. XXI.

Per gli obblighi che assume con la presente Convenzione la Ditta avrà diritto:

1°) Ad esigere il corrispettivo delle spese da essa sostenute in relazione all'articolo IV:

a) un compenso annuo di lire 5.800.000, da corrispondersi a rate bimestrali posticipate qualora nel corso dell'anno venga collaudato presso lo Stabilimento di La Spezia, un quantitativo di cavo medio, interamente allestito dalla Ditta, compreso fra 120 e 210 chilometri, qualunque sia l'ente pubblico o privato italiano o straniero, che abbia effettuato l'ordinazione. (Poichè per la produzione dei 167 chilometri di cavi compresi nell'assortimento base di cui all'articolo IV vengono impiegati 210 chilometri di anima, si è convenzionalmente stabilito che la produzione annuale venga riferita a « cavo medio » intendendosi per esso un cavo per la cui fabbricazione occorrono chilometri $210/167 = 1,255$ di anima per ogni chilometro di cavo prodotto.

Nella tabella di cui all'allegato C sono indicati i coefficienti di riduzione a cavo medio per tutti i tipi di cavo fabbricabili);

b) qualora il quantitativo indicato al punto a) sia compreso fra 75 e 120 chilometri il compenso annuo verrà portato a lire 9.000.000 e se non raggiungesse i 75 chilometri a lire 12.000.000;

c) qualora il quantitativo indicato al punto a) sia compreso fra 210 e 300 chilometri il compenso annuo verrà ridotto a lire 3.800.000 e se superasse i 300 chilometri a lire 2.200.000;

d) la liquidazione delle rate bimestrali in pagamento del compenso di cui si tratta, verrà fatta in base all'ammontare previsto al punto a); entro i primi due mesi dell'anno successivo si procederà all'accertamento dell'esatto compenso dovuto e all'eventuale conguaglio.

2°) Ad esigere per ogni campagna effettuata con la nave *Rampino*:

a) un compenso fisso di lire 110.000 per la preparazione imbarco e sbarco del materiale vario quando questo non superi le 14 tonnellate;

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 21 APRILE 1950

b) un compenso extra in relazione al maggior peso di materiale imbarcato e un compenso extra in relazione al maggior peso di materiale sbarcato, rispetto al peso indicato nel precedente punto a) espressi ciascuno dalla formula:

$$\frac{(\text{compenso per peso base})}{2 (\text{peso base})} \times (\text{maggior peso})$$

c) un compenso di lire 1.200 per ogni tonnellata di cavo imbarcato oppure sbarcato, assumendosi per peso del cavo quello teorico risultante dai Capitolati tecnici.

3°) Ad esigere, sempre quando si faccia uso della nave *Rampino*, un compenso fisso di lire 46.567 al giorno, comprensivo anche dell'eventuale lavoro straordinario eseguito a bordo oltre le otto ore normali. Tale compenso viene corrisposto dal giorno di partenza della nave da La Spezia al giorno del ritorno, detti giorni inclusi.

Se la nave non tornasse a La Spezia si applicherà l'articolo XVI.

Qualora in luogo della nave *Rampino* si impieghi altro natante, il compenso fisso giornaliero per la campagna verrà modificato in proporzione al numero degli operai imbarcati.

4°) Al rimborso totale delle somme spese per i materiali di consumo impiegati nella campagna e per quelli necessari alla manutenzione del materiale cablo-marinaresco di proprietà dello Stato affidato in custodia alla Ditta, aumentate del 20 per cento in base alla tabella concordata tra la Ditta ed il Ministero all'inizio di ogni campagna.

5°) Al rimborso delle eventuali spese incontrate a terra ove nel corso di ogni campagna il personale venisse sbarcato per svolgere lavori a terra inerenti alla campagna stessa.

ART. XXII.

1°) I compensi di cui la Ditta avrà diritto secondo i paragrafi 1°, 2° e 3° del precedente articolo XXI, sono in rapporto alle paghe in vigore al 31 dicembre 1946 e tengono conto di tutti gli oneri che gravano alla stessa data sulla Ditta per la gestione dello stabilimento di La Spezia, compresa la concessione arenile. Essi saranno soggetti ad aggiornamenti da effettuarsi al principio di ogni bimestre a partire dal 1° gennaio 1947 e le cifre ottenute resteranno in vigore fino alla data dell'aggiornamento successivo.

Detti aggiornamenti saranno eseguiti:

a) facendo variare il 97 per cento dei compensi di cui al comma a) b) c) del punto 1° — articolo XXI — nella stessa misura in cui sarà variato, rispetto al 31 dicembre 1946, il costo orario di manodopera dell'operaio qualificato di 20 e più anni di età, categoria gomma, comprensivo della paga effettiva, dell'indennità di contingenza, e di tutti gli oneri e contributi a carico del datore di lavoro derivanti da accordi ufficiali fra le competenti organizzazioni e da disposizioni di legge.

Il tre per cento residuo di tali compensi deve invece intendersi fisso ed invariabile;

b) facendo variare il 100 per cento dei compensi di cui al comma a) b) c) d) del punto 2° — articolo XXI — e di cui al punto 3° dello stesso articolo nella misura stessa in cui verrà variato, rispetto al 31 dicembre 1946, il costo orario di manodopera dell'operaio qualificato definito al precedente comma a).

2°) Per definire all'atto di ogni singola offerta i prezzi dei cavi sottomarini si procederà all'aggiornamento delle analisi di costo indicate nell'allegato B) della presente Convenzione secondo quanto appresso specificato:

a) le quote « manodopera e macchinario » che figurano in tutte le suddette analisi e la quota « imballo e trasporto tra Milano e La Spezia » che figura nelle sole analisi relative alle anime dei cavi sottomarini, saranno adeguabili per il 97 per cento nella stessa misura in cui sarà variato, rispetto al 31 dicembre 1946, il costo orario di manodopera dell'operaio qualificato definito al precedente punto 1° comma a). Il cinque per cento residuo di tali quote deve invece ritenersi fisso ed invariabile;

b) la quota « spese generali » che figura in tutte le analisi sarà adeguabile per il 100 per cento nella stessa misura in cui sarà variato, rispetto al 31 dicembre 1946, il costo orario di manodopera dell'operaio qualificato definito al precedente punto 1° comma a);

c) il costo delle materie prime che figura in tutte le analisi sarà riesaminato di volta in volta con il Ministero e l'aggiornamento si eseguirà secondo gli accordi che con lo stesso verranno presi.

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 21 APRILE 1950

I prezzi di offerta risultanti saranno suscettibili di adeguamento in relazione alle eventuali variazioni dei costi che si dovessero verificare nel corso di ciascuna fornitura (cioè nel periodo compreso fra la data dell'offerta e quella prevista per la consegna) facendo variare: per la manodopera, il 40 per cento del prezzo nella stessa misura in cui sarà variato, rispetto alla data dell'offerta, il costo orario dell'operaio qualificato definito al precedente punto 1° comma *a*); per le materie prime, il 40 per cento del prezzo nella stessa misura in cui sarà variato, rispetto alla data dell'offerta, il prezzo del tondino per cemento armato in acciaio di qualità (AU 50 UNI T-793) da mm. 15 a 30 base, pubblicato sul bollettino quindicinale edito a cura delle ferrovie dello Stato.

Il 20 per cento residuo verrà invece considerato fisso ed invariabile.

La Ditta si riserva di rinunciare, in relazione alle sue possibilità di procedere all'immediato approvvigionamento delle materie prime occorrenti per l'esecuzione dell'ordine, all'adeguamento delle stesse dandone comunicazione al Ministero all'atto della compilazione del contratto.

Tutti gli aggiornamenti di cui sopra saranno effettuati soltanto nel caso che le variazioni risultino complessivamente maggiori del cinque per cento in più o in meno.

ART. XXIII.

Per ogni ordinazione di cavi saranno corrisposti alla Ditta, all'atto dell'ordinazione, anticipi in ragione di 2/5 dell'ammontare della fornitura; tale anticipo verrà fatto a titolo di copertura delle materie prime cui la Ditta deve provvedere sia mediante acquisto sul mercato interno, che su quello internazionale.

Un ulteriore quinto verrà corrisposto all'atto dell'approntamento delle anime presso lo stabilimento della Ditta di Milano Bicocca previo accertamento dei delegati ministeriali.

Il pagamento del saldo sarà effettuato dopo il collaudo, al più presto possibile su presentazione della fattura.

Per quanto riguarda il pagamento dei compensi dovuti alla Ditta per l'effettuazione di campagne o missioni di riparazione e posa cavi sottomarini, verranno versati alla Ditta anticipi in relazione allo stato di avanzamento dei lavori o delle prestazioni. A questo scopo il delegato ministeriale, inviato a bordo della nave posacavi o comunque a sovrintendere l'esecuzione dei lavori, segnalerà periodicamente (ogni 30 giorni) al Ministero delle poste e delle telecomunicazioni il lavoro svolto e gli anticipi verranno versati secondo le tariffe previste nella presente Convenzione, riferite al mese precedente.

A lavoro ultimato la Ditta presenterà le fatture definitive debitamente aggiornate per il conguaglio, e il pagamento del saldo verrà effettuato al più presto.

ART. XXIV.

I cavi salpati non riutilizzabili saranno venduti a favore del Ministero. A parità di offerta la precedenza sarà data alla Ditta.

Il Ministero, per conto proprio e delle altre Amministrazioni dello Stato, potrà affidare alla Ditta, che ne assume d'ora l'obbligo, la riparazione e trasformazione dei cavi salpati che, a suo giudizio insindacabile, saranno ritenuti riutilizzabili.

Il compenso relativo alla riparazione e trasformazione sarà determinato d'accordo fra il Ministero e la Ditta, tenendo presenti, in quanto applicabili, le tabelle dei prezzi dei cavi di cui all'articolo XVII opportunamente aggiornate, e tenendo presente che le quote facenti normalmente carico allo stabilimento di La Spezia non dovranno comprendersi nel compenso stesso.

ART. XXV.

La Ditta si obbliga a risarcire l'Amministrazione della Marina di tutti i danni ed avarie che durante l'esecuzione dei lavori derivassero alle navi impiegate nei lavori per provata imperizia ovvero negligenza del personale della Ditta stessa.

ART. XXVI.

Il personale che la Ditta imbarcherà per i lavori contemplati nella presente Convenzione sarà mantenuto a bordo a spese della Ditta medesima e sarà soggetto ai regolamenti della Marina in vigore per i borghesi imbarcati sulle navi militari.

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 21 APRILE 1950

Il personale direttivo della Ditta sarà aggregato alla mensa degli ufficiali di bordo e per esso la Ditta rimborserà alla Marina le spese di trattamento tavola e di razione viveri stabilito per i componenti le mense ufficiali della Marina.

Il personale di bassa forza della Ditta (operai e marinai specializzati) farà mensa a sè, a spese della Ditta medesima.

ART. XXVII.

Il personale della Ditta imbarcato sulla nave *Rampino* o sui natanti di cui all'articolo II verrà assicurato a termini di legge, a spese della Ditta.

ART. XXVIII.

Le multe saranno trattenute sui pagamenti da effettuare in conto canone bimestrale, ovvero per altri titoli.

ART. XXIX.

Nei riguardi della presente Convenzione rientrano nei casi di forza maggiore:

1°) improvvise contemporanee gravi malattie del personale tecnico essenziale, riconosciute dai sanitari di fiducia della Marina, come tali da impedire qualsiasi servizio e che mettano la Ditta nell'impossibilità di iniziare o compiere i lavori;

2°) l'impossibilità della nave o dei natanti di mantenersi in porto di fronte allo stabilimento di San Bartolomeo di La Spezia per le necessarie operazioni;

3°) incendi, scoppi, scioperi o serrate nello stabilimento di La Spezia o nel reparto fabbricazione anime isolate in guttaperca dello stabilimento in Milano-Bicocca.

ART. XXX.

A garanzia dell'adempimento degli obblighi assunti la Ditta farà all'atto della sottoscrizione della presente Convenzione un deposito cauzionale di lire 3.000.000 in cartelle del Debito dello Stato al valore di Borsa, secondo il listino della Borsa di Roma nel giorno precedente al versamento.

La Ditta sarà proprietaria delle cartelle così depositate e ne riscuoterà le cedole.

Allo spirare della Convenzione la cauzione verrà svincolata a favore della Ditta, dopo che saranno completamente esauriti i reciproci rapporti di dare ed avere fra essa e il Ministero e risulti che la Ditta abbia adempiuto regolarmente a tutti gli obblighi derivantile dalla presente Convenzione.

ART. XXXI.

Qualora la Ditta non adempia in tutto od in parte agli obblighi assunti con la presente Convenzione, sarà in facoltà del Ministero di dichiarare sciolta la Convenzione stessa senza alcun diritto per la Ditta a qualsiasi indennità ed incamerando la cauzione di cui all'articolo XXX.

ART. XXXII.

Le controversie che potranno sorgere nella applicazione della presente Convenzione saranno definite da un collegio di tre arbitri, di cui uno nominato dal Ministero e uno dalla Ditta, nel termine massimo di un mese da quando verrà richiesto l'arbitrato, ed il terzo d'accordo fra le due parti, ed in caso di disaccordo, dal Primo Presidente della Corte di appello di Roma.

Gli arbitri, nominati nel modo sopradescritto, giudicheranno secondo le regole di diritto.

Il collegio arbitrale avrà sede in Roma.

ART. XXXIII.

La gratuità delle prestazioni dei mezzi messi a disposizione della Ditta a norma degli articoli II, III e XX della presente Convenzione si riferisce ai rapporti tra la Ditta stessa e il Ministero delle poste e telecomunicazioni. I rapporti fra detto Ministero e quello della difesa-marina,

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 21 APRILE 1950

nei riguardi delle prestazioni stesse, saranno regolati da accordi diretti per compensi, ad ogni modo dovuti all'Amministrazione militare marittima, per le prestazioni medesime in relazione al numero dei natanti e mezzi secondari forniti.

ART. XXXIV.

La presente Convenzione avrà inizio il 1° gennaio 1947 e avrà fine il 31 dicembre 1950.

ART. XXXV.

Per gli effetti civili della presente Convenzione la Ditta delega a rappresentarla con pieni poteri il proprio Amministratore delegato dottor Alberto Pirelli od un Procuratore a ciò legalmente delegato, i quali eleggono il loro domicilio legale in Milano - Viale Abruzzi n. 94.

ART. XXXVI.

La presente Convenzione sarà registrata mediante il pagamento dell'imposta fissa di registro.

Il disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

Rinvio della discussione del disegno di legge:

Proroga delle norme relative al decreto legislativo 10 agosto 1945, n. 618, relativo alla alienazione delle navi requisite o noleggiate per le quali i proprietari hanno compiuto atto di abbandono allo Stato. (Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato). (1113).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Proroga delle norme relative al decreto legislativo 10 agosto 1945, n. 618, relativo alla alienazione delle navi requisite o noleggiate per le quali i proprietari hanno compiuto atto di abbandono allo Stato.

DUCCI. Per quanto riguarda questo disegno di legge, di cui è relatore l'onorevole Serbandini, attualmente per forza maggiore assente, vorrei far presente che ho chiesto per ben tre volte al Ministero della marina mercantile l'elenco, completo o incompleto, di tutti i relitti che rientrano in questa legge. Però né io, né l'onorevole Serbandini, che aveva fatto analoga richiesta, abbiamo finora avuto risposta.

PRESIDENTE. Rivolgerò invito al ministero affinché provveda.

In ogni modo, data l'assenza del relatore e considerato che la IV Commissione finanze e tesoro non ha fatto ancora pervenire il suo parere, propongo di rinviare l'esame di questo disegno di legge ad altra seduta.

Se non vi sono obiezioni, rimarrà così stabilito.

(Così rimane stabilito).

Discussione del disegno di legge: Assicurazione contro i rischi ordinari delle navi mercantili italiane e delle costruzioni navali. (Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato). (1127).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Assicurazione contro i rischi ordinari delle navi mercantili italiane e delle costruzioni navali.

La IV Commissione finanze e tesoro, che aveva chiesto in un primo tempo di sospendere l'esame di questo disegno di legge, per mancanza di dati, ha successivamente comunicato il suo parere favorevole al provvedimento in esame.

L'onorevole De Caro, relatore, ha facoltà di riferire.

DE CARO GERARDO, *Relatore*. Il provvedimento in esame propone la proroga delle disposizioni di legge 3 giugno 1940, n. 767 e 11 luglio 1941, n. 935, concernenti l'assicurazione contro i rischi ordinari delle navi mercantili e delle costruzioni navali.

Effettivamente, già con la legge 29 luglio 1949, sia la Commissione del Senato che quella della Camera avevano chiesto la proroga di queste disposizioni che si riferivano alle condizioni del periodo bellico, in cui non si riusciva a coprire sul mercato interno tutti i rischi in questione, onde lo Stato era costretto ad intervenire al fine di garantire le quote non coperte.

Se noi consideriamo l'odierno graduale decrescere dei rischi per le mutate condizioni della navigazione, se consideriamo, perciò, che non vi è un vero e proprio onere per lo

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 21 APRILE 1950

Stato in quanto esso incamera i premi di assicurazione, e se teniamo conto, infine che gradualmente ci avviciniamo alla riapertura del mercato internazionale, noi possiamo, per ragioni di opportunità, approvare questa proroga che non ha un carattere indefinito ma che serve soltanto per il determinato periodo stabilito nella legge.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

ORLANDO. Io fui, l'anno scorso, relatore della stessa legge di proroga e ricordo che furono sollevate due eccezioni. La prima, purtroppo, si ripresenta anche oggi. I verbali dell'anno scorso attestano che noi protestammo vivacemente contro una legge che, entrata in applicazione il 1° gennaio, venne approvata nel luglio. Questa volta, abbiamo guadagnato un po' di tempo; fra qualche anno, forse, saremo in regola...

In secondo luogo, ci preoccupammo allora di questo intervento dello Stato in un campo squisitamente privato e che presentava il carattere di aleatorietà (perché l'assicurazione è un'alea). Si disse allora che era necessario prorogare, perché il mercato internazionale non era ancora del tutto aperto. Ma l'onorevole sottosegretario Cavalli ci disse che le notizie erano tali per cui l'applicazione, probabilmente, non sarebbe stata chiesta. Io opposi che sarebbe stata chiesta, in quanto le navi in costruzione raggiungono un valore di miliardi. E si venne a questa intesa: che la proroga, eventualmente, si sarebbe riferita a una eccedenza di valore; non si sarebbe trattato, cioè, di una proroga come quella concessa durante la guerra per tutte le navi.

Io non voglio sollevare eccezioni, però obietto che bisognerebbe pensare a far sì che l'anno venturo la legge non venga più prorogata, o, pur prorogandola, venga limitata ai valori eccedenti la copertura del mercato internazionale.

GIULIETTI. Prorogando questa legge, si viene a prorogare la situazione attuale. Attualmente lo Stato entra nel settore delle assicurazioni marittime in quanto gli assicuratori girano una parte delle perdite allo Stato.

Ora, si potrebbe fare una constatazione: cioè, che la spesa dell'assicurazione in Italia (cioè che spende l'armatore per assicurare la nave) è di gran lunga superiore a quella che si sostiene all'estero. Noi ci troviamo sotto l'influenza di una organizzazione strana. Io richiamo l'attenzione della Commissione sulla spesa eccessiva che incontra l'armatore italiano per assicurare le sue navi. Si potrebbe chiedere perché gli armatori non insorgono.

Gli è perché i piccoli armatori non hanno voce in capitolo, mentre quelli maggiori, oltre ad essere armatori, sono anche assicuratori. Infatti, in questi cartelli di società di assicurazioni entrano spesso anche le grandi ditte armatrici. L'armatore che ha, invece, poche navi, si trova in condizioni diverse. La differenza fra ciò che si spende in Italia e ciò che si spende all'estero per le assicurazioni è enorme. Ora, poiché lo Stato è chiamato direttamente in causa, protegga almeno questo settore, e intervenga in maniera da abbassare il tasso di assicurazione.

Vorrei fare un'altra osservazione in merito ai rischi ordinari e chiedere all'onorevole relatore se i mari, specialmente quelli interni, siano veramente liberi dalle mine. Se una nave salta in aria a causa di un ordigno di guerra, è l'armatore — in virtù di questo disegno di legge che parla di rischi ordinari — coperto dall'assicurazione? Io vi dirò che, indipendentemente dal sopraprezzo che bisogna pagare per l'assicurazione contro i rischi di guerra, il tasso che si corrisponde per questi rischi ordinari è di molto superiore a quello che era stato applicato in tempi in cui la guerra non c'era. Il tasso di assicurazione era del 3 per cento; adesso si paga molto di più. Ora, se un armatore vuole assicurare la sua nave in condizioni di quasi equilibrio con il mercato estero, non ci riesce: si trova di fronte a una barriera costituita dalle diverse compagnie di assicurazione unite in cartelli. Perciò, dal momento che lo Stato deve intervenire, facciamolo intervenire in modo da perequare la situazione.

Pertanto, io sento il dovere di votare contro finché lo Stato — dal momento che è chiamato a far la parte di assicuratore — non riesca a mettere ordine in questa situazione.

Quanto si paga per l'assicurazione ordinaria della nave rappresenta una somma enorme che incide sull'esercizio della nave stessa, e che può contribuire — dati i bassi noli — a provocare il disarmo del nostro naviglio.

CARONITI. Da quanto ha affermato l'onorevole Giulietti, sembrerebbe che le società di assicurazione realizzino utili rilevanti. Vorrei allora chiedere perché lo Stato intervenga.

D'altra parte, né attraverso il disegno di legge, né attraverso la relazione sappiamo se lo Stato abbia una perdita o un guadagno. Certo, dal momento che si chiede l'intervento, sarà una perdita.

GIULIETTI. Ma noi dobbiamo saperlo: non possiamo varare delle leggi senza cono-

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 21 APRILE 1950

scere l'entità della spesa. Quindi, sono dell'avviso che convenga un rinvio. Altrimenti, a meno che l'onorevole sottosegretario non ci dia elementi sufficienti, sarei costretto a votare contro.

LOMBARDI RICCARDO. Per valutare la convenienza di un contratto di assicurazione, dal punto di vista dell'assicuratore e dell'assicurante, si devono consultare le statistiche riguardanti un congruo numero di anni e vedere quanti sono stati gli infortuni, quanti i premi pagati, ecc.

Il fatto che lo Stato intervenga, non è una prova — come pensa l'onorevole Caroniti — che si tratti di un contratto svantaggioso. Lo Stato interviene perché non vi è alcuna società che voglia correre i rischi inerenti a quelle operazioni. Pertanto, questi contratti possono anch'è essere vantaggiosi per lo Stato, e quindi l'osservazione dell'onorevole Giulietti è giusta.

Io proporrei un compromesso: ratifichiamo pure ciò che è stato fatto; ma, in occasione del rinnovo, facciamo in modo da essere messi in condizioni di esaminare seriamente questa questione.

SALERNO. Mi associo a quanto ha proposto l'onorevole Lombardi.

Sarebbe bene avere elementi convincenti che dimostrino l'opportunità dell'intervento dello Stato in questa materia. Chiederei, quindi, che si rinviasse la discussione ad una prossima seduta.

ZIINO, *Sottosegretario di Stato per l'industria e il commercio*. Non che io abbia difficoltà per il rinvio, ma non mi sembra che le apprensioni manifestate abbiano fondamento. Non si tratta di una legge modificativa o innovativa, bensì di una proroga, che è stata già precedentemente accordata dal Parlamento con legge del 21 luglio 1949. Si tratterà di prorogare solo per quest'anno, perché tutto ci autorizza a ritenere che fra breve il mercato internazionale delle assicurazioni marittime sarà perfettamente normalizzato. Le leggi precedenti vennero emanate perché allora non era possibile alle società di assicurazione coprirsi con la riassicurazione nel campo internazionale. Onorevole Giulietti, assicurare i rischi marittimi è un rapporto di diritto privato e lo Stato, normalmente, non interviene. Lo Stato ha ritenuto opportuno, anzi assolutamente necessario, in vista di una situazione appesantita che si era determinata in conseguenza della guerra, di agevolare la riassicurazione, non l'assicurazione.

Cessata la causa, cessa anche l'effetto. Così, poiché questo campo riassicurativo tende

alla normalizzazione, noi siamo ben certi che questa è l'ultima proroga che il Governo chiede al Parlamento.

Da parte dell'onorevole Caroniti e di altri colleghi è stato osservato: questo servizio da parte dello Stato quale onere importa? Io posso dire che assolutamente non comporta nessuna spesa. Anzi, vi dirò di più: la gestione è stata attiva per il tesoro.

Quindi non vedo quale motivo vi sia per non approvare questa legge o, quanto meno, per dilazionare la sua approvazione. Non vi è un carico da parte dello Stato (questo è un elemento di fatto) ed una questione di principio non è stata sollevata in questo momento.

Così, dato che la situazione non si è normalizzata, ma vi sono tutti gli elementi per cui si prevede che ciò possa accadere al più presto, io penso che la proroga di un anno si possa concedere affinché questa legge già attesa sia operante ed abbia tutta la sua efficacia formale e sostanziale.

Prego perciò la Commissione, se non ritiene necessari ulteriori schiarimenti, di approvare questo disegno di legge.

GIULIETTI. Sono d'accordo nel ritenere, come ha detto l'onorevole sottosegretario, che l'intervento dello Stato sia stato opportuno ed indispensabile, specialmente durante il periodo della guerra. Però, ciò che ho detto precedentemente andava un po' al di là della risposta dell'onorevole sottosegretario.

Bisogna tener presente che nel campo assicurativo vi sono degli inconvenienti, delle esagerazioni, dei gravami straordinari a carico dell'armamento, e che la marina attraversa un periodo di gravissima crisi. Le navi di medio tonnellaggio stanno per fermarsi, e così pure le grandi navi corrono il pericolo di essere messe in disarmo per l'abbassamento dei noli. Ogni armatore deve usare tutti gli accorgimenti possibili per mantenere la propria nave in esercizio.

Tutto serve a far sì che una nave navighi, quando ciò corrisponde ad una determinata economia, perché ormai l'ammortamento è abbandonato e quando non si riesce a coprire nemmeno le spese di esercizio, l'armatore necessariamente si vede costretto a mettere in disarmo la nave.

Siccome non può ridurre il trattamento economico degli equipaggi, quale è quel settore che potrebbe permettere, con l'intervento dello Stato, una riduzione dei costi di esercizio? È quello della assicurazione. Parlo dal punto di vista dell'interesse generale della marina mercantile, e faccio presente che le

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 21 APRILE 1950

spese per l'assicurazione sono veramente eccessive, sono al di là di ogni giusto limite, e non possono essere messe in confronto con quelle che si praticavano prima della guerra.

Perciò occorre che lo Stato intervenga per ridurre questa spesa, al fine di non mettere in pericolo la nostra marina mercantile.

PERTUSIO. Desidero anch'io esprimere il desiderio che il Governo presenti tempestivamente provvedimenti di questo genere, affinché vi sia la possibilità di discuterli in maniera ampia. Ciò premesso, e considerato che questo provvedimento non arreca alcun onere allo Stato, tenuto conto che le considerazioni svolte dall'onorevole Giuliotti non sono strettamente attinenti a questo problema — benché interessanti dal punto di vista del funzionamento della marina mercantile e delle spese del nostro armamento — e tenuto conto infine che l'onorevole sottosegretario ha la convinzione che sia l'ultima volta che ci troviamo di fronte ad una situazione del genere, io sono favorevole all'approvazione del disegno di legge.

BALDASSARI. Tenendo presente che le società di assicurazione fanno i loro interessi, io non riesco a comprendere perché, nel campo riassicurativo, vi sia bisogno dell'intervento dello Stato. Se le società di assicurazione non intervengono per assicurare i rischi ordinari delle navi mercantili e delle costruzioni navali, vuol dire che non hanno convenienza, e perciò credo che, non avendo convenienza le società private, non l'abbia nemmeno lo Stato.

Dichiaro perciò di essere contrario al provvedimento.

PRESIDENTE. Occorre aver presente che nel mercato internazionale difficilmente si possono assicurare rischi ordinari oltre la cifra di sei miliardi, mentre ci si può trovare di fronte alla necessità di riassicurare questi rischi fino a dodici miliardi. Ecco perché, non essendosi ancora riassetato il mercato assicurativo e riassicurativo, per giungere a questi massimali — che sono notevoli — si è reso necessario l'intervento dello Stato.

Sono d'accordo con l'onorevole Pertusio che i disegni di legge dovrebbero pervenire alla Camera in tempo utile; ma tengo a far rilevare che questo provvedimento è stato presentato il 24 febbraio 1950, e che il 6 marzo la segreteria l'ha trasmesso alla Commissione.

DE CARO GERARDO, *Relatore*. Dato che l'onorevole sottosegretario ha detto che effettivamente questa proroga non porta alcun onere per lo Stato in quanto che vi è una gestione che è vantaggiosa e dato che ci avvici-

niamo ad un riassetamento del mercato internazionale, io credo che si possa dare l'approvazione a questo disegno di legge.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale. Passiamo all'esame degli articoli.

ART. 1.

« Le disposizioni delle leggi 3 giugno 1940, n. 767 e 11 luglio 1941, n. 935, concernenti l'assicurazione contro i rischi ordinari delle navi mercantili italiane e delle costruzioni navali, rimangono in vigore sino al 31 dicembre 1950 ».

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

ART. 2.

« La presente legge entra in vigore il giorno successivo alla sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica Italiana ed ha effetto dal 1° gennaio 1950 ».

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Il disegno di legge sarà subito votato a scrutinio segreto.

Votazione segreta.

PRESIDENTE. Indico la votazione segreta sui disegni di legge oggi esaminati.

(Segue la votazione).

Comunico il risultato della votazione a scrutinio segreto dei disegni di legge:

« Approvazione della convenzione con la ditta Pirelli per la posa e manutenzione dei cavi sottomarini dello Stato » (1177):

Presenti e votanti	32
Maggioranza	17
Voti favorevoli	30
Voti contrari	2

(La Commissione approva).

« Assicurazione contro i rischi ordinari delle navi mercantili italiane e delle costruzioni navali » (1127):

Presenti e votanti	32
Maggioranza	17
Voti favorevoli	28
Voti contrari	4

(La Commissione approva).

« Modificazioni al Codice postale e delle telecomunicazioni approvato con regio decre-

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 21 APRILE 1950

to 27 febbraio 1936, n. 645. (Elevazione del limite del credito infruttifero, iscritto in conto corrente postale) » (983-B):

Presenti e votanti	32
Maggioranza	17
Voti favorevoli	31
Voti contrari	1

La Commissione approva.

« Modificazioni all'ordinamento del personale dipendente dal Ministero delle poste e delle telecomunicazioni » (935-B):

Presenti e votanti	32
Maggioranza	17
Voti favorevoli	31
Voti contrari	1

La Commissione approva.

Hanno preso parte alla votazione:

Angelini, Babbi, Baldassari, Cara, Caroniti, Casalnuovo, Colasanto, Corona Giacomo, Cotani, De Caro Gerardo, De Martino Alberto, De Palma, Ducci, Farinet, Firrao, Giavi, Giulietti, Jervolino Angelo Raffaele, Lombardi Riccardo, Marotta, Monterisi, Monticelli, Nicotra Maria, Orlando, Pertusio, Petrucci, Salerno, Salvatore, Semeraro Santo, Tomba, Veronesi e Viale.

È in congedo:

Reggio D'Aci.

La seduta termina alle 11.