

ACC

AC/200/TN5

10000/148/2702

E
10

W5

10000/148/2702

EN. A.C. TARIFF RATES
NOV. 1944 - JAN. 1945

COPY

Ext. 376

HEADQUARTERS ALLIED COMMISSION

APO 394

Transportation Sub-Commission

MBT/eh

Phone 489081

AC/200/31/4n.5

21 May 1945

SUBJECT: Tariff Rates for Road Transport.

TO : Hqs., 15th Army Group, C.M.F.

1. In the South of Italy, i.e. that part liberated prior to this month, road transport rates are in accordance with the ENAC tariff, copy of which is enclosed at Appendix A.

2. Owing to the different price and wage levels between the north and the south, it was intended that the tariff rates for road transport in the north should be in accordance with AMG General Order No. 42, copy of which is attached as Appendix "B".

3. It has been found, however, that all sorts of difficulties arose about applying these rates and that they had not in fact been fully adopted except at Genoa. At a meeting held between the Regional Transportation Officers and this Sub-Commission in Milan on 24 May it was agreed to recommend that the March 1945 tariff rates in force at Milan should be applied to Northern Italy. By using these rates we should not jeopardize the established economic price and wage level in the north since we shall be going back to the pre-liberation rates. Copies of the new tariff are in the hands of all the Regional Transportation Officers and it is recommended that its adoption should be confirmed through you.

4. For information, it may be stated that the Milan rates (Appendix "C") are lower than the ENAC rates (Appendix "A") for small vehicles over normal distances, but that they are higher in certain cases for large vehicles over long distance. Both Appendix "A" and Appendix "C" rates are higher than the Appendix "B" rates which it was not found to be practicable to adopt. At a later date it is proposed to carry out a revision of the north and south rates in order to apply a uniform tariff for the whole of Italy.

M.B. THOMAS, Colonel
Deputy Director

5745

3 Incls.

SUBJECT: Tariff Rates for Road Transport.

TO : Hqs., 15th Army Group, C.M.F.

1. In the South of Italy, i.e. that part liberated prior to this month, road transport rates are in accordance with the EMAC tariff, copy of which is enclosed at Appendix A.

2. Owing to the different price and wage levels between the north and the south, it was intended that the tariff rates for road transport in the north should be in accordance with AMG General Order No. 42, copy of which is attached as Appendix "B".

3. It has been found, however, that all sorts of difficulties arose about applying these rates and that they had not in fact been fully adopted except at Genoa. At a meeting held between the Regional Transportation Officers and this Sub-Commission in Milan on 24 May it was agreed to recommend that the March 1945 tariff rates in force at Milan should be applied to Northern Italy. By using these rates we should not jeopardize the established economic price and wage level in the north since we shall be going back to the preliberation rates. Copies of the new tariff are in the hands of all the Regional Transportation Officers and it is recommended that its adoption should be confirmed through you.

4. For information, it may be stated that the Milan rates (Appendix "C") are lower than the EMAC rates (Appendix "A") for small vehicles over normal distances, but that they are higher in certain cases for large vehicles over long distance. Both Appendix "A" and Appendix "C" rates are higher than the Appendix "B" rates which it was not found to be practicable to adopt. At a later date it is proposed to carry out a revision of the north and south rates in order to apply a uniform tariff for the whole of Italy.

M.B. THOMAS, Colonel
Deputy Director

5745

3 Inclos.

Appendices "A", "B" and "C"

Interministerial Price Committee

Subject: ENAC tariffs.

1. Ref to A.C.letter n.200; 12 May 1945

2. This Committee requested the Ministry of Transports to study the opportunity to revise rates for motortransportation of goods.

3. The Ministry has pointed out the fact that operating cost motortransportation is heavier than it was before.

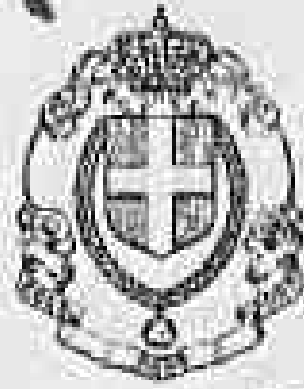
4. The Direction General of ENAC intended to revise and adapt the rates to the present cost of motortransportation and initiated the study of this problem. However the Direction General had acquired the conviction that during these last two months there had been a considerable increase in prices for tyres, spare-parts, and manpower.

5. Therefore, the Ministry of Transports is of opinion that until the moment when Allied supplies of tyres are sufficient to affect the price for same and until ^{enough} raw materials are not imported to resume a serial production of spare parts it seems impossible to reduce the present authorized prices.(rates)

For the President

The Minister

5444



*Ministero dell'Industria
del Commercio e del Lavoro*

Roma addì 7 10 1945

Ala COMMISSIONE ALLEATA
Sezione Economica

=ROMA=

XXXXXXXXXXXX
COMITATO INTERMINISTERIALE PREZZI

Prot. N.° 614 Allegati

Risposta al f. N.° del

OGGETTO Tariffe E.N.A.C.

Rate E.N.A.C.

1. Si fa riferimento alla lettera n.AC/200 del 12 maggio, relativa all'oggetto.

2. Al riguardo si comunica che questo Comitato ha interessato il Ministero dei Trasporti in ordine all'opportunità di una revisione della tariffa unica per i trasporti di cose su strada con automezzi.

3. Il predetto Ministero ha però fatto presente che le condizioni dei costi di esercizio per gli autotrasporti sono andate ad aggravarsi rispetto a quelle preesistenti.

4. La Direzione Generale dell'E.N.A.C., con l'intenzione di adeguare le tariffe stesse agli attuali costi di esercizio, aveva iniziato lo studio per la revisione; ma si è dovuta convincere che durante questi ultimi due mesi si sono verificati dei notevoli incrementi nei prezzi delle gomme, dei pezzi di ricambio e nelle paghe al personale.

5. Il Ministero dei Trasporti, pertanto, ha espresso l'avviso che fino a quando le forniture Alleate di pneumatici non giungeranno in quantità tali da influire sulla riduzione dei prezzi delle gomme stesse, e finché non saranno importate o prodotte le materie prime per la fabbricazione in serie dei pezzi di ricambio, non sembra possibile addivenire ad una riduzione della vigente tariffa.

p. IL PRESIDENTE
IL MINISTRO DELEGATO

Forney

5743

L'apporto culturale per ogni lettera con allegamenti va indicato nella risposta
al f. N.° del Ministero dei Trasporti da cui si risponde.

NO. 1 TRUCK POOL A.C.

Foggia Zone

Subject: Departure from E.M.A.C. Tariff

To : HQ. Allied Commission,
Transportation Sub Commission,
AFO 394 U.S. ARMY

Ref: AC/TM/TQ/2

June 7th, 1945

1. Reference the attached translation of letter from the Foggia Paper Factory dated 5 June 1945.

2. The factory is some little way out of the town and also workers have to be collected from out lying districts due to the housing shortage in Foggia caused by present Allied Occupation and past considerable war damage.

3. It is felt that, as this truck is on essential service and is not used for trading, the normal tariff is far too high.

4. The Factory Directorate will pay the sum of Lire 4,600 per diem and it is felt that this is a reasonable sum to ask for a truck which, after all, is on workers welfare service. It is pointed out that similar service is given by Allied Units in the district.

5. The sum of Lire 4,600 per diem is economic to the Truck Pool.

6. It would be appreciated if authority could be given to for the special rate to be charged in this instance.



A.S. BILLINGHURST, CAPT. A.S.C.
Transportation (Truck Pool) Officer
A.C. Foggia

TRANSLATION

TO : Truck Pool MCI (to be forwarded to Transportation Sub
FOGGIA Commission, Rome)

Subject: Truck Pool lorry

1. In October 44, Col. Bright put a truck pool truck at the disposal of this Paper Factory, for the transport of personnel to and from the work.
2. The truck was at our disposal from 0530 hours to 2230 hrs and was used for personnel and other essential needs of the factory. Ref the attached letter, the sum of 2300 lire was paid for the daily use of the truck.
3. On 12/2/45, the tariff was increased by 25% and w.e.f. 12/2/45 a total sum of 4600 lire was paid.
4. When ENAC was formed, it informed this office that the ENAC tariff had to be paid, and that it would cost about 8000 lire daily.
5. This office requested the truck pool to consider the order of the Zone Commissioner and also to consider that the truck was used for the transport of workers, and that it would come to cost 240.000 lire per month.
6. The Director of ENAC stated that it could not help us, because it had precise instructions from A.C. Rome, which forbid it to reduce the tariff.
7. Therefore, considering the e/m facts, request is made to you to examine the situation and to issue the necessary instructions.

I thank you

THE FOGGIA PAPER FACTORY
THE DIRECTOR
(S&S) TATAPIONE

Capt. Walker's letter is attached.

Foggia, June 5th, 1945.

C O P Y

Subject: Transportation of Labour Ref: TPI/2
To : Director of Paper Mill, Foggia 16 Jan 45

Further to this office letter Ref TPI/8 dated 11 Jan 45.

After discussing this matter with Lt.Col. Bright the following instructions are issued:

1. The truck is primarily placed at your disposal for the carrying of personnel to and from work.
2. The truck will on no account leave Foggia Province without my authority.
3. The truck may be used during hours when personnel are not being carried, for the collection of supplies for your workers and for essential requirements for your factory.
4. The present daily rate of L.2300 will continue and will cover all journeys between the hours of 0530 and 2230.
5. Extra charges already submitted by this Truck pool are hereby cancelled.

(Sgd) R.H. WALKER, Capt .R.A.S.C.
O.C. No 1 Truck pool A.C. Foggia

Copies to: Consorzio Agrario, Foggia
Zone Commissioner, A.C. Foggia Zone

Ext. 376

HEADQUARTERS ALLIED COMMISSION
APO 394
TRANSPORTATION SUB-COMMISSION

To follow up last
para, please.
MBT/eh
Phone 489081

AC/200/31/Tn 5

MBT
21 May 1945

SUBJECT: Tariff Rates for Road Transport

TO : Hqs., 15th Army Group, C.M.F.

1. In the south of Italy, i.e., that part liberated prior to this month, road transport rates are in accordance with the EMAC tariff, copy of which is enclosed at Appendix "A".

2. Owing to the different price and wage levels between the north and the south, it was intended that the tariff rates for road transport in the north should be in accordance with AMG General Order No. 42, copy of which is attached as Appendix "B".

3. It has been found, however, that all sorts of difficulties arose about applying these rates and that they had not in fact been fully adopted except at Genoa. At a meeting held between the Regional Transportation Officers and this Sub-Commission in Milan on 24 May it was agreed to recommend that the March 1945 tariff rates in force at Milan should be applied to Northern Italy. By using these rates we should not jeopardize the established economic price and wage level in the north since we shall be going back to the pre-liberation rates. Copies of the new tariff are in the hands of all the Regional Transportation Officers and it is recommended that its adoption should be confirmed through you.

4. For information, it may be stated that the Milan rates (Appendix "C") are lower than the EMAC rates (Appendix "A") for small vehicles over normal distances, but that they are higher in certain cases for large vehicles over long distances. Both Appendix "A" and Appendix "C" rates are higher than the Appendix "B" rates which it was not found to be practicable to adopt. At a later date it is proposed to carry out a revision of the north and south rates in order to apply a uniform tariff for the whole of Italy.

Appendix "C"
is kept in the
cupboard.

MBT
M. B. THOMAS, Colonel
Deputy Director

3 Incls:
Appendices A, B and C

5741

HEADQUARTERS ALLIED COMMISSION
APO 394
ECONOMIC SECTION

GSF/ep

30

Ref: AC/200/Tn5

12 May 1945.

SUBJECT: ENAC Tariff Rates.

TO : Ministry of Industry, Commerce and Labor.
(Att: Inter-Ministerial Price Committee)

1. Further to this headquarters letter AC/200/2/Tn5 dated 17 April 1945, it is requested that the meeting of your Price Committee to discuss the matter of readjustments of tariff rates be expedited.

2. As stated in par. 3, our letter referred above, the rates now in existence have not helped solve transportation problems and it is essential that immediate action be taken to rectify the unfavorable conditions now existing.

(SGN) E.B.M.

E. B. MC KINLEY
Brigadier General,
Acting Vice President.

cc: ENAC -- Piazza Croce Rossa

5740

ENAC Tariff Rates

AC/200/2/Tn5

Economic Section
(Att: Mr. K.E. Stauffer)

27 April

5

Attached is copy of letter sent to Ministry of Industry, Commerce and Labor suggesting an immediate meeting with a revision downward of the present tariff rates. To date this meeting has not been called. A follow-up letter will leave this office in a few days.

G. G. GROSS Jr.
Chief,
Roads Division.

5739

HEADQUARTERS ALLIED COMMISSION
ECONOMIC SECTION
APO 394

KES/ga

26 April 1945

15.54/ES

SUBJECT: Road Transport Rates

TO : Transportation Sub-Commission
Att: Mr. Gross, Chief of Roads Division

1. I am informed that approval of the present ENAC tariff for southern Italy was for a limited period of time after which the possibility of reductions was to be considered.

2. Could you now review for the Price Office operating experience under the tariff and make your recommendations with respect to effecting reductions.

K. E. STAUFFER



Copies to:
Gen. McKinley
O. Cerrito

5788

HEADQUARTERS ALLIED COMMISSION
APO 894
TRANSPORTATION SUB-COMMISSION Phone: 489081

GGG/ep

28

Ref: AC/200/2/Tn5

17 April 1945.

SUBJECT: ENAC Tariff Rates.

TO : Ministry of Industry, Commerce and Labor.
(Att: Inter-Ministerial Price Committee)

1. Reference your letter 122 dated 6 April 1945.
2. On 30 January 1945, by consent of the Allied Commission, the tariff rates for truck hauling were raised for a period of 60 days, beginning 1 February 1945. This increase was made with the understanding that at the end of a 60 day period a new hearing would be held to discuss the advisability of continuing said rates or adjusting them downward.
3. Experience has shown that these higher rates have not helped to solve transport conditions and that the high cost for haulage increases the cost of commodities beyond the limit that the masses are able to pay. It is therefore deemed advisable to immediately arrange a meeting of your Price Committee so that the matter of re-adjustment of the tariff rates may be taken under consideration.

A. G. ANTOLINI
Acting Vice-President,
Economic Section.

Approved

W. B. Thomas Col
D. D. TnSC

5737

14
INTERMINISTERIAL PRICE COMMITTEE

MINISTRY OF INDUSTRY, COMMERCE & LABOUR
ref 122

27
To the Economic Section
A.C.

6th April 1945

Subject: E.N.A.C. Single rate for transport of goods by motor vehicle

1. Continuing our letter no 122 of the 7th February ult.
2. As you know, in their letter no 15.54 of the 30th January 1945 the Allied Commission gave their consent to the application of a single rate for the transportation of goods by road, by means of motor vehicles, for a period of 60 days beginning from the 1st Feb ult.
3. Said rates were fixed as an experiment, as we foresaw a stabilization of the transport market and a gradual return to normal conditions in the country.
4. With reference to the above, and in view of the present conditions of road transport, we beg you to let us know what you think on a possible reduction of the rates in question.

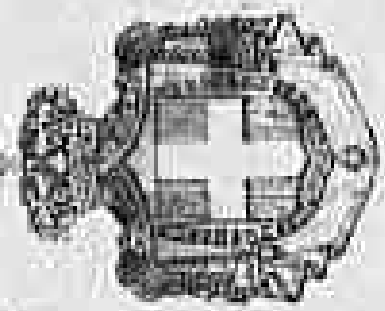
THE SECRETARY

Antonio Foglietti

NOT/O/C.

5736

9/4
19



COMITATO INTERMINISTRIALE DEL
Lavoro

Ministero dell'Industria,
del Commercio e del Lavoro

Al Ministero Industria, Commercio e Lavoro
Dir. Gen. Commercio Interno
Al Ministero dei Trasporti-Gabinetto
o per conoscenza:
Alla Commissione Alleste-Gen. Economico

Ind. N.º 122 Allegato

Proposta all'N.º
del

R.O.M.A.

OGGETTO E.N.A.C. Tariffe uniche per i trasporti di cose su strada
con automezzi.

1. Si fa seguito alla lettera n. 122 del 7 febbraio c.e..
2. Com'è noto, con lettera n. 15.54 del 30 gennaio 1945 la Commissione Alleste comunicò il proprio nulla osta per l'applicazione della tariffa unica per i trasporti di cose su strada con automezzi, per un periodo di 60 giorni a decorrere dal 1 febbraio u.s..
3. Tali tariffe avevano carattere sperimentale, nella previsione di una stabilizzazione del mercato trasporti e di un graduale ritorno del Paese alle normali condizioni di vita.
4. In relazione a quanto precede, e in vista dell'attuale situazione dei trasporti su strada, si prega di far conoscere l'avviso delle Amministrazioni in indirizzo circa la possibilità di una riduzione delle tariffe di cui trattasi.

IL SEGRETARIO
(Dr. Antonio Foglietti)

5735

R Q M A

Ind. N.º

122 Allegati

Risposta all'Ind. N.º
del

OGGETTO R.N.A.O. Tariffa unica per i trasporti di cose su strada
con automezzi.

1. Si fa seguito alla lettera n. 122 del 7 febbraio c.c..
2. Com'è noto, con lettera n. 15.54 del 30 gennaio 1945 la Commissione Allente comunicò il proprio nulla osta per l'applicazione della tariffa unica per i trasporti di cose su strada con automezzi, per un periodo di 60 giorni a decorrere dal 1º febbraio c.c..
3. Tali tariffe avevano carattere sperimentale, nella previsione di una stabilizzazione del mercato trasporti e di un graduale ritorno del Paese alle normali condizioni di vita.
4. In relazione a quanto precede, e in vista dell'attuale situazione dei trasporti su strada, si prega di far conoscere l'avviso delle Amministrazioni in indirizzo circa la possibilità di una riduzione delle tariffe di cui trattasi.

IL SEGRETARIO

(Dr. Antonio Foglietti)

5735

NOT. N.º.

9/4
19

C
O
P
Y

(9A/2.3. (R5/ED/3.3.)

1st Ind.

HQ AMG/AC UMBRIA MARCHE REGION

3 April 1945

TO: Education Subcommittee, A.C., APO 394
(Att: Sir P.M. Magnus, ET., Major)

1. The AMG Truck Pool of Macerata has sent a bill to the Provveditore of Macerata, as above, for L.23,000.
2. The AMG Truck Pool of Ascoli is charging for same services the large sum of L.15,000; that of Chieti and Pescara approximately L.13,000 each - total L.26,000; that of Pesaro L.18,000.
3. This Office considers the above transportation rates black market prices.

signed John P. Simoni
1st Lt. CMP
Regional Education Officer.

5734

Tel. 378

HEADQUARTERS ALLIED COMMISSION
APO 394
TRANSPORTATION SUB-COMMISSION

GGG/ep

10

Ref: AC/1/19/Tn5

11 April 1945

SUBJECT: Cost of Transport for School Books -- Abruzzi-Marche Region.

TO : Regional Commissioner - Umbria-Marche Region.
(Att: Capt. Richardson)

1. Attached is letter from the Regional Education Officer relative to the over-charging for delivery of school books in that region.

2. This charge should not exceed 12,000 Lire.

3. Please investigate this matter, notifying this office of your findings. If it has been found that an over-charge has been made, or that charges for the same service have been made by more than one province, immediate steps will be taken to correct the matter.

By Command of Rear Admiral STONE:



M. B. THOMAS
Colonel,
Deputy Director.

5782

566.

Tel. ~~378~~HEADQUARTERS ALLIED COMMISSION
APO 394
TRANSPORTATION SUB-COMMISSION

GG/ep

Ref: AC/1/19/Tn5

2 April 1945

SUBJECT: Cost of Transport for School Books -- Abbruzzi-Marche
Region.

TO : Economic Section.

1. Reference 1517/ES it is not possible to give a complete report on the cost of 23,000 lire for the transport of 4300 school books from Rome to Maserata on this short notice. We are investigating this matter, however, and as soon as all the information has been gathered a complete report will be sent forthwith.

[Signature]
for M. B. THOMAS,
Colonel,
Deputy Director.

*Col. Denmore asked for a reply
by the 3 Apr. from the V/P meeting
on 4 Apr.*

*Discussed by V/P at V/P meeting 11 Apr 45.
Recommended that price be cut to 12000*

5732

11 Apr 45

2/14

ES/File

HEADQUARTERS ALLIED COMMISSION
APO 394
ECONOMIC SECTION

LDD/mrh

1517/ES

28 March 1945

SUBJECT: Cost of Transport for School Books - Abruzzi-Marche Region.

TO : Transportation Sub-Commission

1. Reference is made to message 544 of 27 March Sitrep Abruzzi-Marche Region which states in part as follows:

"Elementary schoolbooks delivered throughout region, but transport costs were almost prohibitive with 23,000 lire having been charged for trucking of 4300 school books from Rome to Macerata."

2. It is requested that this be investigated and coordination had with Civil Affairs Section with a report to me.

3. Is this the result of the new ENAC trucking rates that the Minister of Transport insisted upon? If so I feel the matter should be taken up with the Minister when all the facts are known.

4. May I have a report, final if possible; if not, interim, prior to next Vice-President meeting with the Chief Commissioner to be held 4 April? Please report on or before 3 April.

(Sgd) A. G. Antolini

A. G. ANTOLINI
Acting Vice-President
Economic Section

Copies to:

RC - Abruzzi-Marche Region
VP - Civil Affairs Section

5731

HEADQUARTERS
ALLIED MILITARY GOVERNMENT
TOSCANA REGION

AC/200
File
21

RVIII/35/10/10/16

18 March 45

SUBJECT: Tariff for Civilian Road Haulage Vehicles.

TO : Transportation Sub-Commission, H.Q. Allied Commission. ✓

1. Reference your AC/1/75/TN 5 dated 9 Mar'45.
2. E.N.A.C. tariff schedules for civilian road haulage vehicles have been made effective in Toscana Region by orders of the Regional Commissioner as promptly as the new schedules have been received from A.C.; A.M.G., 5 Army has also made similar rates effective in Firenze Province which is not under Regional Command. Copy of Regional Orders N°9 attached.
3. A new Regional Order is being published, making effective the 1 Feb' tariff of E.N.A.C. as of 1 Mar'45, in all of this Region but not including A.M.G. 5 Army area. A copy of the order will be forwarded to A.M.G. 5 Army for information and it is expected that the new tariff will be made effective in Firenze Province by A.M.G.
4. Copies of the extract of the letter from E.N.A.C. General Direction are being forwarded to the Provinces mentioned. Will E.N.A.C. please furnish information regarding specific cases, in order that the offending truck owners may be disciplined.

GBS/1b.

George B. Sowers
GEORGE B. SOWERS,
Major, AUS.,
Chief Transportation Officer.

Copy to : Regional Commissioner, with copy of letter referred in para.4 above
Provincial Commissioners Arezzo, Siena, Firenze,
with copy of letter referred to in para. 4 above.

5730

Tel: 378

HEADQUARTERS ALLIED COMMISSION
APO 394
Transportation Sub-Commission

20
GCG/rb

Ref: AC/1/²⁰⁰25/TN5

9 March 1945

SUBJECT: Application of Tariff Rates in Toscana Region .

TO : The Regional Commissioner Toscana Region.

1. Attached is a letter from the ENAC Compartmental Director of Rome for your comments.

2. If the subjects pointed out in this letter are true, please take steps to see that the ENAC Tariff Rates are applied in Toscana Region.

By Command of Rear Admiral STONE:

MERRITT H. TAYLOR,
Director,
Transportation Sub-Commission.

1 Incl.

5729

HB/rb

TRANSLATION

Ref. 983/D.P./8

22 February 1945

SUBJECT: Abusive increase in the Tariff rates.

TO : The General Direction of E.N.A.C.

Reference is made to your letter 22 February 11/17/1822, dated 20 February 1945.

I inform you that the person who asked an increase in the tariff rates is Mr. Campanizzi Giovanni, owner of the vehicle Fiat 626, number plate Roma 82650, for which a regular work-ticket had been issued.

I must however point out that the request of 100.000 lire instead of the 28.000 lire to be charged according to the tariff rates, was caused by the fact that the firm "Spettacoli Errepi" wanted to keep the vehicle till March 20 to send the materials back to Rome.

I succeeded however in assigning to the above firm a vehicle for the transportation of the materials at the tariff rates established by E.N.A.C.

I must moreover point out that an autotrain of 7 Tons carrying capacity, which had arrived here in Rome loaded with materials for the Allies, asked for the empty return trip 700 Lire per quintal and more precisely 50.000 Lire.

It should be advisable that the Direction General of E.N.A.C. point out to the Allied Command this fact, since it is not, I believe, the only case in which autotrains, coming down from the North to Rome, and for which the tariff rates of E.N.A.C. cannot be applied, charge very high prices for the empty return trip.

About this subject I inform you that, while the vehicles used till now, try to move to the South in order to avoid the application of the tariff rates, they now seek to move to the North to continue their illegal profits.

In fact I know that many autotrains coming from Siena, Arezzo or Florence, with regular trip ticket issued by the Allied Authorities, go down to Southern Italy to load and thus subtracting such vehicles to the requirements of the civil population.

It is therefore urgent to put into operation the provincial directions of E.N.A.C. in Viterbo, Rieti, Aquila, Chieti

728

Reference is made to your letter 20 February 1945.
11/17/1822, dated 20 February 1945.

I inform you that the person who asked an increase in the tariff rates is Mr. Campanizzi Giovanni, owner of the vehicle Fiat 626, number plate Roma 82650, for which a regular work-ticket had been issued.

I must however point out that the request of 100.000 Lire instead of the 25.000 Lire to be charged according to the tariff rates, was caused by the fact that the firm "Spettacoli Errepi" wanted to keep the vehicle till March 20 to send the materials back to Rome.

I succeeded however in assigning to the above firm a vehicle for the transportation of the materials at the tariff rates established by E.M.A.C.

I must moreover point out that an autotrain of 7 Tons carrying capacity, which had arrived here in Rome loaded with materials for the Allies, asked for the empty return trip 700 Lire per Quintal and more precisely 50.000 Lire.

It should be advisable that the Direction General of E.M.A.C. point out to the Allied Command this fact, since it is not, I believe, the only case in which autotrains, coming down from the North to Rome, and for which the Tariff Rates of E.M.A.C. cannot be applied, charge very high prices for the empty return trip.

About this subject I inform you that, while the vehicles used till now try to move to the South in order to avoid the application of the Tariff rates, they now seek to move to the North to continue their illegal profits.

In fact I know that many autotrains coming from Siena, Arezzo or Florence, with regular trip ticket issued by the Allied Authorities, go down to Southern Italy to load and thus subtracting such vehicles to the requirements of the civil population.

It is therefore urgent to put into operation the Provincial Directions of EMAC in Viterbo, Rieti, L'Aquila, Chieti Pescara and Teramo and ask the Allied to set up a transportation organization and discipline in conformity with the rules and regulations of EMAC in the Provinces still under the control of the Allied Military Government.

Conto corrente con la Posta

Anno 86° — Numero 17

GAZZETTA UFFICIALE

PARTE PRIMA DEL REGNO D'ITALIA

ROMA - Giovedì, 8 febbraio 1945

DIREZIONE E REDAZIONE PRESSO IL MINISTERO DI GRAZIA E GIUSTIZIA - UFFICIO PUBBLICAZIONE DELLE LEGGI - TELEF. 50-139 51-236 51-554

CONDIZIONI DI ABBONAMENTO

ALLA PARTE PRIMA E SUPPLEMENTI ORDINARI			ALLA PARTE SECONDA		
In Italia	Abb. annuo . . . L. 300	All'Estero	In Italia	Abb. annuo . . . L. 200	All'Estero
e Colonie	" semestrale . . . 150		e Colonie	" semestrale . . . 100	
	" trimestrale . . . 80			" trimestrale . . . 60	
	Un fascicolo . . . 5			Un fascicolo . . . 5	
Al solo « BOLLETTINO DELLE ESTRAZIONI » (sorteggio titoli, obbligazioni, cartelle)					
In Italia e Colonie	Abb. annuo . . . L. 200	All'Estero		Abb. annuo . . . L. 400	
	" semestrale . . . 100			" semestrale . . . 200	
	Un fascicolo - Prezzi vari.			Un fascicolo - Prezzi vari raddopp.	

Per gli annunci da inserire nella "Gazzetta Ufficiale", veggansi le norme riportate nella testata della parte seconda

La « Gazzetta Ufficiale » e tutte le altre pubblicazioni ufficiali sono in vendita al pubblico presso i negozi della Libreria dello Stato in Roma, Via XX Settembre, nel palazzo del Ministero delle Finanze; Corso Umberto, 234 (angolo Via Marco Minghetti, 23-24); e presso le librerie depositarie di Roma e dei Capoluoghi delle provincie.

Le inserzioni nella Parte II della « Gazzetta Ufficiale » si ricevono in ROMA - presso l'Ufficio « Inserzioni », della Libreria dello Stato - Palazzo del Ministero delle Finanze.

SOMMARIO

LEGGI E DECRETI
1944

- DECRETO LEGISLATIVO LUOGOTENENZIALE 24 novembre 1944, n. 440.
Assegnazione di fondi per spese delle Forze Armate Alleate in Italia Pag. 126
- DECRETO LEGISLATIVO LUOGOTENENZIALE 28 dicembre 1944, n. 441.
Modificazione dell'art. 3 del R. decreto-legge 21 giugno 1940, n. 856, contenente norme per la gestione patrimoniale e finanziaria dello Stato in periodo di guerra. Pag. 126
- DECRETO LEGISLATIVO LUOGOTENENZIALE 28 dicembre 1944, n. 442.
Modificazioni al R. decreto-legge 22 aprile 1943, n. 245, contenente norme penali relative alla disciplina dei consumi Pag. 127
- DECRETO LEGISLATIVO LUOGOTENENZIALE 28 dicembre 1944, n. 443.
Sovvenzione straordinaria all'Amministrazione delle poste e dei telegrafi a parziale copertura del disavanzo dell'esercizio 1943-44 Pag. 127
- DECRETO LUOGOTENENZIALE 23 novembre 1944, numero 444.
Disposizioni per la promozione a capoguardia di 2° classe nel Corpo degli agenti di custodia Pag. 128
- DECRETO LUOGOTENENZIALE 11 dicembre 1944, numero 445.
Determinazione del posto nell'ordine delle precedenza a Corte e nelle pubbliche funzioni degli Alti Commissari per la Sicilia e per la Sardegna Pag. 128
- DECRETO LEGISLATIVO LUOGOTENENZIALE 4 gennaio 1945, n. 10.
Elevazione dei limiti di età per l'ammissione ai pubblici concorsi ad impleghi Pag. 129
- DECRETO LEGISLATIVO LUOGOTENENZIALE 4 gennaio 1945, n. 11.
Proroga dei termini assegnati dalle disposizioni di attuazione del Codice civile nei riguardi di società e di consorzi. Pag. 129

DECRETO LEGISLATIVO LUOGOTENENZIALE 11 gennaio 1945, n. 12.

Modificazione alle norme relative al funzionamento delle Commissioni amministrative per le imposte dirette e per le imposte indirette sugli affari Pag. 130

DECRETO LEGISLATIVO LUOGOTENENZIALE 25 gennaio 1945, n. 13.
Provvidenze economiche di carattere straordinario ai lavoratori Pag. 130

DECRETO LEGISLATIVO LUOGOTENENZIALE 25 gennaio 1945, n. 14.
Cessazione delle Commissioni uniche per gli affari del personale, istituite transitoriamente presso i Ministeri e ripristino degli organi normali per l'amministrazione e la disciplina del personale Pag. 132

DECRETO LEGISLATIVO LUOGOTENENZIALE 25 gennaio 1945, n. 15.
Abrogazione della legge 24 luglio 1942, n. 1090, sull'esercizio di determinate attività artigianali Pag. 132

DECRETO LUOGOTENENZIALE 11 gennaio 1945.
Nomina dei commissari e dei vice commissari dell'Associazione nazionale combattenti Pag. 132

DECRETO MINISTERIALE 20 novembre 1944.
Scioglimento del Consiglio di amministrazione del Pollajo provinciale di Roma e nomina del commissario straordinario Pag. 133

DECRETO MINISTERIALE 23 gennaio 1945.
Nomina del commissario liquidatore della Confederazione fascista dei lavoratori delle aziende del credito e delle assicurazioni Pag. 133

DECRETO MINISTERIALE 23 gennaio 1945.
Nomina del commissario liquidatore della Confederazione dei lavoratori del commercio Pag. 133

DECRETO MINISTERIALE 23 gennaio 1945.
Nomina del commissario liquidatore della Confederazione fascista dei lavoratori dell'agricoltura Pag. 133

DECRETO MINISTERIALE 23 gennaio 1945.
Nomina del commissario liquidatore della Confederazione fascista dei lavoratori dell'industria Pag. 134

ENAC Tanti Rati
136

DECRETO MINISTERIALE 26 gennaio 1945.
Autorizzazione al commissario liquidatore della Confederazione dei lavoratori dell'industria ad avvalersi dell'opera di due coadiutori Pag. 131

DECRETO MINISTERIALE 26 gennaio 1945.
Autorizzazione al commissario liquidatore della Confederazione dei lavoratori dell'agricoltura ad avvalersi dell'opera di due coadiutori Pag. 131

DECRETO MINISTERIALE 26 gennaio 1945.
Autorizzazione al commissario liquidatore della Confederazione dei lavoratori del commercio ad avvalersi dell'opera di due coadiutori Pag. 131

DECRETO MINISTERIALE 26 gennaio 1945.
Autorizzazione al commissario liquidatore della Confederazione dei lavoratori delle aziende del credito e delle assicurazioni ad avvalersi dell'opera di due coadiutori Pag. 131

DECRETO MINISTERIALE 25 gennaio 1945.
Convalida dei provvedimenti di licenziamento di personale dell'Ente nazionale per l'artigianato e le piccole industrie Pag. 135

DECRETO MINISTERIALE 28 gennaio 1945.
Nomina del presidente, del vice presidente e dei membri del Consiglio di amministrazione della Cassa centrale di risparmio « Vittorio Emanuele » per le province siciliane, con sede in Palermo Pag. 135

DECRETO MINISTERIALE 30 gennaio 1945.
Tariffa unica per i trasporti di cose su strada con automezzi Pag. 135

DECRETO MINISTERIALE 6 febbraio 1945.
Determinazione delle industrie alle quali sono applicabili le disposizioni del decreto legislativo Luogotenenziale 11 gennaio 1945, n. 8, relative al graduale pagamento delle passività cambiarie Pag. 138

DISPOSIZIONI E COMUNICATI

Ministero dell'industria, del commercio e del lavoro:
Comunicato del Comitato interministeriale dei prezzi (Circolare n. 1) Pag. 138

Proroga della gestione straordinaria della Società anonima cooperativa di consumo « Unione cooperativa di consumo », con sede a Pieve a Settimo Pag. 138

Ratifica della nomina del commissario della Società cooperativa « Consumo esercenti latterie » in Livorno Pag. 138

Ministero del tesoro: Medie dei titoli Pag. 139

Ministero della pubblica istruzione: Diffida per smarrimento di diploma di laurea Pag. 140

Disposizioni e comunicati del Governo Militare Alleato
Pag. 140

LEGGI E DECRETI

DECRETO LEGISLATIVO LUOGOTENENZIALE 24 novembre 1944, n. 440.

Assegnazione di fondi per spese delle Forze Armate Alleate in Italia.

UMBERTO DI SAVOIA

PRINCIPE DI PIEMONTE

LUOGOTENENTE GENERALE DEL REGNO

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Visti i Regi decreti-legge 30 ottobre 1943, n. 2/B, e 29 maggio 1944, n. 141;

Visto il decreto-legge Luogotenenziale 25 giugno 1944, n. 151;

Visti il decreto-legge Luogotenenziale 30 giugno 1944, n. 203, e il decreto legislativo Luogotenenziale 30 settembre 1944, n. 299;

Vista la deliberazione del Consiglio dei Ministri;
Sulla proposta del Ministro Segretario di Stato per il tesoro;

Abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

Art. 1.

Nello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio finanziario 1944-45 sono introdotte le seguenti variazioni:

a) in aumento:

Cap. n. 202 (modificata la denominazione). — Spese per il pagamento di forniture e servizi resi alle Forze Armate Alleate e spese di qualsiasi natura connesse alla permanenza in Italia delle Forze Armate medesime . . . L. 616.000.000

b) in diminuzione:

Cap. n. 203. — Spese per il risarcimento dei danni ocasionati dalle Forze Armate Alleate . . . » 183.000.000

Cap. n. 204. — Spese per il pagamento di forniture e servizi resi alle Forze Armate Alleate . . . » 13.000.000

L. 196.000.000

Ordiniamo, a chiunque spetti, di osservare il presente decreto e di farlo osservare come legge dello Stato.

Dato a Roma, addì 24 novembre 1944

UMBERTO DI SAVOIA

BONOMI — SOLERI

Visto, *ti Guardasigilli*: TUPINI

Registrato alla Corte dei conti, addì 5 febbraio 1945

Atti del Governo, registro n. 2, foglio n. 49. — PERA

DECRETO LEGISLATIVO LUOGOTENENZIALE 28 dicembre 1944, n. 441.

Modificazione dell'art. 3 del R. decreto-legge 21 giugno 1940, n. 856, contenente norme per la gestione patrimoniale e finanziaria dello Stato in periodo di guerra.

UMBERTO DI SAVOIA

PRINCIPE DI PIEMONTE

LUOGOTENENTE GENERALE DEL REGNO

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Visto il decreto-legge Luogotenenziale 25 giugno 1944, n. 151;

Visti i Regi decreti-legge 30 ottobre 1943, n. 2/B, e 29 maggio 1944, n. 141;

Visto il R. decreto-legge 21 giugno 1940, n. 856, convertito in legge, con modificazioni, con la legge 21 ottobre 1940, n. 1518;

Riconosciuta la necessità di elevare i limiti di autorizzazione di spesa contenuti nell'art. 3 della legge suddetta 21 ottobre 1940, n. 1518;

Vista la deliberazione del Consiglio dei Ministri;

Sulla proposta del Ministro Segretario di Stato per il tesoro;

Abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

Articolo unico.

I limiti di spesa, stabiliti all'art. 3 del R. decreto-legge 21 giugno 1940, n. 856, convertito, con modificazioni, nella legge 21 ottobre 1940, n. 1518, sono sesti-
plicati.

Ordiniamo, a chiunque spetti, di osservare il presente decreto e di farlo osservare come legge dello Stato.

Dato a Roma, addì 28 dicembre 1944

UMBERTO DI SAVOIA

BONOMI — SOLERI

Visto, il Guardasigilli: TUPINI

Registrato alla Corte dei conti, addì 6 febbraio 1945
Atti del Governo, registro n. 2, foglio n. 50. — PETIA

DECRETO LEGISLATIVO LUOGOTENENZIALE 28 dicembre 1944, n. 442.

Modificazioni al R. decreto-legge 22 aprile 1943, n. 245, contenente norme penali relative alla disciplina dei consumi.

UMBERTO DI SAVOIA

PRINCIPE DI PIEMONTE

LUOGOTENENTE GENERALE DEL REGNO

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Visto il R. decreto-legge 22 aprile 1943, n. 245, contenente norme penali relative alla disciplina dei consumi;

Visti i Regi decreti-legge 30 ottobre 1943, n. 2/B, e 29 maggio 1944, n. 141;

Visto l'art. 4 del decreto-legge Luogotenenziale 25 giugno 1944, n. 151;

Vista la deliberazione del Consiglio dei Ministri;

Sulla proposta del Ministro per la grazia e giustizia, di concerto con i Ministri per l'interno, per il tesoro, per l'agricoltura e foreste, e per l'industria, il commercio ed il lavoro;

Abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

Art. 1.

Al R. decreto-legge 22 aprile 1943, n. 245, sono apportate le modificazioni di cui agli articoli seguenti.

Art. 2.

Le disposizioni degli articoli 23 e 24 sono soppresse.

Art. 3.

L'art. 29 è sostituito dal seguente:

« Le cose mobili sequestrate in occasione dell'accertamento di un reato contro la disciplina dei consumi, se appartengono all'imputato ovvero se soggette a confisca, possono essere restituite in tutto o in parte al consumo, quando non abbiano interesse per il procedimento penale ».

Art. 4.

L'art. 32 è così modificato:

« Se è stata ordinata la confisca delle cose sequestrate, il pubblico ministero o il pretore competente per l'esecuzione può ordinare la restituzione di esse al consumo con decreto motivato, quando ne ravvisi la opportunità.

« Copia del decreto viene comunicata al prefetto, il quale provvede ai sensi dell'art. 30, comma 3°. La somma ricavata in seguito alla consegna agli enti interessati deve essere versata immediatamente all'Ufficio del registro ».

Art. 5.

Dopo l'art. 32 sono aggiunti gli articoli seguenti:

« Art. 32-bis. — Se si tratta di merci deteriorabili, soggette a tesseramento o di largo consumo ed appartenenti all'imputato, la immissione al consumo deve aver luogo immediatamente. A tale scopo l'ufficiale di polizia giudiziaria, che ha accertato il reato, avverte nel più breve termine il prefetto che ordina la distribuzione delle merci sequestrate agli enti da lui designati.

« Qualora si tratti di merci molto deperibili e non si possa ricevere tempestivamente l'ordine di distribuzione l'ufficiale di polizia giudiziaria può destinare tali merci all'ente che ne abbia maggiore bisogno in rapporto alle sue finalità.

« La somma ricavata è depositata ai sensi dell'art. 31 ».

« Art. 32-ter. — In tutti i casi preveduti negli articoli precedenti l'ente che riceve la merce deve corrispondere il prezzo di listino o, in mancanza di esso, quello stabilito con perizia ».

Art. 6.

Il R. decreto-legge 20 gennaio 1944, n. 44, è abrogato.

Art. 7.

Il presente decreto entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno.

Ordiniamo, a chiunque spetti, di osservare il presente decreto e di farlo osservare come legge dello Stato.

Dato a Roma, addì 28 dicembre 1944

UMBERTO DI SAVOIA

BONOMI — TUPINI — SOLERI —
GULLO — GRONCHI

Visto, il Guardasigilli: TUPINI

Registrato alla Corte dei conti, addì 7 febbraio 1945
Atti del Governo, registro n. 2, foglio n. 55. — PETIA

DECRETO LEGISLATIVO LUOGOTENENZIALE 28 dicembre 1944, n. 443.

Sovvenzione straordinaria all'Amministrazione delle poste e dei telegrafi a parziale copertura del disavanzo dell'esercizio 1943-44.

UMBERTO DI SAVOIA

PRINCIPE DI PIEMONTE

LUOGOTENENTE GENERALE DEL REGNO

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Visto il R. decreto-legge 23 aprile 1925, n. 520, convertito nella legge 21 marzo 1926, n. 597;

Visto il decreto-legge Luogotenenziale 25 giugno 1944, n. 151;

Visto il R. decreto-legge 30 ottobre 1943, n. 2/B;

Visto il R. decreto-legge 29 maggio 1944, n. 141;

Visto che per effetto dello stato di guerra l'esercizio finanziario 1943-44 dell'Azienda autonoma delle poste e dei telegrafi si chiude in disavanzo;

Riconosciuta la necessità di provvedere alla copertura del disavanzo predetto, nonché al pagamento delle spese residue degli esercizi precedenti;

Vista la deliberazione del Consiglio dei Ministri;
Sulla proposta del Ministro per le poste e per le telecomunicazioni, d'intesa con il Ministro del tesoro;
Abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

Art. 1.

E' concessa all'Amministrazione delle poste e dei telegrafi una sovvenzione straordinaria di L. 1.200.000.000 a copertura del disavanzo finanziario dell'esercizio 1943-1944 e per il pagamento delle spese in conto residui degli esercizi 1942-1943 e 1943-1944.

Detta sovvenzione straordinaria sarà iscritta in apposito capitolo dell'entrata, parte straordinaria, del bilancio dell'Azienda autonoma delle poste e dei telegrafi e verrà rimborsata al Tesoro con gli avanzi netti di gestione degli esercizi venturi.

Art. 2.

Il Ministro per il tesoro è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le conseguenti variazioni di bilancio.

Il presente decreto entra in vigore il giorno della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno.

Ordiniamo, a chiunque spetti, di osservare il presente decreto e di farlo osservare come legge dello Stato.

Dato a Roma, addì 28 dicembre 1944

UMBERTO DI SAVOIA

BONOMI — CEVOLOTTO — SOLERI

Visto, il Guardasigilli: TUPINI
Registrato alla Corte dei conti, addì 6 febbraio 1945
Atti del Governo, registro n. 2, foglio n. 53. — PERIA

DECRETO LUOGOTENENZIALE 23 novembre 1944, numero 444.

Disposizioni per la promozione a capoguardia di 2ª classe nel Corpo degli agenti di custodia.

UMBERTO DI SAVOIA

PRINCIPE DI PIEMONTE

LUOGOTENENTE GENERALE DEL REGNO

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Visto l'art. 1 della legge 31 gennaio 1926, n. 100;

Visto il R. decreto-legge 30 ottobre 1943, n. 2/B;

Visto il R. decreto-legge 29 maggio 1944, n. 141;

Visto l'art. 5 del decreto-legge Luogotenenziale 25 giugno 1944, n. 151;

Visto il decreto del Ministro per la giustizia 26 gennaio 1943, registrato alla Corte dei conti il 10 febbraio successivo, col quale venne bandito un esame di concorso per 50 posti di capoguardia di 2ª classe nel Corpo degli agenti di custodia, ai sensi degli articoli 28 e seguenti del regolamento per il Corpo, approvato con R. decreto 30 dicembre 1937, n. 2584;

Atteso che di detto concorso sono state espletate le prove scritte in conseguenza del decreto del Ministro per la giustizia 21 giugno 1943, registrato alla Corte dei conti il 28 luglio 1943;

Considerato che non è possibile procedere all'espletamento delle prove orali per le difficoltà derivanti dall'attuale stato di guerra;

Ritenuta la necessità ed urgenza di procedere alla copertura dei posti per potere disporre di graduati per le necessità del servizio degli Istituti di prevenzione e di pena;

Sentito il Consiglio dei Ministri;

Sulla proposta del Ministro Segretario di Stato per la grazia e giustizia, di concerto col Ministro Segretario di Stato per il tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

In deroga agli articoli 29 e 31 del R. decreto 30 dicembre 1937, n. 2584, la graduatoria dei vincitori del concorso per 50 posti di capoguardia di 2ª classe nel Corpo degli agenti di custodia, bandito con decreto del Ministro per la giustizia del 26 gennaio 1943, sarà formato in base ai risultati delle sole prove scritte, secondo la votazione riportata nelle medesime dai candidati, salvo le preferenze, a parità di voti, stabilito dalle leggi in vigore, esclusi però i benefici derivanti da disposizioni di leggi o regolamenti che stabiliscono diritti e preferenze per meriti fascisti o demografici.

Il presente decreto entra in vigore il giorno della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*.

Ordiniamo, a chiunque spetti, di osservare il presente decreto e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 23 novembre 1944

UMBERTO DI SAVOIA

BONOMI — TUPINI — SOLERI

Visto, il Guardasigilli: TUPINI
Registrato alla Corte dei conti, addì 7 febbraio 1945
Atti del Governo, registro n. 2, foglio n. 54. — PERIA

DECRETO LUOGOTENENZIALE 11 dicembre 1944, numero 445.

Determinazione del posto nell'ordine delle precedenza a Corte e nelle pubbliche funzioni degli Alti Commissari per la Sicilia e per la Sardegna.

UMBERTO DI SAVOIA

PRINCIPE DI PIEMONTE

LUOGOTENENTE GENERALE DEL REGNO

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Visti i Regi decreti-legge 27 gennaio 1944, n. 21, e 16 marzo 1944, n. 90, riguardanti l'istituzione dell'Alto Commissariato per la Sardegna;

Visto il R. decreto-legge 18 marzo 1944, n. 91, relativo all'istituzione dell'Alto Commissariato per la Sicilia;

Visti il R. decreto 16 dicembre 1927, n. 2210, e successive modificazioni, sull'ordine delle precedenza tra le varie cariche e dignità a Corte e nelle pubbliche funzioni;

Visto il R. decreto-legge 30 ottobre 1943, n. 2/B;

Visto il R. decreto-legge 29 maggio 1944, n. 141;

Sentito il Consiglio dei Ministri;

Sulla proposta del Presidente del Consiglio dei Ministri, Primo Ministro Segretario di Stato;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico.

L'Alto Commissario per la Sicilia e l'Alto Commissario per la Sardegna, nelle precedenza a Corte e nelle

pubbliche funzioni, prendono posto nella categoria III, classe 5^a bis.

Ordiniamo, a chiunque spetti, di osservare il presente decreto e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 11 dicembre 1944.

UMBERTO DI SAVOIA

BONOMI

Visto, il Guardasigilli: TUPINI
Registrato alla Corte dei conti, addì 5 febbraio 1945
Atti del Governo, registro n. 2, foglio n. 47. — PERIA

DECRETO LEGISLATIVO LUOGOTENENZIALE 4 gennaio 1945, n. 10.

Elevazione dei limiti di età per l'ammissione ai pubblici concorsi ad impieghi.

UMBERTO DI SAVOIA

PRINCIPE DI PIEMONTE

LUOGOTENENTE GENERALE DEL REGNO

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Visti i R. decreti 11 novembre 1923, n. 2395, e 30 dicembre 1923, n. 2960, sull'ordinamento gerarchico e sullo stato giuridico degli impiegati dell'Amministrazione dello Stato e successive variazioni;

«Visto il R. decreto 3 marzo 1934, n. 383, che approva il testo unico della legge comunale e provinciale;

Visto il decreto-legge Luogotenenziale 25 giugno 1944, n. 151;

«Vista la deliberazione del Consiglio dei Ministri;

Sulla proposta del Presidente del Consiglio dei Ministri, Primo Ministro Segretario di Stato e Ministro per l'interno, di concerto con il Ministro per il tesoro;

Abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

Art. 1.

Fino a due anni dopo la cessazione dello stato di guerra, è elevato di cinque anni il limite massimo di età previsto dagli ordinamenti in vigore per l'ammissione ai pubblici concorsi ad impieghi:

a) nelle Amministrazioni statali, comprese quelle con ordinamento autonomo;

b) presso le provincie, i comuni, le istituzioni pubbliche di assistenza e beneficenza e gli enti, gli istituti od aziende, comprese quelle di trasporto, amministrate o mantenute con il concorso delle provincie, dei comuni o delle istituzioni pubbliche di assistenza e beneficenza o dei relativi consorzi;

c) presso le aziende municipalizzate;

d) presso enti parastatali, comunque costituiti o denominati, presso le opere nazionali ed in genere tutti gli enti e gli istituti di diritto pubblico, anche con ordinamento autonomo sottoposto a vigilanza o tutela dello Stato, o al cui mantenimento lo Stato concorra con contributi di carattere continuativo.

L'aumento di cinque anni è concesso in aggiunta a quello od a quelli eventualmente spettanti per altre norme speciali.

Il limite massimo di età non potrà, comunque, superare i 45 anni di età.

Art. 2.

Le disposizioni del precedente articolo si applicano anche per i concorsi già indetti, e per i quali alla data di entrata in vigore del presente decreto non sia scaduto il termine per la presentazione delle domande.

Art. 3.

Le norme del presente decreto non si applicano ai concorsi per il reclutamento del personale militare delle Forze armate.

Art. 4.

Il presente decreto entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno.

Ordiniamo, a chiunque spetti, di osservare il presente decreto e di farlo osservare come legge dello Stato.

Dato a Roma, addì 4 gennaio 1945

UMBERTO DI SAVOIA

BONOMI — SOLERI

Visto, il Guardasigilli: TUPINI
Registrato alla Corte dei conti, addì 5 febbraio 1945
Atti del Governo, registro n. 2, foglio n. 48. — PERIA

DECRETO LEGISLATIVO LUOGOTENENZIALE 4 gennaio 1945, n. 11.

Proroga dei termini assegnati dalle disposizioni di attuazione del Codice civile nei riguardi di società e di consorzi.

UMBERTO DI SAVOIA

PRINCIPE DI PIEMONTE

LUOGOTENENTE GENERALE DEL REGNO

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Visti gli articoli 204, 2° comma, 206, 209 capoverso, 213, 215, 2° comma, 216, 217, 2° comma, 221 e 223 delle disposizioni per l'attuazione del Codice civile e transitorie, approvate con R. decreto 30 marzo 1942, n. 318;

Visto l'art. 4 del decreto-legge Luogotenenziale 25 giugno 1944, n. 151;

Visti i Regi decreti-legge 30 ottobre 1943, n. 2/B, e 29 maggio 1944, n. 141;

Vista la deliberazione del Consiglio dei Ministri;

Sulla proposta del Guardasigilli, Ministro Segretario di Stato per la grazia e giustizia, di concerto con il Ministro per l'industria, il commercio e il lavoro;

Abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

Art. 1.

I termini del 30 giugno 1945 e del 1° luglio 1945, relativi agli adempimenti prescritti dagli articoli 204, 2° comma, 206, 209 capoverso, 213, 215, 2° comma, 216, 217, 2° comma, 221 e 223 delle disposizioni per l'attuazione del Codice civile e transitorie, approvate con R. decreto 30 marzo 1942, n. 318, sono prorogati rispettivamente al 30 giugno ed al 1° luglio dell'anno successivo a quello in cui sarà dichiarata la cessazione del presente stato di guerra.

Art. 2.

Il presente decreto entra in vigore nel giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*.

Ordiniamo, a chiunque spetti, di osservare il presente decreto e di farlo osservare come legge dello Stato.

Dato a Roma, addì 4 gennaio 1945

UMBERTO DI SAVOIA

RONOMI — TUPINI — GRONCHI

Visto, il Guardasigilli: TUPINI

Registrato alla Corte dei conti, addì 7 febbraio 1945

Atti del Governo, registro n. 2, foglio n. 56. — PETIA

DECRETO LEGISLATIVO LUOGOTENENZIALE 11 gennaio 1945, n. 12.

Modificazione alle norme relative al funzionamento delle Commissioni amministrative per le imposte dirette e per le imposte indirette sugli affari.

UMBERTO DI SAVOIA

PRINCIPE DI PIEMONTE

LUOGOTENENTE GENERALE DEL REGNO

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Visto il testo unico 24 agosto 1877, n. 4021, serie II, sulla imposta di ricchezza mobile;

Visto il R. decreto 11 luglio 1907, n. 560;

Visto il R. decreto-legge 7 agosto 1930, n. 1639, convertito nella legge 7 giugno 1937, n. 1016;

Visto il R. decreto 8 luglio 1937, n. 1516;

Visto il R. decreto-legge 13 marzo 1944, n. 88;

Visto il decreto-legge Luogotenenziale 25 giugno 1944, n. 151;

Vista la deliberazione del Consiglio dei Ministri;

Sulla proposta del Ministro per le finanze, di concerto con i Ministri per l'interno e per la grazia e giustizia;

Abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

Articolo unico.

L'art. 1 del R. decreto 8 luglio 1937, n. 1516, è sostituito dal seguente:

Le Commissioni distrettuali e provinciali per le imposte dirette e per le imposte indirette sugli affari, costituite a norma delle disposizioni contenute nel R. decreto-legge 13 marzo 1944, n. 88, durano in funzione quattro anni.

In caso di anticipato scioglimento le nuove Commissioni durano in carica fino al compimento del quadriennio in corso.

I componenti le Commissioni possono essere riconfermati nella carica.

Il primo quadriennio scade per tutte le Commissioni col 31 dicembre 1948.

Ordiniamo, a chiunque spetti, di osservare il presente decreto e di farlo osservare come legge dello Stato.

Dato a Roma, addì 11 gennaio 1945

UMBERTO DI SAVOIA

RONOMI — PRESENTI — TUPINI

Visto, il Guardasigilli: TUPINI

Registrato alla Corte dei conti, addì 7 febbraio 1945

Atti del Governo, registro n. 2, foglio n. 57. — PETIA

DECRETO LEGISLATIVO LUOGOTENENZIALE 25 gennaio 1945, n. 13.

Provvidenze economiche di carattere straordinario ai lavoratori.

UMBERTO DI SAVOIA

PRINCIPE DI PIEMONTE

LUOGOTENENTE GENERALE DEL REGNO

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Visto il decreto-legge Luogotenenziale 25 giugno 1944, n. 151, riguardante l'assemblea per la nuova costituzione dello Stato, il giuramento dei membri del Governo e la facoltà del Governo di emanare norme giuridiche;

Visto il R. decreto-legge 30 ottobre 1943, n. 2/E, modificato con il R. decreto-legge 29 maggio 1944, n. 141, concernente norme relative all'emanazione, promulgazione, registrazione e pubblicazione dei Regi decreti e di altri provvedimenti;

Visto l'accordo concluso il 22 dicembre 1944 fra alcune associazioni di prestatori d'opera e di datori di lavoro di fatto attualmente esistenti relativo a provvidenze economiche di carattere straordinario ai lavoratori;

Vista la deliberazione del Consiglio dei Ministri;

Sulla proposta del Ministro per l'industria, commercio e lavoro, di concerto con i Ministri per la grazia e giustizia, per la marina e per il tesoro;

Abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

Art. 1.

I datori di lavoro devono corrispondere ai propri dipendenti, aventi qualifica impiegatizia ai sensi del R. decreto-legge 13 novembre 1924, n. 1825, convertito nella legge 18 marzo 1926, n. 562, oltre la 13^a mensilità, nella misura dovuta in base a norme, convenzioni ed usi, una gratifica straordinaria per l'anno 1944, pari all'ammontare mensile delle indennità di carovita e di presenza, e, quando sia prevista o in fatto corrisposta, anche della indennità di mensa.

Art. 2.

Per i lavoratori dell'industria, del commercio, del credito e dell'assicurazione, non aventi qualifica impiegatizia, la gratifica natalizia del 1944 deve essere corrisposta nella misura di 200 ore di salario, qualora nel 1943 fosse prevista o in fatto corrisposta nella misura di 192 ore. La gratifica stessa deve essere corrisposta nella misura di due settimane di salario qualora nel 1943 fosse prevista o in fatto corrisposta nella misura di una settimana. Sono salvi gli accordi più favorevoli conclusi anteriormente alla data di pubblicazione del presente decreto tra le associazioni sindacali di fatto, la cui efficacia è estesa a tutti gli appartenenti alla categoria entro l'ambito di applicazione territoriale degli accordi stessi.

Ai lavoratori predetti deve inoltre essere corrisposta, per l'anno 1944, una gratifica straordinaria pari all'ammontare mensile delle indennità di carovita e di presenza, e, quando sia prevista o in fatto corrisposta, anche della indennità di mensa.

Art. 3.

Agli effetti della determinazione dell'ammontare della gratifica straordinaria, prevista dagli articoli precedenti, la indennità carovita è calcolata, per i lavoratori aventi qualifica impiegatizia, in trenta giornate

e per gli altri lavoratori in venticinque giornate; le indennità di presenza e di mensa sono calcolate, per tutti i lavoratori, in venticinque giornate.

Art. 4.

I datori di lavoro dell'agricoltura devono corrispondere per l'anno 1944:

1) ai braccianti, che pur non essendo vincolati all'impresa da un rapporto di lavoro continuativo, hanno tuttavia prestato la loro opera con carattere di abitualità, una gratifica straordinaria pari a due settimane della retribuzione in danaro, da calcolarsi sulle paghe di fatto della seconda quindicina di dicembre 1944;

2) ai salariati fissi una gratifica straordinaria pari alla metà della retribuzione mensile in danaro, da calcolarsi sulle paghe di fatto del mese di dicembre 1944.

Art. 5.

La misura e le modalità per la corrispondenza della gratifica straordinaria per l'anno 1944 al personale navigante della marina mercantile libera, sia da carico che da passeggeri, tanto a propulsione meccanica che a vela, e della pesca meccanica, saranno stabilite con decreto Luogotenenziale su proposta del Ministro per l'Industria, il commercio ed il lavoro, ai sensi dell'articolo 1, n. 3, della legge 31 gennaio 1926, n. 100.

Per il personale navigante delle società di navigazione esercenti servizi di preminente interesse nazionale e per il personale sia navigante sia amministrativo delle società sovvenzionate esercenti servizi locali sarà provveduto, ai fini di cui al comma precedente, a termini delle speciali leggi che regolano gli enti predetti.

Al personale indicato nel precedente comma sarà frattanto corrisposta dai datori di lavoro, oltre alla gratifica natalizia prevista o in fatto corrisposta, una anticipazione sulla gratifica straordinaria, nella misura di lire cinquecento per i comandanti, di lire ottocento per il personale di stato maggiore e di lire mille per il personale di bassa forza. Le società sovvenzionate indicate nel secondo comma corrisponderanno lire cinquecento ai capi ufficio, lire ottocento ai sotto capi ufficio e agli altri impiegati e lire mille agli autisti ed ai fattorini.

Art. 6.

La gratifica straordinaria è corrisposta in ragione di tanti dodicesimi quanti sono i mesi di anzianità di servizio del lavoratore nell'anno 1944, con un minimo di quattro dodicesimi.

Le frazioni di mese sono computate proporzionalmente.

Art. 7.

La gratifica straordinaria e l'integrazione di gratifica natalizia assorbono, fino alla concorrenza del loro importo, quanto sia stato eventualmente corrisposto allo stesso titolo dai datori di lavoro.

Art. 8.

La gratifica straordinaria e la integrazione di gratifica natalizia non sono soggette a trattenuta o a contributi di carattere sociale ed assicurativo e non sono computate, ad alcun effetto, come facenti parte del salario o dello stipendio.

Art. 9.

Le disposizioni che precedono si applicano ai lavoratori ai quali è dovuta l'indennità di carovita prevista dal decreto legislativo Luogotenenziale 2 novembre 1944, n. 303, e che alla data del 22 dicembre 1944 erano in

servizio retribuito da almeno una settimana o che alla stessa data erano assenti per ferie, per malattia, per infortunio, per gravidanza o puerperio.

Le disposizioni di cui al 1° comma non si applicano ai portieri di stabili adibiti ad uso di abitazione civile e ai dipendenti degli studi professionali.

Per i dipendenti di aziende artigiane le disposizioni stesse si applicano nei casi, nella misura e con le modalità che saranno stabilite dalle Associazioni sindacali di fatto con accordi da stipulare, a seconda della rispettiva sfera di applicazione, presso il Ministero dell'Industria, del commercio e del lavoro, presso gli Uffici regionali o provinciali del lavoro ovvero presso gli Ispettorati dell'industria e del lavoro, per le provincie nelle quali gli Uffici del lavoro non siano costituiti. Gli accordi predetti sono obbligatori per tutti gli appartenenti alla categoria.

Art. 10.

I datori di lavoro debbono corrispondere ai loro dipendenti, in servizio nelle quattro giornate dell'anno 1944, nelle quali era dovuto il salario o lo stipendio ancorché non vi fosse stata prestazione di lavoro, o nelle altre comunque ad esse sostituite, la retribuzione relativa a quelle di dette giornate che non abbiano ancora pagata.

Nel calcolo di tale retribuzione si computano anche le indennità che, in base a norme, convenzioni od usi, non si considerano come facenti parte dello stipendio o del salario.

Non si computa tuttavia la maggiorazione per il lavoro festivo, eventualmente prevista da norme, convenzioni od usi.

Art. 11.

La gratifica straordinaria, la integrazione di gratifica natalizia e la retribuzione di cui al precedente articolo debbono essere corrisposte entro venti giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto.

Art. 12.

Per la conciliazione e la decisione delle controversie che potessero sorgere in conseguenza del presente decreto si osservano le disposizioni che regolano la conciliazione e la decisione delle controversie derivanti dall'applicazione del decreto legislativo Luogotenenziale 2 novembre 1944, n. 303.

Art. 13.

Le sanzioni previste per l'inosservanza degli obblighi derivanti dai contratti collettivi di lavoro si applicano alle violazioni delle norme del presente decreto.

Art. 14.

Il presente decreto entra in vigore il giorno successivo alla sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno.

Ordiniamo, a chiunque spetti, di osservare il presente decreto e di farlo osservare come legge dello Stato.

Dato a Roma, addì 25 gennaio 1945

UMBERTO DI SAVOIA

BONOMI — GRONCHI — TUPINI
— DE COURTÈS — SALERI

Visto, il Guardasigilli: TUPINI
Registrato alla Corte dei conti, addì 7 febbraio 1945
Atti del Governo, registro n. 2, foglio n. 59. — PERIA.

DECRETO LEGISLATIVO LUOGOTENENZIALE 25 gennaio 1945, n. 14.

Cessazione delle Commissioni uniche per gli affari del personale, istituite transitoriamente presso i Ministeri e ripristino degli organi normali per l'amministrazione e la disciplina del personale.

UMBERTO DI SAVOIA

PRINCIPE DI PIEMONTE

LUOGOTENENTE GENERALE DEL REGNO

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Visto il R. decreto-legge 12 aprile 1944, n. 109;

Visto il decreto legislativo Luogotenenziale 10 agosto 1944, n. 190;

Visto il decreto-legge Luogotenenziale 25 giugno 1944, n. 151;

Vista la deliberazione del Consiglio dei Ministri;

Sulla proposta del Presidente del Consiglio dei Ministri, Primo Ministro Segretario di Stato e Ministro per l'interno, di concerto con i Ministri per la grazia e giustizia, per il tesoro e per i trasporti;

Abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

Articolo unico.

A decorrere dal 1° marzo 1945 cessa l'efficienza del R. decreto-legge 12 aprile 1944, n. 109, e delle successive estensioni. Con la stessa decorrenza sono ripristinati gli organi, le cui attribuzioni erano state sospese con il citato decreto-legge.

Ordiniamo, a chiunque spetti, di osservare il presente decreto e di farlo osservare come legge dello Stato.

Dato a Roma, addì 25 gennaio 1945

UMBERTO DI SAVOIA

BONOMI — TUPINI — SOLERI —
CERABONA

Visto, il Guardasigilli: TUPINI

Registrato alla Corte dei conti, addì 7 febbraio 1945

Atti del Governo, registro n. 2, foglio n. 58. — PETTA

DECRETO LEGISLATIVO LUOGOTENENZIALE 25 gennaio 1945, n. 15.

Abrogazione della legge 24 luglio 1942, n. 1090, sull'esercizio di determinate attività artigianali.

UMBERTO DI SAVOIA

PRINCIPE DI PIEMONTE

LUOGOTENENTE GENERALE DEL REGNO

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Vista la legge 24 luglio 1942, n. 1090, che disciplina l'esercizio di alcune attività artigianali;

Visto il decreto-legge Luogotenenziale 25 giugno 1944, n. 151, riguardante, fra l'altro, la facoltà del Governo di emanare norme giuridiche;

Visto il R. decreto-legge 30 ottobre 1943, n. 2/B, modificato con R. decreto-legge 29 maggio 1944, n. 141, che sospende l'applicazione delle norme relative all'ema-

nazione, promulgazione, registrazione e pubblicazione dei Regi decreti e degli altri provvedimenti;

Vista la deliberazione del Consiglio dei Ministri;

Sulla proposta del Ministro per l'industria, il commercio e il lavoro, di concerto con il Ministro per l'interno e con quello per la grazia e giustizia;

Abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

Art. 1.

E' abrogata la legge 24 luglio 1942, n. 1090, che disciplina l'esercizio di alcune attività artigianali.

Art. 2.

Il presente decreto entra in vigore nel giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*.

Ordiniamo, a chiunque spetti, di osservare il presente decreto e di farlo osservare come legge dello Stato.

Dato a Roma, addì 25 gennaio 1945

UMBERTO DI SAVOIA

BONOMI — GRONCHI — TUPINI

Visto, il Guardasigilli: TUPINI

Registrato alla Corte dei conti, addì 6 febbraio 1945

Atti del Governo, registro n. 2, foglio n. 51. — PETTA

DECRETO LUOGOTENENZIALE 11 gennaio 1945.

Nomina dei commissari e dei vice commissari dell'Associazione nazionale combattenti.

UMBERTO DI SAVOIA

PRINCIPE DI PIEMONTE

LUOGOTENENTE GENERALE DEL REGNO

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Visto lo statuto organico dell'Associazione nazionale combattenti, approvato con R. decreto 8 dicembre 1932;

Visto il decreto Luogotenenziale 21 agosto 1944, col quale l'on. Ettore Viola e l'on. Vincenzo Bavaro furono nominati rispettivamente commissario straordinario e commissario aggiunto dell'Associazione medesima;

Visto il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri in data 3 settembre 1944, col quale l'avv. Genaro Fermariello, il prof. avv. Umberto Gazzoni, l'onorevole avv. Carlo Manes, l'on. avv. Francesco Musotto, l'avv. Guido Rodinò di Miglione furono nominati vice commissari della predetta Associazione;

Ritenuta la necessità di adeguare le norme statutarie dell'Associazione nazionale combattenti alle maggiori esigenze che, nell'attuale situazione, si presentano per raggiungimento dei suoi scopi;

Considerata l'opportunità di attribuire ai dirigenti della stessa Associazione più ampi poteri;

Visto il R. decreto-legge 21 agosto 1943, n. 739;

Visto il R. decreto-legge 30 ottobre 1943, n. 2/B;

Visto il R. decreto-legge 29 maggio 1944, n. 141;

Sulla proposta del Presidente del Consiglio dei Ministri, Primo Ministro Segretario di Stato;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

L'on. Ettore Viola e l'on. Vincenzo Bavaro cessano rispettivamente dalle cariche di commissario straordinario e commissario aggiunto dell'Associazione nazionale combattenti.

Art. 2.

L'on. avv. Luigi Gasparotto e l'on. Ettore Viola sono nominati, rispettivamente commissario generale e commissario generale aggiunto dell'Associazione nazionale combattenti, della quale avranno la legale rappresentanza a tutti gli effetti, sostituendosi agli organi statutari di amministrazione ed esercitando, anche distintamente, tutti i poteri che a termini dello statuto spettano agli organi direttivi e consultivi dell'ente e che potranno anche delegare al vice commissario generale e ai vice commissari di cui all'articolo seguente.

Art. 3.

L'on. Vincenzo Bavaro è nominato vice commissario generale dell'Associazione nazionale combattenti.

Sono confermati vice commissari dell'Associazione medesima i signori:

avv. Gennaro Fermariello, avv. prof. Umberto Gaz-
zoni, on. avv. Carlo Manes, on. avv. Francesco Musotto,
avv. Guido Rodinò di Miglione.

Art. 4.

- E' abrogata ogni disposizione contraria od incompatibile con il presente decreto che verrà comunicato alla Corte dei conti per la registrazione e pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno.

Dato a Roma, addì 11 gennaio 1945

UMBERTO DI SAVOIA

BONOMI

(154)

DECRETO MINISTERIALE 20 novembre 1944.

Scioglimento del Consiglio di amministrazione del Pollaio provinciale di Roma e nomina del commissario straordinario.

IL MINISTRO PER L'AGRICOLTURA E
PER LE FORESTE

Visto il R. decreto-legge 25 novembre 1937, n. 2298;
Visto il R. decreto-legge 21 agosto 1943, n. 739;

Ritenuta la necessità di procedere allo scioglimento del Consiglio di amministrazione del Pollaio provinciale di Roma e di delegarne le attribuzioni ad un commissario straordinario;

Decreta:

Il Consiglio di amministrazione del Pollaio provinciale di Roma è sciolto. L'amministrazione straordinaria del Pollaio stesso è affidata ad un commissario nella persona del dott. Mario Castelli.

Il presente decreto sarà inviato alla Corte dei conti per la registrazione e pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno.

Roma, addì 20 novembre 1944

Il Ministro: GULLO

(150)

DECRETO MINISTERIALE 23 gennaio 1945.

Nomina del commissario liquidatore della Confederazione fascista dei lavoratori delle aziende del credito e delle assicurazioni.

IL MINISTRO PER L'INDUSTRIA IL COMMERCIO
ED IL LAVORO

Visti gli articoli 1 e 4 del decreto legislativo Luogotenenziale 23 novembre 1944, n. 369, concernente la soppressione delle organizzazioni sindacali fasciste e la liquidazione dei rispettivi patrimoni;

Decreta:

Il dott. Gino Capogrossi-Colognesi è nominato commissario liquidatore della Confederazione fascista dei lavoratori delle aziende del credito e delle assicurazioni.

Il presente decreto sarà pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno.

Roma, addì 23 gennaio 1945

Il Ministro: GRONCHI

(141)

DECRETO MINISTERIALE 23 gennaio 1945.

Nomina del commissario liquidatore della Confederazione dei lavoratori del commercio.

IL MINISTRO PER L'INDUSTRIA IL COMMERCIO
ED IL LAVORO

Visti gli articoli 1 e 4 del decreto legislativo Luogotenenziale 23 novembre 1944, n. 369, concernente la soppressione delle organizzazioni sindacali fasciste e la liquidazione dei rispettivi patrimoni;

Decreta:

Il sig. Aladino Bibolotti è nominato commissario liquidatore della Confederazione fascista dei lavoratori del commercio.

Il presente decreto sarà pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno.

Roma, addì 23 gennaio 1945

Il Ministro: GRONCHI

(142)

DECRETO MINISTERIALE 23 gennaio 1945.

Nomina del commissario liquidatore della Confederazione fascista dei lavoratori dell'agricoltura.

IL MINISTRO PER L'INDUSTRIA IL COMMERCIO
ED IL LAVORO

Visti gli articoli 1 e 4 del decreto legislativo Luogotenenziale 23 novembre 1944, n. 369, concernente la soppressione delle organizzazioni sindacali fasciste e la liquidazione dei rispettivi patrimoni;

5723

134

8-2-1945 GAZZETTA UFFICIALE DEL REGNO D'ITALIA - N. 17

Decreta:

L'on. Achille Grandi è nominato commissario liquidatore della Confederazione fascista dei lavoratori dell'agricoltura.

Il presente decreto sarà pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno.

Roma, addì 23 gennaio 1945

Il Ministro: GRONCHI

(143)

DECRETO MINISTERIALE 23 gennaio 1945.

Nomina del commissario liquidatore della Confederazione fascista dei lavoratori dell'industria.

IL MINISTRO PER L'INDUSTRIA IL COMMERCIO
ED IL LAVORO

Visti gli articoli 1 e 4 del decreto legislativo Luogotenenziale 23 novembre 1944, n. 369, concernente la soppressione delle organizzazioni sindacali fasciste e la liquidazione dei rispettivi patrimoni;

Decreta:

Il dott. Oreste Lizzadri è nominato commissario liquidatore della Confederazione fascista dei lavoratori dell'industria.

Il presente decreto sarà pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno.

Roma, addì 23 gennaio 1945

Il Ministro: GRONCHI

(144)

DECRETO MINISTERIALE 26 gennaio 1945.

Autorizzazione al commissario liquidatore della Confederazione dei lavoratori dell'industria ad avvalersi dell'opera di due coadiutori.

IL MINISTRO PER L'INDUSTRIA IL COMMERCIO
ED IL LAVORO

Visto il decreto legislativo Luogotenenziale 23 novembre 1944, n. 369, concernente la soppressione delle organizzazioni sindacali fasciste e la liquidazione dei rispettivi patrimoni;

Decreta:

Ai sensi dell'art. 7 del decreto legislativo Luogotenenziale 23 novembre 1944, n. 369, il commissario liquidatore della Confederazione dei lavoratori dell'industria è autorizzato ad avvalersi dell'opera dei seguenti coadiutori:

dott. Lamberto Giannitelli e on. Domenico Marchiolo.

Il presente decreto sarà pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno.

Roma, addì 26 gennaio 1945

Il Ministro: GRONCHI

(145)

DECRETO MINISTERIALE 26 gennaio 1945.

Autorizzazione al commissario liquidatore della Confederazione dei lavoratori dell'agricoltura ad avvalersi dell'opera di due coadiutori.

IL MINISTRO PER L'INDUSTRIA IL COMMERCIO
ED IL LAVORO

Visto il decreto legislativo Luogotenenziale 23 novembre 1944, n. 369, concernente la soppressione delle organizzazioni sindacali fasciste e la liquidazione dei rispettivi patrimoni;

Decreta:

Ai sensi dell'art. 7 del decreto legislativo Luogotenenziale 23 novembre 1944, n. 369, il commissario liquidatore della Confederazione dei lavoratori dell'agricoltura è autorizzato ad avvalersi dell'opera dei seguenti coadiutori:

avv. Leopoldo Rubinacci e Raffaele Pastore.

Il presente decreto sarà pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno.

Roma, addì 26 gennaio 1945

Il Ministro: GRONCHI

(146)

DECRETO MINISTERIALE 26 gennaio 1945.

Autorizzazione al commissario liquidatore della Confederazione dei lavoratori del commercio ad avvalersi dell'opera di due coadiutori.

IL MINISTRO PER L'INDUSTRIA IL COMMERCIO
ED IL LAVORO

Visto il decreto legislativo Luogotenenziale 23 novembre 1944, n. 369, concernente la soppressione delle organizzazioni sindacali fasciste e la liquidazione dei rispettivi patrimoni;

Decreta:

Ai sensi dell'art. 7 del decreto legislativo Luogotenenziale 23 novembre 1944, n. 369, il commissario liquidatore della Confederazione dei lavoratori del commercio è autorizzato ad avvalersi dell'opera dei seguenti coadiutori:

rag. Augusto Colombo ed Eugenio Laricchiuta.

Il presente decreto sarà pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno.

Roma, addì 26 gennaio 1945

Il Ministro: GRONCHI

(147)

DECRETO MINISTERIALE 26 gennaio 1945.

Autorizzazione al commissario liquidatore della Confederazione dei lavoratori delle aziende del credito e delle assicurazioni ad avvalersi dell'opera di due coadiutori.

IL MINISTRO PER L'INDUSTRIA IL COMMERCIO
ED IL LAVORO

Visto il decreto legislativo Luogotenenziale 23 novembre 1944, n. 369, concernente la soppressione delle organizzazioni sindacali fasciste e la liquidazione dei rispettivi patrimoni;

Decreta:

Ai sensi dell'art. 7 del decreto legislativo Luogotenenziale 23 novembre 1944, n. 369, il commissario liquidatore della Confederazione dei lavoratori delle aziende del credito e delle assicurazioni è autorizzato ad avvalersi dell'opera dei seguenti coadiutori:

dott. Vittorio Angiolini e rag. Luciano Tamburano.

Il presente decreto sarà pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno.

Roma, addì 26 gennaio 1945

Il Ministro: GRONCHI

(148)

DECRETO MINISTERIALE 25 gennaio 1945.

Convalida dei provvedimenti di licenziamento di personale dell'Ente nazionale per l'artigianato e le piccole industrie.

IL MINISTRO PER L'INDUSTRIA IL COMMERCIO ED IL LAVORO

Visto il R. decreto 8 ottobre 1925, e successive modificazioni, concernente l'Ente nazionale per l'artigianato e le piccole industrie;

Visto il R. decreto 24 agosto 1928, n. 2431, che approva il relativo statuto, e successive modificazioni;

Visto il decreto legislativo Luogotenenziale 5 ottobre 1944, n. 249, sull'assetto della legislazione nei territori liberati;

Visto il decreto Ministeriale 28 ottobre 1944, con il quale è stato nominato un commissario straordinario per la gestione dell'Ente nazionale per l'artigianato e le piccole industrie;

Vista la lettera in data 9 dicembre 1944, n. 228, con la quale il commissario dell'Ente nazionale per l'artigianato e le piccole industrie propone la convalida dei provvedimenti di licenziamento disposti dall'Ente stesso sotto l'impero del sedicente governo della repubblica sociale italiana;

Considerato che la situazione finanziaria dell'Ente nazionale per l'artigianato e le piccole industrie non consente, fra l'altro, per le attuali contingenze, di confermare o mantenere in servizio il personale, se non nei limiti strettamente necessari alla sua ridotta attività;

Decreta:

Art. 1.

Sono convalidati, al 31 ottobre 1943, i provvedimenti di licenziamento disposti, sotto l'impero del sedicente governo della repubblica sociale italiana, dall'Ente nazionale per l'artigianato e le piccole industrie per il personale della sede centrale, delle Delegazioni interprovinciali di Napoli, Aquila, Bari, Reggio Calabria, Palermo e Cagliari e della Sezione autonoma di credito per l'artigianato e le piccole industrie.

Art. 2.

Il presente decreto sarà pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno.

Roma, addì 25 gennaio 1945

Il Ministro: GRONCHI

(151)

DECRETO MINISTERIALE 28 gennaio 1945.

Nomina del presidente, del vice presidente e dei membri del Consiglio di amministrazione della Cassa centrale di risparmio « Vittorio Emanuele » per le provincie siciliane, con sede in Palermo.

IL MINISTRO PER IL TESORO

Veduto il R. decreto-legge 12 marzo 1936, n. 375, sulla difesa del risparmio e sulla disciplina della funzione creditizia, modificato con le leggi 7 marzo 1938, n. 141, 7 aprile 1938, n. 636, 10 giugno 1940, n. 933, e 3 dicembre 1942, n. 1752;

Veduto il R. decreto-legge 24 febbraio 1938, n. 204, recante norme per l'amministrazione delle Casse di risparmio e dei Monti di credito su pegno di prima categoria, convertito nella legge 3 giugno 1938, n. 778;

Veduto il decreto legislativo Luogotenenziale 14 settembre 1944, n. 226, concernente la soppressione dell'Ispettorato per la difesa del risparmio e per l'esercizio del credito ed il passaggio delle sue attribuzioni e facoltà al Ministero del tesoro;

Ritenuta la necessità di provvedere alla ricostruzione del Consiglio di amministrazione della Cassa centrale di risparmio « Vittorio Emanuele » per le provincie siciliane, con sede in Palermo;

Veduto l'art. 7 dello statuto della Cassa predetta, approvato con decreto del Capo del Governo in data 1° maggio 1940, n. 1738;

Decreta:

Il prof. Lauro Chiazzese e l'avv. Giuseppe Alessi sono nominati, rispettivamente, presidente e vice presidente del Consiglio di amministrazione della Cassa centrale di risparmio « Vittorio Emanuele » per le provincie siciliane, con sede in Palermo, per la durata di un quinquennio a decorrere dalla data di pubblicazione del presente decreto.

I sigg. Cesare Sessa, avv. Giovanni Cartia, on. Giovanni Guarino Amella, on. Giuseppe Scialabra, on. Enrico La Loggia, comm. Carmelo Patanè e conte Mario Tommaso Gargallo, sono nominati membri del Consiglio di amministrazione della Cassa medesima per la durata di un quadriennio a far tempo dalla data predetta.

Il presente decreto sarà pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno.

Roma, addì 28 gennaio 1945

(149)

Il Ministro: SOLERI

DECRETO MINISTERIALE 30 gennaio 1945.

Tariffa unica per i trasporti di cose su strada con automezzi.

IL MINISTRO PER L'INDUSTRIA, COMMERCIO E LAVORO

DI CONCERTO CON

IL MINISTRO PER I TRASPORTI

Visto il decreto Ministeriale 31 maggio 1944 che fissa i corrispettivi per i trasporti di cose su strada con automezzi;

Visto il decreto legislativo Luogotenenziale 17 agosto 1944, n. 188, che stabilisce l'istituzione dell'Ente Nazionale Autotrasporti Cose (E.N.A.C.);

Ritenuta la necessità di adeguare i corrispettivi stessi alla situazione contingente;

Sentito il Comitato interministeriale dei prezzi;

Decreta:

Articolo unico.

I corrispettivi per i trasporti di cose con automezzi non potranno superare quelli indicati nelle unite tabelle e norme di applicazione.

Il presente decreto ha effetto dal 1° febbraio 1945.

Roma, addì 30 gennaio 1945

Il Ministro per l'industria
commercio e lavoro
GRONCHI

Il Ministro per i trasporti
CERADONA

ALLEGATO A

QUOTE DI INGAGGIO E QUOTE CHILOMETRICHE

Portate degli automezzi	Quota fissa di ingaggio Lire	Quota chilometrica Lire per q.lo-km. indivisibile
Fino a 5 q.li	210	2,150
» 6 »	234	2,107
» 7 »	258	2,064
» 8 »	282	2,021
» 9 »	306	1,979
» 10 »	330	1,937
» 11 »	356	1,900
» 12 »	382	1,862
» 13 »	408	1,824
» 14 »	434	1,787
» 15 »	460	1,750
» 16 »	486	1,714
» 17 »	512	1,679
» 18 »	538	1,645
» 19 »	564	1,612
» 20 »	590	1,580
» 21 »	614	1,550
» 22 »	638	1,520
» 23 »	662	1,491
» 24 »	686	1,462
» 25 »	710	1,434
» 26 »	734	1,407
» 27 »	758	1,381
» 28 »	782	1,356
» 29 »	806	1,332
» 30 »	830	1,309
» 31 »	854	1,287
» 32 »	878	1,265
» 33 »	902	1,244
» 34 »	926	1,225
» 35 »	950	1,207
Fino a 36 q.li	974	1,189
» 37 »	998	1,172
» 38 »	1.022	1,156
» 39 »	1.046	1,141
» 40 »	1.070	1,126
» 41 »	1.094	1,112
» 42 »	1.118	1,099
» 43 »	1.142	1,086
» 44 »	1.166	1,074
» 45 »	1.190	1,062
» 46 »	1.214	1,051
» 47 »	1.238	1,040
» 48 »	1.262	1,030
» 49 »	1.286	1,021
» 50 »	1.310	1,012
Da 51 a 52 q.li	1.333	1,004
» 53 » 54 »	1.379	0,988
» 55 » 56 »	1.425	0,974
» 57 » 58 »	1.471	0,960
» 59 » 60 »	1.517	0,948
» 61 » 62 »	1.561	0,937
» 63 » 64 »	1.603	0,927
» 65 » 66 »	1.645	0,917
» 67 » 68 »	1.687	0,909
» 69 » 70 »	1.729	0,901
» 71 » 73 »	1.769	0,893
» 74 » 76 »	1.826	0,883
» 77 » 79 »	1.883	0,874
» 80 » 82 »	1.940	0,865
» 83 » 85 »	1.991	0,856
» 86 » 88 »	2.042	0,848
» 89 » 91 »	2.093	0,842
» 92 » 94 »	2.144	0,836
» 95 » 97 »	2.195	0,832
» 98 » 99 »	2.246	0,829
» 100 » 109 »	2.289	0,827
» 110 » 119 »	2.430	0,820
» 120 » 129 »	2.570	0,815
» 130 » 139 »	2.700	0,812
» 140 » 149 »	2.800	0,809
» 150 » 159 »	2.900	0,806
» 160 » 169 »	2.990	0,804
» 170 » 179 »	3.070	0,802
» 180 ed oltre	3.160	0,800

ALLEGATO B.

NORME PER L'APPLICAZIONE

I. — NORME GENERALI.

Agli effetti dell'applicazione delle tariffe di cui al presente decreto, s'intende:

- a) per *autotreno* un autoveicolo atto al trasporto di cose composto congiuntamente di motrice e di rimorchio;
- b) per *autocarro* un veicolo atto al trasporto di cose costituito dalla sola motrice;
- c) per *motocarro* un autoveicolo a tre ruote, atto al trasporto di cose, avente portata utile compresa fra 350 e 1000 kg. e gli analoghi tipi di portata superiore, ancora eccezionalmente in circolazione;
- d) per *motofurgone* un autoveicolo a tre ruote, atto al trasporto di cose, avente portata utile inferiore o eguale a 350 kg.;
- e) per *automezzo* indistintamente l'autotreno, l'autocarro, il motocarro ed il motofurgone;
- f) per *portata utile* quella indicata nella licenza di circolazione e solo ad essa bisogna riferirsi nel calcolare il corrispettivo dovuto al trasporto (salvo le eccezioni più sotto elencate);
- g) per *sosta*, il tempo intercedente tra il momento in cui l'automezzo giunge al luogo di carico o scarico e quello in cui riparte da detto luogo;
- h) per *luogo di ingaggio*, il luogo dove è la stazione o l'ufficio dell'ENAC dalla quale il trasporto dipende.

II. — STRUTTURA DELLA TARIFFA.

La tariffa è composta:

- a) da una quota di ingaggio, dovuta indipendentemente dalla distanza che l'automezzo deve percorrere e comprensiva del compenso per il percorso autorimessa-luogo d'ingaggio e ritorno;
 - b) da una quota chilometrica;
 - c) da una maggiorazione di L. 0,06 per ogni q.le-km. effettuato, non applicabile ai motofurgoni;
 - d) dell'imposta sull'entrata.
- le quote di cui alle lettere a) e b) risultano dalle allegato tabelle;
- le quote di cui alle lettere c) e d) devono essere computate in aggiunta a quelle risultanti da dette tabelle.
- Pertanto, salvo le eccezioni di cui ai punti seguenti, a ciascun trasporto si applica:

- a) la quota fissa di ingaggio;
- b) la quota chilometrica e la maggiorazione di cui alla precedente lettera c), sia sul percorso di andata a carico, sia su quello di ritorno a vuoto o viceversa;
- c) l'imposta sull'entrata sul totale delle voci precedenti, dovuta per ciascun trasporto nella misura stabilita dalla legge.

Dette tariffe sono le massime in ogni caso applicabili ed i prefetti, sentiti i direttori compartimentali dell'ENAC, hanno facoltà di ridurre le quote di ingaggio e le quote chilometriche nei limiti del 10 % per quelle province nelle quali il minor costo della vita giustifichi tale riduzione.

Per i trasporti di massa e specialmente per quelli che interessano l'alimentazione, i direttori provinciali e compartimentali promuoveranno speciali accordi forfetari con gli Enti interessati, in diminuzione delle presenti tariffe, eventualmente indicando la gara fra gli autotrasportatori per l'appalto di tali trasporti.

III. — CARICO, STIVATURA E SCARICO.

Il carico, la stivatura e lo scarico delle merci devono essere eseguiti rispettivamente a cura e spese del mittente e del destinatario.

IV. — PESO TASSABILE.

Salvo le eccezioni di cui ai punti seguenti, le tariffe si applicano sulla portata utile dell'automezzo.

V. — DISTANZA TASSABILE.

Salvo le eccezioni di cui ai punti seguenti, le tariffe si applicano sul percorso: luogo di ingaggio, luogo di scarico del trasporto e ritorno.

L'itinerario tassabile è quello effettivamente seguito dall'automezzo tenendo conto delle necessarie deviazioni e delle circonvallazioni.

Le distanze si desumono dalla carta automobilistica al 200.000 della Consociazione Turistica Italiana (T.C.I.).

VI. — EFFETTUAZIONE DI PIU' TRASPORTI CON LO STESSO AUTOMEZZO.

Se con lo stesso automezzo vengono contemporaneamente effettuate più spedizioni, da caricare e scaricare nello stesso luogo, le tasse si applicano, come se si trattasse di un unico trasporto, sulla portata utile dell'automezzo e si ripartiscono poi fra i vari trasporti in proporzione al peso di ciascuno.

Quando invece il carico e lo scarico non avvengono negli stessi luoghi, ma tuttavia trattasi di spedizioni da effettuare con lo stesso automezzo e sullo stesso itinerario (il cui termine sarà stabilito dal trasporto destinato più lontano) per ciascun trasporto sarà dovuta la quota di ingaggio che competerebbe per un automezzo di portata utile pari al peso reale del trasporto medesimo, mentre la quota chilometrica sarà calcolata sulla portata utile del mezzo e ripartita poi, così come la maggiorazione cui al punto II lettera c), tra i vari trasporti in proporzione dei q.le-km. di ciascuno.

Qualora la somma delle varie quote di ingaggio calcolate come è detto sopra, risulti inferiore alla quota di ingaggio che sarebbe dovuta in base alla portata utile dell'automezzo, si applicherà quest'ultima, ripartendola poi, come avviene per la quota chilometrica, fra i vari trasporti proporzionalmente ai q.le-km. di ciascuno.

VII. — TRASPORTI EFFETTUATI UTILIZZANDO PERCORSI A VUOTO.

L'automezzo che, in relazione ad un primo trasporto, deve effettuare un determinato percorso a vuoto, può essere utilizzato per un altro trasporto da effettuare sul percorso medesimo.

Al nuovo trasporto si applica la tariffa che competerebbe per un automezzo di portata utile pari al peso reale del trasporto medesimo e per la distanza che questo effettivamente deve percorrere.

Il mittente del primo trasporto pagherà in tal caso la quota chilometrica e la maggiorazione di cui al punto II lettera c) afferente al percorso che si sarebbe dovuto effettuare a vuoto, diminuita della quota chilometrica e della maggiorazione sopra detta che viene a pagare il nuovo trasporto.

VIII. — TRASPORTI IN SERIE.

Se l'automezzo, effettuato il primo trasporto, anziché rientrare direttamente al luogo d'ingaggio, viene utilizzato per altre spedizioni poste su itinerario diverso da quello di ritorno, la tariffa da applicare a ciascun trasporto deve essere computata come segue:

- a) calcolando la quota di ingaggio in rapporto alla portata utile del mezzo;
- b) calcolando la quota chilometrica e la maggiorazione di cui al punto II lettera c) per il percorso da ciascuno effettuato a carico, pure in base alla portata utile dell'automezzo;
- c) attribuendo a ciascuno una parte della quota chilometrica e della maggiorazione di cui al punto II lettera c) competente al percorso ed al percorso a vuoto (sempre calcolata in base alla portata utile dell'automezzo) in proporzione dei chilometri da ciascuno effettuati a carico.

IX. — EFFETTUAZIONE DI PIU' TRASPORTI NELLA MEDESIMA GIORNATA.

Se un automezzo effettua più trasporti nella medesima giornata la quota di ingaggio deve essere riscossa una sola volta (calcolandola naturalmente sulla portata utile dell'automezzo) e ripartita in parti proporzionali ai q.le-km. da ciascun trasporto effettuati.

X. — MAGGIORAZIONE DELLA TARIFFA.

Quando, per disposizione del mittente, che dovrà tassativamente risultare da un documento scritto, il trasporto venga effettuato nelle ore notturne (cioè da 2 ore dopo il tramonto del sole all'alba) e dopo 8 ore dal momento in cui l'automezzo è stato posto a disposizione, la quota di ingaggio e le quote chilometriche saranno aumentate del 7 % nel primo caso e del 4,5 % nel secondo caso. Tale maggiorazione non si applica nel caso di prosecuzione di viaggio o di ritorno a vuoto.

5721 0

Per gli automezzi costruiti con attrezzatura fissa e destinati al trasporto continuo ed esclusivo di determinate cose, la cui natura risulterà da apposita annotazione sulla licenza di circolazione, si applicheranno la quota di ingaggio e la quota chilometrica aumentate del 10 %.

Per i colli di straordinario peso, cioè per quelli eccedenti la metà della portata utile dell'automezzo, la quota di ingaggio e la quota chilometrica saranno pure aumentate del 10 %.

Per gli autotreni cisterna e le autocisterne saranno invece aumentate del 20 %.

XI. — TEMPO A DISPOSIZIONE PER IL CARICO E LO SCARICO.

Le presenti tariffe sono comprensive del tempo occorrente per le operazioni di carico e scarico, che devono effettuarsi nel tempo massimo di 80 q.li all'ora per gli autotreni e di q.li 40 all'ora per gli altri automezzi.

Ogni perditempo dovuto ad operazioni di carico e scarico oltre i limiti sopra indicati, o ad altre ragioni comunque imputabili al mittente ed al destinatario, è penalizzato nella misura seguente per ogni ora o frazione di ora:

L. 300 per gli autotreni di portata utile superiore a 120 quintali;

L. 250 per gli autotreni di portata utile fino a 120 q.li;

L. 200 per gli autocarri di portata utile superiore a 30 quintali;

L. 150 per i motocarri ed i motofurgoni.

XII. — PERNOTTAZIONI.

Se un automezzo resta impegnato durante la notte, cioè da due ore dopo il tramonto all'alba del giorno successivo, deve essere corrisposto al vettore, in aggiunta alla tariffa, la somma di L. 400 per ogni pernottazione.

(155)

DECRETO MINISTERIALE 6 febbraio 1945.

Determinazione delle industrie alle quali sono applicabili le disposizioni del decreto legislativo Luogotenenziale 11 gennaio 1945, n. 8, relative al graduale pagamento delle passività cambiarie.

IL MINISTRO PER L'INDUSTRIA IL COMMERCIO ED IL LAVORO

DI CONCERTO CON

IL MINISTRO PER IL TESORO

Visto il decreto legislativo Luogotenenziale 11 gennaio 1945, n. 8, concernente il graduale pagamento di passività cambiarie;

Vista l'istanza del 16 gennaio 1945, n. 235, dell'Associazione nazionale industrie cinematografiche ed affini, con la quale si chiedeva che venisse disposta l'applicazione del decreto predetto alla industria e al commercio cinematografici;

Ritenuto che gli eventi bellici impediscono alle imprese sinudicate ogni collegamento con le filiali del Nord e con i mercati di esportazione ed inoltre riducono la circolazione dei films di produzione italiana;

Ritenuto che pertanto può accogliersi l'istanza dell'Associazione sopraricordata;

Decreta:

Alle imprese industriali e commerciali cinematografiche è applicabile il decreto legislativo Luogotenenziale

11 gennaio 1945, n. 8, concernente il graduale pagamento di passività cambiarie.

Il presente decreto verrà pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale del Regno*.

Roma, addì 6 febbraio 1945

Il Ministro per l'Industria
il commercio ed il lavoro
GRONCHI

Il Ministro per il tesoro
SOLERI

(166)

DISPOSIZIONI E COMUNICATI

MINISTERO DELL'INDUSTRIA DEL COMMERCIO E DEL LAVORO

Comunicato del Comitato interministeriale dei prezzi (Circolare n. 1)

Con circolare n. 1 del 25 gennaio c. a., il Comitato interministeriale dei prezzi, in base alle facoltà ad esso concesse nell'art. 4 del decreto legislativo Luogotenenziale del 19 ottobre 1944, n. 347, ha dato facoltà, nei casi di urgenza, ai Comitati provinciali di modificare i prezzi delle merci legalmente autorizzati alla data dell'8 settembre 1943 e non successivamente modificati da disposizioni del Governo legale. La stessa facoltà, con le stesse restrizioni, compete ai Comitati provinciali rispetto ai prezzi diversamente determinati successivamente alla data dell'8 settembre 1943.

I prezzi determinati dai Comitati provinciali avranno efficacia sino a quando non intervengano disposizioni di carattere generale che regolino la materia su base nazionale.

Per i prezzi dei servizi e delle prestazioni, i Comitati provinciali raccoglieranno le richieste di aumento che ad essi perverranno e le trasmetteranno, con le loro osservazioni e proposte, al Comitato che si riserva di trattare la questione con criteri unitari.

(160)

Proroga della gestione straordinaria della Società anonima cooperativa di consumo «Unione cooperativa di consumo», con sede a Pieve a Settimo.

Con decreto del Ministro per l'Industria, il commercio e il lavoro, in data 29 gennaio 1945, si proroga al 30 aprile 1945 la gestione straordinaria della Società anonima cooperativa di consumo «Unione cooperativa di consumo», con sede a Pieve a Settimo, e si conferiscono al cav. uff. Silvio Mura, commissario della cooperativa stessa, le facoltà dell'assemblea dei soci per deliberare lo scioglimento della cooperativa, per approvare il bilancio 1944, e per nominare il collegio dei sindaci.

L'efficacia delle relative deliberazioni è subordinata all'approvazione del Ministero dell'Industria, commercio e lavoro.

(161)

Ratifica della nomina del commissario della Società cooperativa «Consumo esercenti latterie» in Livorno.

Con decreto del Ministro per l'Industria, il commercio e il lavoro, in data 29 gennaio 1945, si ratifica il provvedimento adottato dal prefetto di Livorno in data 16 dicembre 1944, relativo alla nomina del dott. rag. Mario Radogna a commissario della Società cooperativa «Consumo esercenti latterie» con sede in Livorno.

(162)

8-2-1945 - GAZZETTA UFFICIALE DEL REGNO D'ITALIA - N. 17

139

MINISTERO DEL TESORO

DIVISIONE 1^a - PORTAFOLIO

Media dei titoli del 13 dicembre 1944

Rendita 3,50 % 1906	L. 120,50
Id. 3,50 % 1902	95 —
Id. 3 % lordo	72 —
Id. 5 % 1935	97,70
Redimibile 3,50 % 1934	88,70
Id. 5 % 1936	98,10
Obbligaz. Venezia 3,50 %	95,50
Buoni del Tesoro 5 % (15 giugno 1948)	97,75
Id. 5 % (15 febbraio 1949)	96,90
Id. 5 % (15 febbraio 1950)	96,55
Id. 5 % (15 settembre 1950)	96,55
Id. 5 % (15 aprile 1951)	96,55
Id. 4 % (15 settembre 1951)	88,60

Media dei titoli del 14 dicembre 1944

Rendita 3,50 % 1906	L. 120 —
Id. 3,50 % 1902	95 —
Id. 3 % lordo	72 —
Id. 5 % 1935	97,65
Redimibile 3,50 % 1934	88,75
Id. 5 % 1936	98,20
Obbligaz. Venezia 3,50 %	95,50
Buoni del Tesoro 5 % (15 giugno 1948)	97,55
Id. 5 % (15 febbraio 1949)	96,90
Id. 5 % (15 febbraio 1950)	96,60
Id. 5 % (15 settembre 1950)	96,60
Id. 5 % (15 aprile 1951)	96,65
Id. 4 % (15 settembre 1951)	88,60

Media dei titoli del 15 dicembre 1944

Rendita 3,50 % 1906	L. 119,50
Id. 3,50 % 1902	95 —
Id. 3 % lordo	72 —
Id. 5 % 1935	97,50
Redimibile 3,50 % 1934	88,30
Id. 5 % 1936	98,20
Obbligaz. Venezia 3,50 %	95,50
Buoni del Tesoro 5 % (15 giugno 1948)	97,30
Id. 5 % (15 febbraio 1949)	96,90
Id. 5 % (15 febbraio 1950)	96,40
Id. 5 % (15 settembre 1950)	96,35
Id. 5 % (15 aprile 1951)	96,35
Id. 4 % (15 settembre 1951)	88,40

Media dei titoli del 18 dicembre 1944

Rendita 3,50 % 1906	L. 116 —
Id. 3,50 % 1902	95 —
Id. 3 % lordo	72 —
Id. 5 % 1935	97,15
Redimibile 3,50 % 1934	87,80
Id. 5 % 1936	98,20
Obbligaz. Venezia 3,50 %	95,50
Buoni del Tesoro 5 % (15 giugno 1948)	96,70
Id. 5 % (15 febbraio 1949)	96,10
Id. 5 % (15 febbraio 1950)	96,05
Id. 5 % (15 settembre 1950)	96,10
Id. 5 % (15 aprile 1951)	96,10
Id. 4 % (15 settembre 1951)	88,05

Media dei titoli del 19 dicembre 1944

Rendita 3,50 % 1906	L. 116,50
Id. 3,50 % 1902	95 —
Id. 3 % lordo	72 —
Id. 5 % 1935	97,60
Redimibile 3,50 % 1934	88,30
Id. 5 % 1936	98,20
Obbligaz. Venezia 3,50 %	95,50
Buoni del Tesoro 5 % (15 giugno 1948)	97,05
Id. 5 % (15 febbraio 1949)	96,50
Id. 5 % (15 febbraio 1950)	96,55
Id. 5 % (15 settembre 1950)	96,55
Id. 5 % (15 aprile 1951)	96,60
Id. 4 % (15 settembre 1951)	88,50

Media dei titoli del 20 dicembre 1944

Rendita 3,50 % 1906	L. 117 —
Id. 3,50 % 1902	95 —
Id. 3 % lordo	72 —
Id. 5 % 1935	97,60
Redimibile 3,50 % 1934	88,35
Id. 5 % 1936	98 —
Obbligaz. Venezia 3,50 %	95,50
Buoni del Tesoro 5 % (15 giugno 1948)	97,10
Id. 5 % (15 febbraio 1949)	96,70
Id. 5 % (15 febbraio 1950)	96,45
Id. 5 % (15 settembre 1950)	96,40
Id. 5 % (15 aprile 1951)	96,40
Id. 4 % (15 settembre 1951)	88,50

Media dei titoli del 21 dicembre 1944

Rendita 3,50 % 1906	L. 116,80
Id. 3,50 % 1902	95 —
Id. 3 % lordo	72 —
Id. 5 % 1935	97,50
Redimibile 3,50 % 1934	88,30
Id. 5 % 1936	98,20
Obbligaz. Venezia 3,50 %	95,50
Buoni del Tesoro 5 % (15 giugno 1948)	97,15
Id. 5 % (15 febbraio 1949)	96,60
Id. 5 % (15 febbraio 1950)	96,35
Id. 5 % (15 settembre 1950)	96,30
Id. 5 % (15 aprile 1951)	96,25
Id. 4 % (15 settembre 1951)	88,60

Media dei titoli del 22 dicembre 1944

Rendita 3,50 % 1906	L. 117,25
Id. 3,50 % 1902	95 —
Id. 3 % lordo	72 —
Id. 5 % 1935	97,75
Redimibile 3,50 % 1934	88,30
Id. 5 % 1936	98,40
Obbligaz. Venezia 3,50 %	95,50
Buoni del Tesoro 5 % (15 giugno 1948)	97,40
Id. 5 % (15 febbraio 1949)	96,80
Id. 5 % (15 febbraio 1950)	96,30
Id. 5 % (15 settembre 1950)	96,25
Id. 5 % (15 aprile 1951)	96,35
Id. 4 % (15 settembre 1951)	88,55

Media dei titoli del 27 dicembre 1944

Rendita 3,50 % 1906	L.	117,25
Id. 3,50 % 1902	"	95 —
Id. 3 % lordo	"	72 —
Id. 5 % 1935	"	97,85
Redimibile 3,50 % 1934	"	88 —
Id. 5 % 1936	"	98,75
Obbligaz. Venezia 3,50 %	"	95,50
Buoni del Tesoro 5 % (15 giugno 1948)	"	97,35
Id. 5 % (15 febbraio 1949)	"	96,50
Id. 5 % (15 febbraio 1950)	"	96,30
Id. 5 % (15 settembre 1950)	"	96,30
Id. 5 % (15 aprile 1951)	"	96,35
Id. 4 % (15 settembre 1951)	"	88,40

Media dei titoli del 28 dicembre 1944

Rendita 3,50 % 1906	L.	117,25
Id. 3,50 % 1902	"	95 —
Id. 3 % lordo	"	72 —
Id. 5 % 1935	"	97,75
Redimibile 3,50 % 1934	"	88,30
Id. 5 % 1936	"	98,75
Obbligaz. Venezia 3,50 %	"	95,50
Buoni novennali 5 % (15 giugno 1948)	"	97,50
Id. 5 % (15 febbraio 1949)	"	96,60
Id. 5 % (15 febbraio 1950)	"	96,35
Id. 5 % (15 settembre 1950)	"	96,35
Id. 5 % (15 aprile 1951)	"	96,40
Id. 4 % (15 settembre 1951)	"	88,35

Media dei titoli del 29 dicembre 1944

Rendita 3,50 % 1906	L.	117,10
Id. 3,50 % 1902	"	95 —
Id. 3 % lordo	"	72 —
Id. 5 % 1935	"	98,80
Redimibile 3,50 % 1934	"	88,60
Id. 5 % 1936	"	98,75
Obbligaz. Venezia 3,50 %	"	95,50
Buoni novennali 5 % (15 giugno 1948)	"	97,50
Id. 5 % (15 febbraio 1949)	"	97 —
Id. 5 % (15 febbraio 1950)	"	96,40
Id. 5 % (15 settembre 1950)	"	96,40
Id. 5 % (15 aprile 1951)	"	96,40
Id. 4 % (15 settembre 1951)	"	88,50

GIOLITTI GIUSEPPE, direttore

SANTI RAFFAELE, gerente

Roma - Istituto Poligrafico dello Stato - G. C.

MINISTERO DELLA PUBBLICA ISTRUZIONE

Diffida per smarrimento di diploma di laurea

Il dott. Giovanni Lala di Luigi, nato a Angrogna (Torino) il 6 agosto 1918, ha dichiarato di avere smarrito il proprio diploma di laurea in giurisprudenza conseguito presso la Regia università di Roma nel 1940.

Se ne dà notizia ai sensi e per gli effetti dell'art. 50, secondo capoverso, del R. decreto 4 giugno 1938, n. 1269, diffidando gli eventuali possessori del diploma smarrito a consegnarlo alla Regia università di Roma.

(163)

DISPOSIZIONI E COMUNICATI
DEL GOVERNO MILITARE ALLEATO

Io, Brigadiere Generale G. R. UPJOHN, Sottocapo di Stato Maggiore della Commissione Alleata, con la presente ordino che i decreti contenuti nel numero 10 del 23 gennaio 1945 della *Gazzetta Ufficiale* entrino in vigore ed abbiano piena forza ed effetto di legge in ogni Provincia del territorio soggetto al Governo Militare Alleato a partire dalla data in cui il Prefetto di tale Provincia riceverà dalla Commissione Alleata una copia del presente numero della *Gazzetta Ufficiale*.

In data 3 febbraio 1945

G. R. UPJOHN

BRIGADIERE GENERALE

Sottocapo di Stato Maggiore
della Commissione Alleata

(165)

Io, Brigadiere Generale G. R. UPJOHN, Sottocapo di Stato Maggiore della Commissione Alleata, con la presente ordino che i decreti contenuti nel numero 11 del 25 gennaio 1945 della *Gazzetta Ufficiale* entrino in vigore ed abbiano piena forza ed effetto di legge in ogni Provincia del territorio soggetto al Governo Militare Alleato a partire dalla data in cui il Prefetto di tale Provincia riceverà dalla Commissione Alleata una copia del presente numero della *Gazzetta Ufficiale*.

In data 4 gennaio 1945

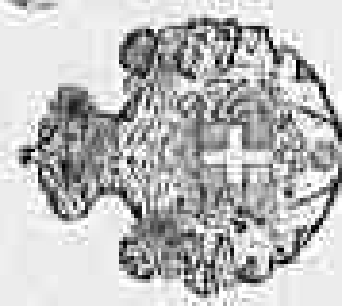
G. R. UPJOHN

BRIGADIERE GENERALE

Sottocapo di Stato Maggiore
della Commissione Alleata

(164)

I. G. M. 239



Ministero delle Comunicazioni

ISPettorato GENERALE DELLA MOTORIZZAZIONE CIVILE
E DEI TRASPORTI IN CONCESSIONE

Servizio _____ Sez. _____

Prot. N.° _____ Allegati _____

OGGETTO: Tariffe E.N.A.C.

Come già esposto verbalmente l'E.N.A.C. ha compilato, alcuni mesi or sono, le tariffe da applicarsi obbligatoriamente al trasporto delle merci, e partire dall'entrata in funzione dell'E.N.A.C.

Tali tariffe furono, naturalmente, fissate in rapporto alla reale situazione di allora, tenendo conto sia del costo degli autocarri, delle gomme e delle parti di ricambio, sia dell'alto costo della vita in generale.

Essendo passati diversi mesi da allora ed avendo avuto nuovi aumenti nei prezzi e nel costo della vita, i trasportatori hanno fatto presente la necessità di rivedere le suaccennate tariffe sulla base della situazione attuale ed hanno sottoposto una nuova analisi del costo (allegato A).

I Servizi dell'ENAC

As already stated verbally, E.N.A.C. had arranged, some months ago, the rates to be compulsory applied for the transporting of goods, at the entering into function of the E.N.A.C.

Such fares were, naturally, fixed according to the actual situation such of the cost of motortrucks, tires, parts and repairs, however of the high cost of living in general.

Many months have passed since and raises have occurred in prices and cost of living, so that the carriers have presented the necessity to revise the above rates on the basis of present situation and have submitted a new cost analysis (see enclosure A).

The Offices of the E.N.A.C. have then studied the question on the basis of the attached cost analysis (see enclosure B).

Object: E.N.A.C. rates

Risposta al p.° del _____

Serv. _____ Sez. _____ N.° _____

At To Col. L.D. Densmore

Acting Vice President of

Economic Section - A.C. -

R O M E

Ted Gurn
Please get this translated
& see me Monday
Tay

Servizio Leg.Prot. N. Megali

Acting Vice President of

Economic Section - A. C.

R O M E

Risposta al P. del

Sec. N.OGGETTO: tariffe E.N.A.C.Object: E.N.A.C. rates

Come già esposto verbalmente l'E.N.A.C. ha compilato, alcuni mesi or sono, le tariffe da applicarsi obbligatoriamente al trasporto delle merci, a partire dall'entrata in funzione dell'E.N.A.C.

Tali tariffe furono, naturalmente, fissate in rapporto alla reale situazione di allora, tenendo conto sia del costo degli autocarri, delle gomme e delle parti di ricambio, sia dell'alto costo della vita in generale.

Essendo passati diversi mesi da allora ed avendo avuto nuovi aumenti nei prezzi e nel costo della vita, i trasportatori hanno fatto presente la necessità di rivedere le suaccennate tariffe sulla base della situazione attuale ed hanno sottoposto una nuova analisi del costo (allegato A).

I Servizi dell'ENAC hanno pertanto studiato di nuovo la questione sulla base dell'unità analisi di costo

As already stated verbally, E.N.A.C. had arranged, some months ago, the rates to be compulsory applied for the transporting of goods, at the entering into function of the E.N.A.C.

Such fares were, naturally, fixed according to the actual situation such of the cost of motortrucks, tires, parts and repairs, however of the high cost of living in general.

Many months have passed since and raises have occurred in prices and cost of living, so that the carriers have presented the necessity to revise the above rates on the basis of present situation and have submitted a new cost analysis (see enclosure A).

The Offices of the E.N.A.C. have then studied the question on the basis of the attached cost analysis (encl.B) which is largely inferior to those presented by the carriers

and have prepared the new table of fares (encl. C) which presents the advantage, for the shippers and for the consumer, to be lower than the fares actually applied now by the carriers.

The previous fares were only on the basis of rates per kilometer varying according with the distance (system of differential fares).

New fares are composed with :

- a- a rate per kilometer
- b- a special fixed rate (quota d'ingaggio)

due independently from the distance of the journey and including the price for the distance from the garage to the locality of loading and viceversa.

With the above mentioned special fixed rate (quota d'ingaggio), the new fares realize the same principle of differentiality.

This special fixed rate permits also to simplify the formation of the fares and avoids many claims.

Practically it results that such special fixed rate has a greater incidence on the short distances and a very small one on the long distances.

For example, the cost for an autotrain of 140 Cl. and for 20 Km. would be :

(allegato B), che è notevolmente inferiore a quella presentata dai trasportatori ed hanno preparato le nuove tariffe (all. C), che presentano il vantaggio, per il mittente e quindi per il consumatore, di essere inferiori alle tariffe realmente applicate ora dai trasportatori.

Le tariffe precedenti erano unicamente su di una quota chilometrica variante a seconda della distanza (sistema differenziale).

Le nuove tariffe sono composte da :

- a- una quota chilometrica
 - b- una speciale quota d'ingaggio
- dovuta indipendentemente dalla distanza del viaggio e comprendente il prezzo per il percorso dall'autorimessa dal luogo di ingaggio e viceversa.

Con l'applicazione della suddetta quota d'ingaggio le nuove tariffe realizzano ugualmente il concetto della tariffa differenziale.

La quota d'ingaggio permette anche di semplificare l'applicazione delle tariffe ed evitare molti reclami.

Praticamente la quota d'ingaggio incide maggiormente sui percorsi brevi e molto poco su quelli lunghi.

Per esempio, il costo di un trasporto di 140 Cl. con autotreno per 20 Km. sarebbe :

BEST COPY POSSIBLE

3°

- quota d'ingaggio £. 2,800.- + Km. 20 x Ql. 140 x tar. 0.809 e per 170 Km.

- quota d'ingaggio £. 2,800.- + Km. 170 x Ql. 140 x tar. 0.809 cosicchè nel primo caso la tassa complessiva sarebbe :

$$\frac{£. 5,065.20}{20 \times 140} = £. 1,809 \text{ per Ql. Km.}$$

e nel secondo caso :

$$\frac{£. 22,054.-}{170 \times 140} = £. 0.926 \text{ per Ql. Km.}$$

In confronto con le tariffe applicate in precedenza col Decreto 8 Novembre 1944 (non ancora pubblicato nella Gazzetta Ufficiale) (encl. D), le nuove rappresentano "per la quota chilometrica" un aumento fra il 90 e il 200% a seconda delle diverse portate degli autocarri (90% per autocarri pesanti e 20% per autocarri leggeri), indipendentemente dalla suindicata quota d'ingaggio.

L'E.N.A.C. si rende perfettamente conto della necessità di mantenere il più basso possibile le tariffe, ma d'altra parte non può non tener conto della reale situazione attuale del costo degli autocarri, delle gomme e dei pezzi di ricambio, situazione che potrà migliorare solo quando cominceranno a verificarsi considerevoli e regolari importazioni di autocarri, gomme e pezzi di ricambio, o quando comincerà una regolare produzione di gomme etc.

Non appena la suaccennata importazione o produzione si verificherà, sarà possibile rivedere la

- special fixed quota £. 2,800.- + Km. 20 x Ql. 140 x fare 0.809 and for 170 Km.

- special fixed quota £. 2,800.- + Km. 170 x Ql. 140 x fare 0.809 so that in the first case the fare would result :

$$\frac{£. 5,065.20}{20 \times 140} = £. 1,809 \text{ for Ql. Km.}$$

and in the second case :

$$\frac{£. 22,054.-}{170 \times 140} = £. 0.926 \text{ for Ql. Km.}$$

In comparison with the fares previously approved with the Decree of the 8th of November 1944 (not yet published in the Official Gazette) (encl. D), the new ones mark - for the kilometer rate - an increase between 90 and 200% according with the different carrying capacity of the trucks (i.e. 20 for big motortrucks and 20% for light motortrucks) independently from the above explained new "special fixed rate" (quota d'ingaggio).

The E.N.A.C. knows perfectly well of the necessity of maintaining the fares as low as possible, but otherwise can not help but realize the real state of the present cost of motortrucks of tires and parts etc. The situation might get better when we begin to import motortrucks, tires and parts, or when we will begin a regular production of tires.

As soon as the above imports or production will start, it will be possible to revise the fares and E.N.A.C. will make it

- special fixed quota f. 2,800.- + Km. 170 x 0.140 x fare 0.809

so that in the first case the fare would result:

$$\frac{f. 5,065.20}{20 \times 140} = f. 1.809 \text{ for } 0.1 \text{ Km.}$$

and in the second case:

$$\frac{f. 22,054.75}{170 \times 140} = f. 0.926 \text{ for } 0.1 \text{ Km.}$$

In comparison with the fares previously approved with the Decree of the 8th of November 1944 (not yet published in the Official Gazette) (encl. D), the new ones mark - for the kilometer rate - an increase between 80 and 20% according with the different carrying capacity of the trucks (f.e. 20 for big autotrucks and 20% for light motortrucks) independently from the above explained new "special fixed rate" (quota d'ingaggio).

The L.N.A.C. knows perfectly well of the necessity of maintaining the fares as low as possible, but otherwise can not help but realize the real state of the present cost of motortrucks of tires and parts etc. The situation might get better when we begin to import motortrucks, tires and parts, or when we will begin a regular production of tires.

As soon as the above imports or production will start, it will be possible to revise the fares and L.N.A.C. will make it her own interest to do so.

- quota d'ingaggio f. 2,800.- + Km. 170 x 0.140 x tar. 0.809

cosicché nel primo caso la tassa complessiva sarebbe:

$$\frac{f. 5,065.20}{20 \times 140} = f. 1.809 \text{ per } 0.1 \text{ Km.}$$

e nel secondo caso:

$$\frac{f. 22,054.75}{170 \times 140} = f. 0.926 \text{ per } 0.1 \text{ Km.}$$

In confronto con le tariffe applicate in precedenza col Decreto 8 Novembre 1944 (non ancora pubblicato nella Gazzetta Ufficiale) (all. D), le nuove rappresentano "per la quota chilometrica" un aumento fra il 90 e il 200% e seconda delle diverse portate degli autocarri (20% per autocarri pesanti e 20% per autocarri leggeri), indipendentemente dalla suindicata quota d'ingaggio.

L' L.N.A.C. si rende perfettamente conto della necessità di mantenere il più basso possibile le tariffe, ma d'altra parte non può non tener conto della reale situazione attuale del costo degli autocarri, delle gomme e dei pezzi di ricambio, situazione che potrà migliorare solo quando cominceranno a verificarsi considerevoli e regolari importazioni di autocarri, gomme e pezzi di ricambio, o quando comincerà una regolare produzione di gomme etc.

Non appena la suaccennata importazione o produzione si verificherà, sarà possibile rivedere le tariffe e ciò l' L.N.A.C. avrà premura di fare.

For the present moment
the E.M.A.C. understands that
the rates now under study and
for which we count on the
kindly approval of the A.C.
correspond to the present
situation.

THE MINISTRY

Per il momento l' E.M.A.C.
ritiene che le tariffe studiate ora e
per le quali conta sull'approvazione
dell' A.C., rispondano alle esigenze
attuali.

IL MINISTRO

Curcio

ALLEGATO B

Enac

17

ANALISI DEI COSTI PER GLI
AUTOTRASPORTI DI COSE

5717

ANALISI DEI COSTI PER GLI AUTOTRASPORTI

Analysis of the cost of Transport

ELEMENTI DI COSTO Detail cost item	Heavy Truck & Trailer Autotreno pesante Portata 9.11 t Valore L. 4000000 Percorrenza annua Km. 43000		Heavy Truck Autocarro pesante Portata 9.11 t Valore L. 3000000 Percorrenza annua Km. 43000		Loading capacity annual distance covered	
	Specifica Specification	Aliquota per vett.km.	Aliquota per q. km.	Specifica Specification	Aliquota per vett.km.	Aliquota per q. km.
1 Fuel petrol Carburante (benzina L. 11,50) lubrificante " 11,50)	1.0,6 Km. gr.26 "	6,90 1,05	Cost per Km.	1.0,46 Km. gr.20 "	5,30 0,80	
2 Lubrificante (olio " 40...)						
3 Gomme (prezzi attuali del mercato) Tyres actual prices	14x60000 13000	64,60		6x60000 13000	27,40	
4 Autista Drivers Indennità presenza giornaliera L. 12,== Salary " 75,== Inden. trasfer. " 160,== Carovita " 35,== Social contributions L. 288,== Contributi " 78,75 Ordinary maintenance L. 365,75						
5 Manutenzione ordinaria (pulizia, grassaggio, olio freni e differenziale, revisione im- pianto elettrico, precamera di		2/Km. 120	6,10		2+1/Km. 120	5,20

ANALISI DEI COSTI PER IL AUTOTRANORTE DI CARGA

Analysis of the cost of Transport of Goods

Heavy Truck Autocarro Pesante Portata 9.11 10 Valore L. 3000000 Percorrenza annua Km. 43000			Medium Truck Autocarro Medio Portata 4.11 30 Valore L. 1500000 Percorrenza annua Km. 36000			Light Truck Autocarro Leggero Portata 0.11 10 Valore L. 400000 Percorrenza annua Km. 30000		
Loading capacity valore annual distance covered			Loading capacity valore annual distance covered			Loading capacity valore annual distance covered		
Specifica	Aliquota per vett.km.	Aliquota per q.10xKm.	Specifica	Aliquota per vett.km.	Aliquota per q.10xKm.	Specifica	Aliquota per vett.km.	Aliquota per q.10xKm.
1.0,46 Km. gr.20 "	5,30 0,80		1.0,33 Km. gr.13 "	4,50 0,52		1.0,2 Km. gr. 5 "	2,70 0,20	
$\frac{6,500000}{13000}$	27,0		$\frac{6,500000}{13000}$	13,35		$\frac{4,500000}{19000}$	8,00	
1+1/Km.120	5,20		1+1/Km.120	5,20		I	2,50	

actual prices		13000		13000	
4 Autista Drivers					
Indennita' presenza					
giornaliera	L. 18,==				
Salario	" 75,==				
Inden. transfer.	" 160,==				
Contributi	" 35,==				
Social contributions	L. 288,==				
Contributi	" 78,75				
Ordinary maintenance	L. 366,75	2/Rm. 120	6,10	2+1/Rm. 120	5,80
Mantenimento ordinaria					
(pulizia, grassaggio, olio freni					
e differenziale, revisione im-					
pianto elettrico, precamera di					
combustione ugelli, saldature,					
pallonerio, riparazioni gomme,					
carica e consumo accumulatori,					
paghe personale di officina ecc.)					
6 Grande riparazione	Repairs				
Totale spese di consumo		5,00		3,40	
Total cost of repair		5,67		5,00	
7 Ammortamento mat. le rotabile		90,32	0,645	47,40	0,577
8 spese di amministrazione (*)		6,67		5,00	
9 Interesse cap. le impianto 6%		10% - 90,32		4,74	
Interest on invested capital		6% 24500000		4,88	
10 Interesse cap. le circ. te 6%		43000		0,71	
Interest on circulating capital		6% 570000		11,20	
11 Utile industriale 12%		43000		36,93	0,379
Industrial profit		15,10	0,275	73,93	1,056
		38,45	0,990		
		128,77			
) Direzione, tasse, assicurazioni.					

13000		13000		15000	
1-1/2m. 120	5.20	1-1/2m. 120	5.20	I	2.90
	3.40		2.15		1.80
	5.00		3.75		1.62
	47.40		29.97		16.20
	5.00		3.75		1.62
10/-47.40	4.74	10/-29.97	3.00	10/-16.20	1.62
6x3500000	4.88	6x1800000	3.00	6x450000	0.96
43000		36000		30000	
6x500000	0.71	6x270000	0.45	6x120000	0.24
43000		18000		30000	
12x4100000	11.20	12x2070000	6.36	12x600000	2.40
43000		16000		30000	
	26.53		17.12		6.22
	73.93		47.99		22.42
	0.677		0.999		0.622
			0.570		2.242
			1.569		

TRANSLATION

ENCLOSURE A

16

CALCULATION OF THE COSTS OF TRANSPORT

(November 1944)

3 1/2 Ton Truck (35 quintals) assumed average daily distance km. 100 - yearly average distance 36,000 km.

petrol (0.33 litres per km. - @ 13.50 per litre) 4.50
lubricating oil (20 grms. per kilometer @ 40 lire) 0.80
tyres (6 tyres @ lire 30,000 each - lire 180,000 lasting 12,000 km) 15.00

driver, 2 (for each one: standing wage lire 16; salary lire 75; compensation dear living lire 35; travelling indemnity lire 100; kilometer indemnity lire 0.60, i.e. lire 60 a day - lire 266 plus 45% on the salary, travelling indemnity and kilometer indemnity for social and fiscal contributions lire 78.75 - lire 366.75 maintenance (cleaning, greasing, oiling of brakes and differential grinding of the valves, etc., lire 4,000 monthly - lire 48,000 yearly) 5.86

repairs (including tyres) labour and material, lire 20,000 monthly lire 240,000 yearly 1.33
circulation tax lire 4,263 6.66

depreciation (lire 500,000 without tyres in 5 years - lire 271,500 based on depreciation table) 0.11

insurance (limit of civil responsibility 750,000 lire for accident with a limit of lire 250,000 per person and lire 30,000 for damage to chattels and animals) 7.50

20,000

fire insurance: insurance value lire 350,000 (costs 10% plus 30%) 4,550

loss of transported goods: insurance value lire 120,000 (costs 4% plus 50%) 624

extra premium on fire insurance and transported goods 2,000

total insurance 27,174 0.75

40.31 571557

General expenses 30% (auxiliary personnel, employees, garaging rent, guard, movement assistance, taxes, administration etc.) 12.09

52.40

(November 1944)

3 1/2 Ton Truck (35 quintals) assumed average daily distance km. 100 - yearly average distance 36,000 km.

petrol (0.33 litres per km. - @ 13.50 per litre) 4.50
lubricating oil (20 grms. per kilometer @ 40 lire) 0.80
tyres (6 tyres @ lire 30,000 each - lire 180,000 lasting 12,000 km) 15.00

driver, 2 (for each one : standing wage lire 16; salary lire 75; compensation dear living lire 35; travelling indemnity lire 100; kilometer indemnity lire 0.60, i.e. lire 60 a day - lire 288 plus 45% on the salary, travelling indemnity and kilometer indemnity for social and fiscal contributions lire 78.75 - lire 366.75 maintenance (cleaning, greasing, oiling of brakes and differential grinding of the valves, etc., lire 4,000 monthly - lire 48,000 yearly) 3.66

repairs (including tyres) labour and material, lire 20,000 monthly lire 240,000 yearly 1.33

circulation tax lire 4,255 6.66
depreciation (lire 500,000 without tyres in 5 years - lire 271,500 based on depreciation table) 0.11

insurance (limit of civil responsibility 750,000 lire for accident with a limit of lire 250,000 per person and lire 30,000 for damage to chattels and animals 20,000
fire insurance: insurance value lire 350,000 (costs 10% plus 30%) 4,350
loss of transported goods: insurance value lire 120,000 (costs 4% plus 30%) 624
extra premium on fire insurance and transported goods 2,000

total insurance 27,174 0.75

40.31 571.57

General expenses 30% (auxiliary personnel, employees, garaging rent, guard, movement assistance, taxes, administration etc.) 12.09

profit 10% 52.40 5.24

per kilometer 57.65
per quintal kilometer 1.64

TRANSLATION

Enclosure A

CALCULATION OF THE COST OF TRANSPORT

(November 1944)

7 Ton truck (70 quintals) - assumed average daily distance km. 100 - yearly average distance km. 36,000.

naphtha ($\frac{1}{2}$ litre per kilometer @ lire 11.50)	5.75
lubricating oil (20 grms. per kilometer @ lire 40)	0.80
tyres (6 tyres @ lire 60,000 each - lire 360,000 lasting 12,000 kilometers)	30.00
drivers, 2 (for each one; standing wage lire 18; salary lire 75; compensation dear living lire 35; travelling-indemnity lire 100; kilometer indemnity lire 0.60, i.e. lire 60 a day - lire 288 plus 45% on the salary, travelling indemnity and kilometer indemnity for social and fiscal contributions lire 72.75 - lire 366.75 -- for 2 drivers lire 733.50)	7.33
maintenance (cleaning, greasing, oiling of brakes and differential grinding of the valves, etc., lire 4,000 monthly - lire 48,000 yearly)	1.33
repairs (including tyres) labour, and material lire 20,000 monthly lire 240,000 yearly	6.66
circulation tax lire 9,700	0.27
depreciation (3,000,000 without tyres in 3 years - lire 543,000 per year based on the depreciation table)	18.00
insurance (limit of civil responsibility lire 750,000 for accident with a limit of lire 250,000 per person and lire 30,000 for damage to chattels and animals	
fire insurance: insurance value 500,000 @ costs 10% plus 30%)	20,000
loss of transported goods: insurance value 200,000 (it costs 4% plus 30%)	6,500
extra premium on fire insurance and transported goods	1,040
total insurance	3,000
	30,540
	0.84
	70.98
General expenses 30% (auxiliary personnel, employees, garaging rent, guard, movement assistance, taxes, administration etc.)	21.89
	92.27
profit 10%	9.22
	101.49
	1.45

per kilometer
per quintal kilometer

TRANSLATION

ENCLOSURE A

CALCULATION OF THE COSTS OF TRANSPORT

(November 1944)

14 Ton Autotrailer (140 Gals) assumed average daily distance Kms. 100 -
yearly average distance Kms. 36,000.

naphtha (0,60 Litres per Km. - 11,50 lire per liter) 6,90
lubricating oil (30 grms. per Km. 40 Lire per Kg) 1,20
tyres (14 tyres, 60,000 lire each = 840.000 Lire-
lasting 12.000 Kms.) 70,00

Drivers 2 (for each one: standing wage: 18 lire; sa-
lary: 75 lire; compensation dear living: 35 lire;
travelling indemnity: 100 lire; kilometer-indemnity:
lire 0,60, i.e. 60 lire per day = lire 288 + 45% on
the salary, travelling indemnity and kilometer in-
demnity for social and fiscal contributions L. 78,75 =
= 366,75 lire -- for 2 drivers 733,50 lire.) 7,33

maintenance (cleaning, greasing, oiling of brakes and
differential, grinding of the valves, etc. 6,000 lire
monthly = lire 72,000 yearly) 2,00

repairs (including tyres) - labour and material 30.000
lire per month = 360.000 lire per year) 10,00

circulation tax (9.600 truck + 10.560 trailer) 0,56

depreciation (4.000.000 without tyres in 5 years-
724.000 lire per year based on depreciationables) 20,00

insurance (limit of civil responsibility 750.000 L.
for accident with a limit of 250.000 L. per person
and 30.000 L. for damage to chattels and animals
fire insurance: value insured: 750.000 L. (it
costs 10% + 30%) cost 20.000

loss of transported goods: value insured: 500.000 L.
(it costs 4% + 30%) cost 9.750
extra premium on fire insurance for the vehicle
and transported goods cost 2.600

total insurance cost 4.000

36.350 1,00

118,99

General expenses 30% (auxiliary personnel, employees,
garaging, rent, guard, movement assistance, taxes, ad-
ministration, etc.) 34,89

profit 10% 153,88

15,38

yearly average distance kms. 36,000.

naphtha (0,60 Litres per Km. - 11,50 lire per liter)
lubricating oil (30 grms. per Km. 40 Lire per Kg)
tyres (14 tyres, 60,000 lire each = 840.000 Lire-
lasting 12.000 Kms.)
Drivers 2 (for each one: standing wage:18 lire; sa-
lary: 75 lire; compensation dear living:35 lire;
travelling indemnity:100 lire; kilometer-indemnity:
lire 0,60, i.e. 60 lire per day = lire 288 + 45% on
the salary, travelling indemnity and kilometer in-
demnity for social and fiscal contributions L. 78,75=
= 366,75 lire -- for 2 drivers 733,50 lire.)
maintenance (cleaning, greasing, oiling of brakes and
differential, grinding of the valves, etc. 6,000 lire
monthly = lire 72,000 yearly)
repairs (including tyres) - labour and material 30.000
lire per month = 360.000 lire per year)
circulation tax (9.600 truck + 10.560 trailer)
depreciation (4.000.000 without tyres in 5 years-
724.000 lire per year based on depreciationables)
insurance (limit of civil responsibility 750.000 L.
for accident with a limit of 250.000 L. per person
and 30.000 L. for damage to chattels and animals
fire insurance: value insured: 750.000 L. (it
costs 10% + 30%)
loss of transported goods: value insured:500.000 L.
(it costs 4% + 30%)
extra premium on fire insurance for the vehicle
and transported goods

total insurance

General expenses 30% (auxiliary personnel, employees,
garaging, rent, guard, movement assistance, taxes, ad-
ministration, etc.)

profit 10%

6,90
1,20
70,00

7,33

2,00

10,00
0,56

20,00

cost 20.000

cost 9.750

cost 2.600

cost 4.000

36,350 1,00

118,99

34,89

153,88

15,38

169,26

1,20

per kilometer
per quintal/kilometer

ALLEGATO C

TARIFFA PER TRASPORTE CON AUTOMEZZI

14

Tariff for motor transport

TARIFFA PER TRAS. I CON AUTOMEZZI

for goods loaded & unloaded at the point
(per cose caricate e stivate a cura del mittente
a cura del destinatario - al netto di ogniQuinta Kilometrica
Rate

unloaded at current rates - per

Ri- sta NP	Portata degli Automezzi	Quota fissa di ingaggio Lire	Quota Chilometrica Lire per 0.10-Km. Indivisibile	Ri- sta NP	Portata degli Automezzi	Quota fissa di ingaggio Lire	Quota Chilometrica Lire 0.10- Indivisibile
No	Load Capacity	Fixed rate					
1	5 0.11	210	2,150	26	30 0.11	830	1,300
2	6 "	234	2,107	27	31 "	854	1,280
3	7 "	258	2,064	28	32 "	878	1,260
4	8 "	282	2,021	29	33 "	902	1,240
5	9 "	306	1,979	30	34 "	926	1,220
6	10 "	330	1,937	31	35 "	950	1,200
7	11 "	356	1,900	32	36 "	974	1,180
8	12 "	382	1,862	33	37 "	998	1,160
9	13 "	408	1,824	34	38 "	1022	1,140
10	14 "	434	1,787	35	39 "	1046	1,120
11	15 "	460	1,750	36	40 "	1070	1,100
12	16 "	486	1,714	37	41 "	1094	1,080
13	17 "	512	1,679	38	42 "	1118	1,060
14	18 "	538	1,645	39	43 "	1142	1,040
15	19 "	564	1,612	40	44 "	1166	1,020
16	20 "	590	1,580	41	45 "	1190	1,000

Tariff for motor transport
TARIFFA PER TRAS. DI CON AUTOMEBILI
da carico e scarico al mittente e scaricate
ra del destinatario - al netto di ogni gravame)
condati al corrispettivo fisso - free of tax

Portate degli Automezzi	Quota fissa di ingaggio Lire	Quota Chilometrica Lire per Q. lo-Km. Indivisibile	Ri- ge RP	Portate degli Automezzi	Quota Fissa di ingaggio Lire	Quota Chilometrica Lire per Q. lo-Km. Indivisibile
30 Q. 11	830	1,309	51	da 59 a 60 Q. 11	1517	0,948
31 "	854	1,287	52	" 61 " 62 "	1561	0,937
32 "	878	1,265	53	" 63 " 64 "	1603	0,927
33 "	902	1,244	54	" 65 " 66 "	1645	0,917
34 "	926	1,225	55	" 67 " 68 "	1687	0,909
35 "	950	1,207	56	" 69 " 70 "	1729	0,901
36 "	974	1,189	57	" 71 " 73 "	1769	0,893
37 "	998	1,172	58	" 74 " 76 "	1826	0,883
38 "	1022	1,156	59	" 77 " 79 "	1883	0,874
39 "	1046	1,141	60	" 80 " 82 "	1940	0,865
40 "	1070	1,126	61	" 83 " 85 "	1991	0,856
41 "	1094	1,112	62	" 86 " 88 "	2042	0,848
42 "	1118	1,099	63	" 89 " 91 "	2093	0,842
43 "	1142	1,086	64	" 92 " 94 "	2144	0,836
44 "	1166	1,074	65	" 95 " 97 "	2195	0,832
45 "	1190	1,062	66	" 98 " 99 "	2246	0,829

8	12	"	382	1,862	33	37	"	998	1,0
9	13	"	408	1,824	34	38	"	1022	1,0
10	14	"	434	1,787	35	39	"	1046	1,0
11	15	"	460	1,750	36	40	"	1070	1,0
12	16	"	486	1,714	37	41	"	1094	1,0
13	17	"	512	1,679	38	42	"	1118	1,0
14	18	"	538	1,645	39	43	"	1142	1,0
15	19	"	564	1,612	40	44	"	1166	1,0
16	20	"	590	1,580	41	45	"	1190	1,0
17	21	"	614	1,550	42	46	"	1214	1,0
18	22	"	638	1,520	43	47	"	1238	1,0
19	23	"	662	1,491	44	48	"	1262	1,0
20	24	"	686	1,462	45	49	"	1286	1,0
21	25	"	710	1,434	46	50	"	1310	1,0
22	26	"	734	1,407	47	51	" 52 0.1	1333	1,0
23	27	"	758	1,381	48	" 53 " 54 "		1379	0,9
24	28	"	782	1,356	49	" 55 " 56 "		1425	0,9
25	29	"	806	1,332	50	" 57 " 58 "		1471	0,9

37	"	958	1,172	58	" 74 " 76 "	1826	0,883
38	"	1022	1,156	59	" 77 " 79 "	1883	0,874
39	"	1046	1,141	60	" 80 " 82 "	1940	0,865
40	"	1070	1,126	61	" 83 " 85 "	1991	0,856
41	"	1094	1,112	62	" 86 " 88 "	2042	0,848
42	"	1118	1,099	63	" 89 " 91 "	2093	0,842
43	"	1142	1,086	64	" 92 " 94 "	2144	0,836
44	"	1166	1,074	65	" 95 " 97 "	2195	0,832
45	"	1190	1,062	66	" 98 " 99 "	2246	0,829
46	"	1214	1,051	67	" 100 " 109 "	2280	0,827
47	"	1238	1,040	68	" 110 " 119 "	2430	0,820
48	"	1262	1,030	69	" 120 " 129 "	2570	0,815
49	"	1286	1,021	70	" 130 " 139 "	2700	0,812
50	"	1310	1,012	71	" 140 " 149 "	2800	0,809
51	" 52 Q.1	1333	1,004	72	" 150 " 159 "	2900	0,815
" 53 " 54 "		1379	0,988	73	" 160 " 169 "	2990	0,804
" 55 " 56 "		1425	0,974	74	" 170 " 179 "	3070	0,802
" 57 " 58 "		1471	0,960	75	" 180 ed oltre	3150	0,800

10 f

8 f

18 f Ticle

COPY

TARIFFS FOR MOTOR TRANSPORT

Encl:C

(for goods loaded and stowed by the
consignor and unloaded by the con-
signee - free from any charge)

No	Load carrying Capacity	Fixed Hiring Rate	Rate per Q/Km indivisible Lire
1	5 Q.Lb	2100	2,150
2	"	234	2,107
3	"	258	2,064
4	"	282	2,021
5	"	306	1,979
6	"	330	1,937
7	"	356	1,900
8	"	382	1,862
9	"	408	1,824
10	"	434	1,787
11	"	460	1,750
12	"	486	1,714
13	"	512	1,679
14	"	538	1,645
15	"	564	1,612
16	"	590	1,580
17	"	614	1,550
18	"	638	1,520
19	"	662	1,491
20	"	686	1,462
21	"	710	1,434
22	"	734	1,407
			5712

No	Load carrying Capacity	Fixed Hiring Rate	Rate per Q/indivisible Lire
1	5 Q.18	210	2,150
2	"	234	2,107
3	"	258	2,064
4	"	282	2,021
5	"	306	1,979
6	"	330	1,937
7	"	356	1,900
8	"	382	1,862
9	"	408	1,824
10	"	434	1,787
11	"	460	1,750
12	"	486	1,714
13	"	512	1,679
14	"	538	1,645
15	"	564	1,612
16	"	590	1,580
17	"	614	1,550
18	"	638	1,520
19	"	662	1,491
20	"	686	1,462
21	"	710	1,434
22	"	734	1,407
23	"	758	1,381
24	"	782	1,356
25	"	806	1,332

5712

No	Load Carrying Capacity	Fixed Hiring Rate	Rate per Q/Km Indivisible Lire
26	30 Q.19	830	1,309
27	"	854	1,287
28	"	878	1,265
29	"	902	1,244
30	"	926	1,225
31	"	990	1,207
32	"	974	1,189
33	"	998	1,172
34	"	1022	1,156
35	"	1046	1,141
36	"	1070	1,126
37	"	1094	1,112
38	"	1118	1,099
39	"	1142	1,086
40	"	1166	1,074
41	"	1190	1,062
42	"	1214	1,051
43	"	1238	1,040
44	"	1262	1,030
45	"	1286	1,021
46	"	1310	1,012
47	de 51 a 52 "	1333	1,004
48	" 53 " 54 "	1679	0,988
49	" 55 " 56 "	1425	0,974

1,309
1,287
1,265
1,244
1,225
1,207
1,189
1,172
1,156
1,141
1,126
1,112
1,099
1,086
1,074
1,062
1,051
1,040
1,030
1,021
1,012
1,004
0,988
0,974
0,960

830
854
878
902
926
990
974
998
1022
1046
1070
1094
1118
1142
1166
1190
1214
1238
1262
1286
1310
1333
1679
1425
1471

30 C.18
31 "
32 "
33 "
34 "
35 "
36 "
37 "
38 "
39 "
40 "
41 "
42 "
43 "
44 "
45 "
46 "
47 "
48 "
49 "
50 "
de51 a 52 "
" 53 " 54 "
" 55 " 56 "
" 57 " 58 "

26
27
28
29
30
31
32
33
34
35
36
37
38
39
40
41
42
43
44
45
46
47
48
49
50

No	Load Carrying Capacity	Fixed Hiring Rate	Rate per Q/Km Indivisible Lire
51	da 59 a 60 Q.l.s	1517	0,948
52	" 61 " 62 "	1561	0,937
53	" 63 " 64 "	1603	0,927
54	" 65 " 66 "	1645	0,917
55	" 67 " 68 "	1687	0,909
56	" 69 " 70 "	1729	0,901
57	" 71 " 73 "	1769	0,893
58	" 74 " 76 "	1826	0,883
59	" 77 " 79 "	1883	0,874
60	" 80 " 82 "	1940	0,865
61	" 83 " 85 "	1991	0,856
62	" 86 " 88 "	2042	0,848
63	" 89 " 91 "	2093	0,842
64	" 92 " 94 "	2144	0,836
65	" 95 " 97 "	2195	0,832
66	" 98 " 99 "	2246	0,829
67	" 100 " 109 "	2280	0,827
68	" 110 " 119 "	2430	0,820
69	" 120 " 129 "	2570	0,815
70	" 130 " 139 "	2700	0,812
71	" 140 " 149 "	2800	0,809
72	" 150 " 159 "	2900	0,816
73	" 160 " 169 "	2990	0,804
74	" 170 " 179 "	3070	0,802
75	" 180" ed oltre	3150	0,800
			5711

51	de 59 a 60 Q.1s	1517	0,948
52	" 61 " 62 "	1561	0,937
53	" 63 " 64 "	1603	0,927
54	" 65 " 66 "	1645	0,917
55	" 67 " 68 "	1687	0,909
56	" 69 " 70 "	1729	0,901
57	" 71 " 73 "	1769	0,893
58	" 74 " 76 "	1826	0,883
59	" 77 " 79 "	1883	0,874
60	" 80 " 82 "	1940	0,865
61	" 83 " 85 "	1991	0,856
62	" 86 " 88 "	2042	0,848
63	" 89 " 91 "	2093	0,842
64	" 92 " 94 "	2144	0,836
65	" 95 " 97 "	2195	0,832
66	" 98 " 99 "	2246	0,829
67	"100 "109 "	2280	0,827
68	"110 "119 "	2430	0,820
69	"120 "129 "	2570	0,815
70	"130 "139 "	2700	0,812
71	"140 " 149"	2800	0,809
72	"150 "159 "	2900	0,816
73	"160 "169 "	2990	0,804
74	"170 "179 "	3070	0,802
75	"180"ed oltre	:3150	0,800

5711

Tr. RB/rb

TRANSLATIONREGULATIONS FOR THE APPLICATION OF THE TARIFF RATESI - GENERAL REGULATIONS

For the application of the tariff rates issued in the present decree, it is to be understood that:

- a) an "autotreno" (autotrain) is a load carrying vehicle, composed of a truck with trailer;
- b) an "autocarro" (truck) is a load carrying vehicle, composed only of the truck;
- c) a "motocarro" (motor-tricycle) is a three-wheeled load carrying vehicle, having a load carrying capacity between 350 and 1000 Kgs, or the same type of vehicle of a larger load carrying capacity, still exceptionally in circulation;
- d) a "motofurgone" (motor-tricycle) is a three-wheeled load carrying vehicle, having a load carrying capacity of 350 Kgs, or less;
- e) by "automezzo" (motor-vehicle) any of the above vehicles is meant indifferently;
- f) the "load carrying capacity" is that indicated in the circulation permit, and the calculation of the amount to be paid for the transport effected must be based on it (except in the cases shown below);
- g) the "halt" is the time passing from the moment the vehicle arrives at the place of loading or unloading to the moment it leaves it;
- h) the "hiring place" is the place where is located the dispatch office of ENAC which controls the trucker. *is located*

II- HOW THE TARIFF RATES ARE COMPOSED.

The tariff rates are composed of two parts: *is composed*

- a) a fixed hiring rate that is paid independently from the distance to be covered by the vehicle, and that includes the compensation for the trip from the garage to the dispatch office and return;
- b) the tariff rate to be paid according to the kilometers covered *5710*

Therefore, with the exceptions shown in the following items, to each transport effected the following tariff rates are applied:

- 2 -

- a) the fixed hiring rate;
- b) the tariff rate per kilometers covered, to be calculated both on the loaded out trip and on the empty return trip and vice-versa.
- c) *and the increase as to the preceding letter c)*

these rates These tariff rates are the highest applicable and the Prefects, after having consulted the Compartmental Directors of ENAC, have the power of reducing them of 10% in those provinces in which the lower cost of living justifies such a reduction.

For collective transports, especially of foodstuffs, the Provincial and Compartmental Directors of ENAC will take care to take special contract agreements with the bodies concerned in order to lower the present tariff rates, arranging bids among the truckers for the contract of these transports.

The above tariff rates do not include:

- a) the contribution per Ql/Km of transportation effected to be paid to ENAC, the amount of which is to be approved by the Minister of Communications as per Art. 3, item C of the Legislative Lieutenantancy Decree, 17 August 1944, n. 188;
- b) any insurance premium on risks for the goods transported;
- c) the income tax.

Therefore, the contribution rates, the insurance premium and the income tax are to be added to the above tariff rates.

III - LOADING, STOWAGE AND UNLOADING.

The loading, stowage and unloading of the goods must be carried out at the risk and expense of the consignor and consignee.

IV - LOAD TO BE CHARGED FOR.

With the exceptions shown in the following items, the tariff rates should be applied to all the load carrying capacity of the vehicle.

V - DISTANCE TO BE CHARGED FOR.

With the exceptions shown in the following items, the tariff rates should be applied on the following distance: dispatch office - unloading place and return trip.

The distance to be charged for is that actually covered by the vehicle, taking into account the necessary deviations and the circuit road-ways.

5709

- 3 -

The distances are calculated on the motor map of the Italian Touring Club (T.C.I.) at 2200.000. *1/2, 000, 000*

VI - DIFFERENT TRANSPORTS EFFECTED WITH THE SAME VEHICLE.

transports
If different transports, to be loaded and unloaded at the same place, are effected with the same vehicle, the tariff rates are applied as for one transport and calculated on ~~all the~~ load carrying capacity of the vehicle; the amount to be paid will then be divided among the several consignors according to the weight transported for each individual.

When, on the contrary, the loading and unloading are not to be effected at the same place, but the transportation is however to be effected with the same vehicle and on the same itinerary (the end of which will be fixed by the farthest transport to be effected), each different transport will be charged with the fixed hiring rate which should be paid to a vehicle having a load carrying capacity corresponding to the weight of the transport to be effected, while the tariff rate per Kilometer will be calculated on ~~all the~~ load carrying capacity of the vehicle and then divided among the various consignors according to the Ql/Km of transport effected for each of them. *as to point 2 (letter c)*

If the different hiring rates calculated according to the above system, would give as a result an amount inferior to the hiring rate to be paid on the basis of the load carrying capacity of the vehicle, the latter will be applied and the amount will then be divided among the consignors according to the Ql/Km of transport effected for each of them.

VII - TRANSPORTATION EFFECTED MAKING USE OF EMPTY RETURN TRIPS.

The vehicle which, after having effected a transportation, has to make an empty return trip, can be used for another transportation on the same itinerary.

This new transport will be charged with the tariff rate which would be applied to a vehicle having a load carrying capacity corresponding to the real weight of the goods to be transported and for the distance to be actually covered.

Classify with letter
The consignor of the first transport, will pay, in this case, for the empty trip, the tariff rate per kilometer less the amount paid for the new transport. While, on the contrary, no diminution will be calculated on the first transport as a consequence of the hiring rate paid for the second transport. *what letter c)*

VIII- RELAY TRANSPORTS.

If the vehicle, after having effected the first transport, *5708*
stead of returning to the loading place, has to effect other trans

- 4 -

along an itinerary different from the return trip, the tariff rate to be applied to each transportation effected must be calculated as follows:

- a) the hiring rate will be calculated on the basis of the load carrying capacity of the vehicle.
- b) also the tariff rate per kilometers will be calculated on the distance covered by the loaded vehicle, on the basis of its load carrying capacity.
- c) each consignor will be charged for a part of the amount paid for the empty trip or trips (calculated on the basis of the load carrying capacity of the vehicle) according to the kms of transportation effected for each of them.

IX - VARIOUS TRANSPORTS EFFECTED IN THE SAME DAY.

If a vehicle effects more than one transport in the same day the hiring tariff rate will be paid only once (calculated on the load carrying capacity of the vehicle) and it will be divided among the consignors according to the Ql/Km of transport effected for each of them.

X - INCREASE OF THE TARIFF RATES.

When, by order of the consignor to be clearly stated in writing, the transportation has to be effected during the night (i.e. from two hours after sunset to the sunrise) and after 8 hours since the vehicle is at his disposal, the tariff rates will be increased respectively of 7% and 4,5%. This increase will not be applied in case of prosecution of the trip or empty return trip.

For vehicles having a fixed body and destined to the continuous and exclusive transportation of definite goods, as shown in the circulating permit of the vehicle, the tariff rates are applied with an increase of 10%.

For parcels of an extraordinary weight, exceeding half the load carrying capacity of the vehicle, the tariff rate will also be increased of the 10%.

For tankers and tank-autotrains the increase will be of 20%.

XI - TIME REQUIRED FOR LOADING AND UNLOADING.

In the present tariff rates is included the time required for loading and unloading, which must not exceed 80 Qls per hour for the autotrains, and 40 Qls per hour for the other vehicles.

Any losing of time due to the loading and unloading or to any other

- 5 -

reason imputable to the consignor or to the consignee, is charged as follows for each hour or fraction of hour:

- 300 Lire for the autotrains having a load carrying capacity of more than 120 Qls.
- 250 " for the autotrains having a load carrying capacity up to 120 Qls.
- 200 " for trucks having a load carrying capacity of more than 30 Qls.
- 200 " for trucks having a load carrying capacity up to 30 Qls.
- 150 " for motor-tricycles.

XII - OVER-NIGHT TRIPS.

If a vehicle is used also during the night, i.e. from two hours after the sunset to the sunrise, the sum of 400 Lire will be paid to the trucker, besides the tariff rates, for each night.

5706

REGOLAMENTO PER L'APPLICAZIONE DELLE TARIFFEI - NORME GENERALI -

Agli effetti dell'applicazione delle tariffe di cui al presente Decreto, s'intende:

- a) - per autotreno un autoveicolo atto al trasporto di cose composto congiuntamente di motrice e di rimorchio.
- b) - per autocarro un veicolo atto al trasporto di cose costituite dalla sola motrice.
- c) - per motocarro un autoveicolo a tre ruote, atto al trasporto di cose, avente portata utile compresa fra 350 e 1000 Kg e gli analoghi tipi di portata superiore, ancora eccezionalmente in circolazione.
- d) - per motofurgone un autoveicolo a tre ruote, atto al trasporto di cose, avente portata utile inferiore o eguale a 350 Kg.
- e) - per automezzo indistintamente l'autotreno, l'autocarro, il motocarro ed il motofurgone.
- f) - per portata utile quella indicata nella licenza di circolazione e solo ad essa bisogna riferirsi nel calcolare il corrispettivo dovuto al trasporto (salvo le eccezioni più sotto elencate).
- g) - per scorta, il tempo intercedente tra il momento in cui l'automezzo giunge al luogo di carico o scarico e quello in cui riparte da detto luogo.
- h) - per luogo di ingaggio, il luogo dove è la stazione o l'ufficio dell'A.N.A.C. dalla quale il trasportatore dipende.

II - STRUTTURA DELLE TARIFFE -

Le tariffe sono composte: a) da una quota fissa di ingaggio, dovuta indipendentemente dalla distanza che l'automezzo deve percorrere e comprensiva del compenso per il percorso; autorimessa - luogo di ingaggio e ritorno; b) di una quota chilometrica.

Pertanto, salvo le eccezioni di cui ai punti seguenti, a ciascun tra sporto si applica: a) la quota fissa di ingaggio; b) la quota chilometrica, sia sul percorso di andata e carico, sia su quello di ritorno e o viceversa.

- b) - per autocarro un veicolo atto al trasporto di cose costituito dalla sola motrice.
- c) - per motocarro un autoveicolo a tre ruote, atto al trasporto di cose, avente portata utile compresa fra 350 e 1000 Kg e gli analoghi tipi di portata superiore, ancora eccezionalmente in circolazione.
- d) - per motofurgone un autoveicolo a tre ruote, atto al trasporto di cose, avente portata utile inferiore o eguale a 350 Kg.
- e) - per automezzo indistintamente l'autotreno, l'autocarro, il moto-
carro ed il motofurgone.
- f) - per portata utile quella indicata nella licenza di circolazione e solo ad essa bisogna riferirsi nel calcolare il corrispettivo dovuto al trasporto (salvo le eccezioni più sotto elencate).
- g) - per esito, il tempo intercedente tra il momento in cui l'automezzo giunge al luogo di carico o scarico e quello in cui riparte da detto luogo.
- h) - per luogo di ingaggio, il luogo dove è la stazione o l'ufficio dell'A.R.A.C. dalla quale il trasportatore dipende.

II - STRUTTURA DELLE TARIFFE -

Le tariffe sono composte: a) da una quota fissa di ingaggio, dovuta indipendentemente dalla distanza che l'automezzo deve percorrere e comprensiva del compenso per il percorso; autorimessa - luogo di ingaggio e ritorno; b) di una quota chilometrica.

Pertanto, salvo le eccezioni di cui ai punti seguenti, a ciascun trasporto si applica: a) la quota fissa di ingaggio; b) la quota chilometrica, sia sul percorso di andata e carico, sia su quello di ritorno ad o viceversa.

Dette tariffe sono le massime in ogni caso applicabili ed i Prefetti sentiti i Direttori compartimentali dell'A.R.A.C., hanno facoltà di ridurle nei limiti del 10% per quelle province nelle quali il minor costo della vita giustifichi tale riduzione.

./.

Per i trasporti di massa e specialmente per quelli che interessano l'alimentazione, i Direttori Provinciali e Comptimentali promuoveranno speciali accordi forfetari con gli Enti interessati, in diminuzione delle presenti tariffe, eventualmente indicando la gara tra gli autotrasportatori per l'appalto di tali trasporti.

Le ripetute tariffe non sono comprensive:

a) - della maggiorazione per il contributo a q. 10-Km di trasporto effettuato, da corrispondersi all'ENAO e la cui misura è approvata dal Ministro dei Trasporti ai sensi dell'art. 8 - Comm. C - del Decreto Legislativo Luogotenenziale 17 agosto 1944 n. 188.

b) - di qualsiasi premio di assicurazione a quote, per rischi sulla merce trasportata.

c) - dell'imposta sull'entrata.

Pertanto la maggiorazione per il contributo, il premio e l'imposta di cui sopra devono computarsi in aggiunta alle suddette tariffe.

III - CARICO, STIVATURA E SCARICO -

Il carico, la stivatura e lo scarico delle merci devono essere eseguiti rispettivamente a cura e spese del mittente e del destinatario.

IV - PESO TASSABILE -

Salvo le eccezioni di cui ai punti seguenti, le tariffe si applicano sulla portata utile dell'automezzo.

V - DISTANZA TASSABILE -

Salvo le eccezioni di cui ai punti seguenti, le tariffe si applicano sul percorso: luogo di ingaggio - luogo di scarico del trasporto e ritorno.

L'itinerario tassabile è quello effettivamente seguito dall'automezzo tenendo conto delle necessarie deviazioni e delle circonvallazioni.

Le distanze si desumono dalla carta automobilistica al 200.000 della Conoscione Turistica Italiana (T.C.I.).

VI - EFFETTUAZIONE DI PIU' TRASPORTI CON LO STESSO AUTOMEZZO -

Se con lo stesso automezzo vengono contemporaneamente effettuati più

effettuato, da corrispondersi all'ENAG e la cui misura è approvata dal Ministro dei Trasporti ai sensi dell'art. 8 - Comma C - del Decreto Legislativo Luogotenenziale 17 agosto 1944 n. 180.

b) - di qualsiasi premio di assicurazione e quota, per rischi sulla merce trasportata.

c) - dell'imposta sull'entrata.

Pertanto la maggiorazione per il contributo, il premio e l'imposta di cui sopra devono computarsi in aggiunta alle suddette tariffe.

III - CARICO, SIVAGURA E SCARICO -

Il carico, la sdivatura e lo scarico delle merci devono essere eseguiti rispettivamente a cura e spese del mittente e del destinatario.

IV - PESO TASSABILE -

Salvo le eccezioni di cui ai punti seguenti, le tariffe si applicano sulla portata utile dell'automezzo.

V - DISTANZA TASSABILE -

Salvo le eccezioni di cui ai punti seguenti, le tariffe si applicano sul percorso: luogo di ingaggio - luogo di scarico del trasporto e ritorno.

L'itinerario tassabile è quello effettivamente seguito dall'automezzo tenendo conto delle necessarie deviazioni e delle circonvallosioni.

Le distanze si determinano dalla carta automobilistica al 200.000 della Consociazione Turistica Italiana (T.C.I.).

VI - ESECUZIONE DI VARI TRASPORTI CON LO STESSO AUTOMEZZO -

Se con lo stesso automezzo vengono contemporaneamente effettuate più spedizioni, da caricare e scaricare nelle stesse località, le tasse si applicano, come se si trattasse di un unico trasporto, sulla portata utile dell'automezzo e si ripartiscono poi fra i vari trasporti in proporzione al peso di ciascuno.

./.

Quando invece il carico e lo scarico non avvengono negli stessi luoghi, ma tuttavia trattisi di spedizioni da effettuare con lo stesso automezzo e sullo stesso itinerario (il cui termine sarà stabilito dal trasporto destinato più lontano) per ciascun trasporto sarà dovuta la quota d'ingaggio che competerebbe per un automezzo di portata utile pari al peso reale del trasporto medesimo, mentre la quota chilometrica sarà calcolata sulla portata utile del mezzo e ripartita poi fra i vari trasporti in proporzione dei q.li-km. di ciascuno. Qualora la somma delle varie quote di ingaggio calcolate come è detto sopra, risulti inferiore alla quota di ingaggio che sarebbe dovuta in base alla portata utile dell'automezzo, si applicherà quest'ultima, ripartendola poi, come avviene per la quota chilometrica, fra i vari trasporti proporzionalmente ai q.li-km di ciascuno.

VII - TRASPORTI EFFETTUATI UTILIZZANDO PERCORSI A VUOTO.

L'automezzo che, in relazione ad un primo trasporto, deve effettuare un determinato percorso a vuoto, può essere utilizzato per un altro trasporto da effettuare sul percorso medesimo.

Al nuovo trasporto si applica la tariffa che competerebbe per un automezzo di portata utile pari al peso reale del trasporto medesimo e per la distanza che questo deve effettivamente percorrere.

Il mittente del primo trasporto pagherà in tal caso la quota chilometrica afferente al percorso che si sarebbe dovuto effettuare a vuoto, diminuita della quota chilometrica che viene a pagare il nuovo trasporto.

VIII - TRASPORTI A CARICATA.

Se l'automezzo, effettuato il primo trasporto, anziché rientrare direttamente al luogo d'ingaggio, viene utilizzato per altre spedizioni poste su itinerario diverso da quello di ritorno, la tariffa da applicare a ciascun trasporto deve essere computata come segue:

5704

a) calcolando la quota di ingaggio in rapporto alla portata utile del

quota d'ingaggio che competerebbe per un automezzo di portata utile pari al peso reale del trasporto medesimo, mentre la quota chilometrica sarà calcolata sulla portata utile del mezzo e ripartita poi fra i vari trasporti in proporzione dei q.li-km. di ciascuno. Qualora la somma delle varie quote di ingaggio calcolate come è detto sopra, risulti inferiore alla quota di ingaggio che sarebbe dovuta in base alla portata utile dell'automezzo, si applicherà quest'ultima, ripartendola poi, come avviene per la quota chilometrica, fra i vari trasporti proporzionalmente ai q.li-km di ciascuno.

VII - TRASPORTI EFFETTUATI UTILIZZANDO INGAGGI A VUOTO.

L'automezzo che, in relazione ad un primo trasporto, deve effettuare un determinato percorso a vuoto può essere utilizzato per un altro trasporto da effettuare sul percorso medesimo.

Al nuovo trasporto si applica la tariffa che competerebbe per un automezzo di portata utile pari al peso reale del trasporto medesimo e per la distanza che questo deve effettivamente percorrere.

Il mittente del primo trasporto pagherà in tal caso la quota chilometrica afferente al percorso che si sarebbe dovuto effettuare a vuoto, diminuita della quota chilometrica che viene a pagare il nuovo trasporto.

VIII - TRASPORTI A CATENA.

Se l'automezzo, effettuato il primo trasporto, anziché rientrare direttamente al luogo d'ingaggio, viene utilizzato per altre spedizioni poste su itinerario diverso da quello di ritorno, la tariffa da applicare a ciascun trasporto deve essere computata come segue:

a) calcolando la quota di ingaggio in rapporto alla portata utile del mezzo;

b) calcolando la quota chilometrica per il percorso da ciascun effettuato a carico, pure in base alla portata utile dell'automezzo;

./.

3704

c) attribuendo a ciascuno una parte della quota competente al per-
corso ed ai percorsi a vuoto (sempre calcolata in base alla portata uti-
le dell'automezzo) in proporzione dei chilometri da ciascuno effettuati
a carico.

IX - EFFETTUAZIONE DI PIU' TRASPORTI NELLA MEDESIMA GIORNATA -

Se un automezzo effettua più trasporti nella medesima giornata la
quota di ingaggio deve essere riscossa una sola volta (calcolandola natu-
ralmente sulla portata utile dell'automezzo) e ripartita in parti propor-
zionali ai q. li-Km da ciascun trasporto effettuati.

X - MAGGIORAZIONE DI TARIFFA -

Quando, per disposizione del mittente, che dovrà tassativamente
risultare da un documento scritto, il trasporto venga effettuato nelle
ore notturne (cioè da due ore dopo il tramonto del sole all'alba) e dopo
8 ore dal momento in cui l'automezzo è stato posto a disposizione, la
tariffa saranno aumentate rispettivamente del 7% e del 4,5%. Tale mag-
giorazione non si applica nel caso di prosecuzione di viaggio o di ri-
torno a vuoto.

Per gli automezzi costruiti con attrezzatura fissa e destinati al
trasporto continuo ed esclusivo di determinate cose, la cui natura risul-
terà da apposita annotazione sulla Licenza di circolazione, si appliche-
ranno le presenti tariffe aumentate del 10%.

Per i colli di straordinario peso, cioè per quelli eccedenti la me-
tà, della portata utile dell'automezzo, le tariffe saranno pure aumenta-
te del 10%.

Per gli autotreni cisterne e le autocisterne saranno invece aumen-
te del 20%.

XI - TEMPO A DISPOSIZIONE PER IL CARICO E LO SCARICO -

Le presenti tariffe sono comprensive del tempo occorrente per le ope-
razioni di carico e scarico, che devono effettuarsi nel tempo massimo
di 30 q. li all'ora per gli autotreni e di q. li 40 all'ora per gli altri

IX - EFFETTUAZIONE DI PIU' TRASPORTI NELLA STESSA GIORNATA -

Se un automezzo effettua più trasporti nella medesima giornata la quota di ingaggio deve essere riscossa una sola volta (calcolandola naturalmente sulla portata utile dell'automezzo) e ripartita in parti proporzionali ai q.li-Km da ciascun trasporto effettuato.

X - MAGGIORAZIONE DI TARIFFA -

Quando, per disposizione del mittente, che dovrà tassativamente risultare da un documento scritto, il trasporto venga effettuato nelle ore notturne (cioè da due ore dopo il tramonto del sole all'alba) e dopo 8 ore dal momento in cui l'automezzo è stato posto a disposizione, la tariffa saranno aumentate rispettivamente del 7% e del 4,5%. Tale maggiorazione non si applica nel caso di prosecuzione di viaggio o di ritorno a vuoto.

Per gli automezzi costruiti con attrezzatura fissa e destinati al trasporto continuo ed esclusivo di determinate cose, la cui natura risulterà da apposita annotazione sulla licenza di circolazione, si applicheranno le presenti tariffe aumentate del 10%.

Per i colli di straordinario peso, cioè per quelli eccedenti la metà, della portata utile dell'automezzo, le tariffe saranno pure aumentate del 10%.

Per gli autotreni cisterne e la autocisterne saranno invece aumentate del 20%.

XI - TEMPO A DISPOSIZIONE PER IL CARICO E LO SCARICO -

Le presenti tariffe sono comprensive del tempo occorrente per la operazioni di carico e scarico, che devono effettuarsi nel tempo massimo di 30 q.li all'ora per gli autotreni e di q.li 40 all'ora per gli altri automezzi.

Ogni perditempo dovuto ad operazioni di carico e scarico, oltre i limiti sopraindicati, e ad altre ragioni comunque imputabili al mittente od al destinatario, è penalizzato nella misura seguente per ogni ora o frazione di ora:

./.

L. 300,- per gli autotreni di portata utile superiore a 120 q.li;
 " 250 - " " " " fino " 120 " ;
 " 200 - " " autocarri " " superiore " 30 " ;
 " 200 - " " " " fino " 30 " ;
 " 150 - " " motocarri ed i motofurgoni.

XII - PERNOTTAZIONI -

Se un automezzo resta impegnato durante la notte, cioè da due ore dopo il tramonto all'alba del giorno successivo, deve essere corrisposto al vettore, in aggiunta alla tariffa, la somma di L. 400 per ogni pernottazione.

-----00000-----

NORME PER L'APPLICAZIONE DELLA TARIFFA

I - NORME GENERALI

Agli effetti dell'applicazione delle tariffe di cui al presente Decreto, s'intende:

- a) - per autotreno un autoveicolo atto al trasporto di cose, composto congiuntamente di motrice e di rimorchio;
- b) - per autotreno un veicolo atto al trasporto di cose, costituito dalla sola motrice;
- c) - per motocarro un autoveicolo a tre ruote, atto al trasporto di cose, avente portata utile compresa fra 350 e 1000 Kg. e gli altri tipi di portata superiore, ancora eccezionalmente in circolazione;
- d) - per motofurgone un autoveicolo a tre ruote, atto al trasporto di cose, avente portata utile inferiore o uguale a 350 Kg.;
- e) - per automezzo, indistintamente l'autotreno, l'autocarro, il motocarro ed il motofurgone;
- f) - per portata utile quella indicata nella licenza di circolazione e solo ad essa bisogna riferirsi nel calcolare il corrispettivo dovuto al trasporto (salvo le eccezioni più sotto elencate).
- g) - per sosta, il tempo intercedente tra il momento in cui l'automezzo giunge al luogo di carico o scarico e quello in cui riparte da detto luogo;
- h) - per luogo di ingaggio, il luogo dove è la stazione o l'ufficio dell' M.N.A.C. dalla quale il trasportatore dipende.

II - STRUTTURA DELLE TARIFFE

Le tariffe sono composte:

- a) - da una quota fissa di ingaggio, dovuta indipendentemente dalla distanza che l'automezzo deve percorrere e comprensiva del compenso per il percorso: autorimessa - luogo di ingaggio e ritorno;
- b) - di una quota chilometrica.

Pertanto, salvo le eccezioni di cui ai punti seguenti, \$702
ciascun trasporto si applica:

- a) - per autotreno un autoveicolo atto al trasporto di cose, composto congiuntamente di motrice e di rimorchio;
- b) - per autotreno un veicolo atto al trasporto di cose, costituito dalla sola motrice;
- c) - per motrice un autoveicolo a tre ruote, atto al trasporto di cose, avente portata utile compresa fra 350 e 1000 Kg. e gli altri loghi tipi di portata superiore, ancora eccezionalmente in circolazione;
- d) - per motofurgone un autoveicolo a tre ruote, atto al trasporto di cose, avente portata utile inferiore o uguale a 350 Kg.;
- e) - per automezzo, indistintamente l'autotreno, l'autocarro, il motocarro ed il motofurgone;
- f) - per portata utile quella indicata nella licenza di circolazione e solo ad essa bisogna riferirsi nel calcolare il corrispettivo dovuto al trasporto (salvo le eccezioni più sotto elencate).
- g) - per sosta, il tempo intercedente tra il momento in cui l'automezzo giunge al luogo di carico o scarico e quello in cui riparte da detto luogo;
- h) - per luogo di ingaggio, il luogo dove è la stazione o l'ufficio dell' E.N.A.C. dalla quale il trasportatore dipende.

II - STRUTTURA DELLE TARIFFE

Le tariffe sono composte :

- a) - da una quota fissa di ingaggio, dovuta indipendentemente dalla distanza che l'automezzo deve percorrere e comprensiva del compenso per il percorso : autorimessa - luogo di ingaggio e ritorno;
- b) - di una quota chilometrica.

Pertanto, salvo le eccezioni di cui ai punti seguenti, \$702
ciascun trasporto si applica :

- a) - la quota fissa di ingaggio;
- b) - la quota chilometrica, sia sul percorso di andata a carico, sia su quello di ritorno a vuoto, o viceversa.

Dette tariffe sono le massime in ogni caso applicabili ed i Prefetti, sentiti i Direttori Compartimentali dell' E.N.A.C., hanno facoltà di ridurle nei limiti del 10% per quelle provincie nelle quali il minor costo della vita giustifichi tale riduzione.

Per i trasporti di massa e specialmente per quelli che interessano l'alimentazione, i Direttori Provinciali e Compartimenti tali promuoveranno speciali accordi forfetari con gli Enti interessati, in diminuzione delle presenti tariffe, eventualmente indicando la gara tra gli autotrasportatori per l'appalto di tali trasporti.

Le ripetute tariffe non sono comprensive:

- a) - della maggiorazione per il contributo a c.le-km. di trasporto effettuato, da corrispondersi all'ENAC e la cui misura è approvata dal Ministro delle Comunicazioni ai sensi dell'Art. 8 - comma C - del Decreto Legislativo Luogotenenziale 17 agosto 1944 n. 188;
- b) - di qualsiasi premio di assicurazione o quota, per rischi sulla merce trasportata;
- c) - dell'imposta sull'entrata.

Pertanto la maggiorazione per il contributo, il premio e l'imposta di cui sopra, devono computarsi in aggiunta alle suddette tariffe.

III - CARICO, STIVATURA E SCARICO

Il carico, la stivatura e lo scarico delle merci devono essere eseguite rispettivamente a cura e spese del mittente e del destinatario.

IV - PESO TASSABILE

Salvo le eccezioni di cui ai punti seguenti, le tariffe si applicano sulla portata utile dell'automezzo.

V - DISTANZA TASSABILE

Salvo le eccezioni di cui ai punti seguenti, le tariffe si applicano sul percorso: luogo di ingaggio - luogo di scarico del trasporto e ritorno.

L'itinerario tassabile è quello effettivamente seguito dal l'automezzo, tenendo conto delle necessarie deviazioni e delle convallezioni.

- a) - della maggiorazione per il contributo a 4.1e-Km. di trasporto effettuato, da corrispondere all' ENCO e la cui misura è approvata dal Ministro delle Comunicazioni ai sensi dell' art. 8 - comma 3 - del decreto legislativo luogotenenziale 17 agosto 1944 n. 188;
- b) - di qualsiasi premio di assicurazione o quota, per rischi sulla merce trasportata;
- c) - dell'imposta sull'entrata.

Pertanto la maggiorazione per il contributo, il premio e l'imposta di cui sopra, devono computarsi in aggiunta alle suddette tariffe.

III - CARICO, STIVATURA E SCARICO

Il carico, la stivatura e lo scarico delle merci devono essere eseguite rispettivamente a cura e spese del mittente e del destinatario.

IV - PESO TASSABILE

Salvo le eccezioni di cui ai punti seguenti, le tariffe si applicano sulla portata utile dell'automezzo.

V - DISTANZA TASSABILE

Salvo le eccezioni di cui ai punti seguenti, le tariffe si applicano sul percorso: luogo di innaggio - luogo di scarico del trasporto e ritorno.

L'itinerario tassabile è quello effettivamente seguito dal 1° automezzo, tenendo conto delle necessarie deviazioni e delle convallazioni.

Le distanze si desumono dalla carta automobilistica al 200.000 della Consociazione Turistica Italiana (C.C.I.).

VI - EFFETTUAZIONE DI PIU' TRASPORTI CON LO STESSO AUTOMEZZO

Se con lo stesso automezzo vengono contemporaneamente effet-

3°

tuate più spedizioni, da caricare e scaricare nelle stesse località, le tasse si applicano come se si trattasse di un unico trasporto, sulla portata utile dell'automezzo e si ripartiscono poi fra i vari trasporti in proporzione al peso di ciascuno.

Quando invece il carico e lo scarico non avvengono negli stessi luoghi, ma tuttavia trattisi di spedizioni da effettuare con lo stesso automezzo o sullo stesso itinerario (il cui termine sarà stabilito dal trasporto destinato più lontano), per ciascun trasporto sarà dovuta la quota d'ingaggio che competerebbe per un automezzo di portata utile pari al peso reale del trasporto medesimo, mentre la quota chilometrica sarà calcolata sulla portata utile del mezzo e ripartita poi fra i vari trasporti in proporzione dei q.li-Km. di ciascuno. Qualora la somma delle varie quote di ingaggio calcolate come è detto sopra, risulti inferiore alla quota di ingaggio che sarebbe dovuta in base alla portata utile dell'automezzo, si applicherà quest'ultima, ripartendola poi, come avviene per la quota chilometrica, fra i vari trasporti proporzionalmente ai q.li-Km. di ciascuno.

VII - TRASPORTI EFFETTUATI UTILIZZANDO PERCORSI A VUOTO

L'automezzo che, in relazione ad un primo trasporto, deve effettuare un determinato percorso a vuoto, può essere utilizzato per un altro trasporto da effettuare sul percorso medesimo.

Al nuovo trasporto si applica la tariffa che competerebbe per un automezzo di portata utile pari al peso reale del trasporto medesimo e per la distanza che questo deve effettivamente percorrere.

Il mittente del primo trasporto pagherà in tal caso la quota chilometrica afferente al percorso che si sarebbe dovuto effettuare a vuoto, diminuita della quota chilometrica che viene a pagare il nuovo trasporto. Nessuna diminuzione va invece effettuata in relazione al premio di ingaggio pagato dal secondo trasporto.

VIII - TRASPORTI A CATENA

Se l'automezzo, effettuato il primo trasporto, anziché rientrare direttamente al luogo di ingaggio, viene utilizzato per altre spedizioni poste su itinerario diverso da quello di ritorno, la tariffa da applicare a ciascun trasporto deve essere computata come segue:

700

stessi luoghi, ma tuttavia trattisi di spedizioni da effettuare con lo stesso automezzo o sullo stesso itinerario (il cui termine sarà stabilito dal trasporto destinato più lontano), per ciascun trasporto sarà dovuta la quota d'ingaggio che competerebbe per un automezzo di portata utile pari al peso reale del trasporto medesimo, mentre la quota chilometrica sarà calcolata sulla portata utile del mezzo e ripartita poi fra i vari trasporti in proporzione dei q.li-km. di ciascuno. Qualora la somma delle varie quote di ingaggio calcolate come è detto sopra, risulti inferiore alla quota di ingaggio che sarebbe dovuta in base alla portata utile dell'automezzo, si applicherà quest'ultima, ripartendola poi, come avviene per la quota chilometrica, fra i vari trasporti proporzionalmente ai q.li-km. di ciascuno.

VII - TRASPORTI EFFETTUATI UTILIZZANDO PERCORSI A VUOTO

L'automezzo che, in relazione ad un primo trasporto, deve effettuare un determinato percorso a vuoto, può essere utilizzato per un altro trasporto da effettuare sul percorso medesimo.

Al nuovo trasporto si applica la tariffa che competerebbe per un automezzo di portata utile pari al peso reale del trasporto medesimo e per la distanza che questo deve effettivamente percorrere.

Il mittente del primo trasporto pagherà in tal caso la quota chilometrica afferente al percorso che si sarebbe dovuto effettuare a vuoto, diminuita della quota chilometrica che viene a pagare il nuovo trasporto. Nessuna diminuzione va invece effettuata in relazione al premio di ingaggio pagato dal secondo trasporto.

VIII - TRASPORTI A CATENA

Se l'automezzo, effettuato il primo trasporto, anziché rientrare direttamente al luogo di ingaggio, viene utilizzato per altre spedizioni poste su itinerario diverso da quello di ritorno, la tariffa da applicare a ciascun trasporto deve essere computata come segue:

- calcolando la quota di ingaggio in rapporto alla portata utile del mezzo;
- calcolando la quota chilometrica per il percorso da ciascuno effettuato a carico, pure in base alla portata utile dell'auto mezzo;
- attribuendo a ciascuno una parte della quota competente al percorso ed ai percorsi a vuoto (sempre calcolata in base alla

portata utile dell'automezzo) in proporzione dei Km. da ciascuno effettuati a carico.

IX - EFFETTUAZIONE DI PIU' TRASPORTI NELLA MEDESIMA GIORNATA

Se un automezzo effettua più trasporti nella medesima giornata la quota di ingaggio deve essere riscossa una sola volta (calcolando naturalmente sulla portata utile dell'automezzo) e ripartita in parti proporzionali ai q.li-Km. da ciascun trasporto effettuati.

X - MAGGIORAZIONE DI TARIFFA

Quando, per disposizione del mittente, che dovrà tassativamente risultare da un documento scritto, il trasporto venga effettuato nelle ore notturne (cioè da due ore dopo il tramonto del sole all'alba) e dopo otto ore dal momento in cui l'automezzo è stato posto a disposizione, le tariffe saranno aumentate rispettivamente del 7% e del 4,5%. Tale maggiorazione non si applica nel caso di prosecuzione di viaggio o di ritorno a vuoto.

Per gli automezzi costruiti con attrezzatura fissa e destinati al trasporto continuo ed esclusivo di determinate cose, la cui natura risulterà da apposita annotazione sulla licenza di circolazione, si applicheranno le presenti tariffe aumentate del 10%.

Per i colli di straordinario peso, cioè per quelli eccedenti la metà della portata utile dell'automezzo, le tariffe saranno pure aumentate del 10%.

Per gli autotreni cisterne e le autocisterne saranno invece aumentate del 20%.

XI - TEMPO A DISPOSIZIONE TRA IL CARICO E LO SCARICO

Le presenti tariffe sono comprensive del tempo occorrente per le operazioni di carico e scarico, che devono effettuarsi nel tempo massimo di 30 q.li all'ora per gli autotreni e di q.li 40 al l'ora per gli altri automezzi.

Ogni perditempo dovuto ad operazioni di carico e scarico, oltre i limiti sopraindicati, o ad altre ragioni comunque imputabili al destinatario, è penalizzato nella misura seguen-

IX - EFFETTUAZIONE DI PIÙ TRASPORTI
Se un automezzo effettua più trasporti nella medesima giornata la quota di ingaggio deve essere riscossa una sola volta (calcolo naturale sulla portata utile dell'automezzo) e ripartita in parti proporzionali ai q.li.-Km. da ciascun trasporto effettuato.

X - MAGGIORAZIONE DI TARIFFA

Quando, per disposizione del mittente, che dovrà tassativamente risultare da un documento scritto, il trasporto venga effettuato nelle ore notturne (cioè da due ore dopo il tramonto del sole all'alba) e dopo otto ore dal momento in cui l'automezzo è stato posto a disposizione, le tariffe saranno aumentate rispettivamente del 7% e del 4,5%. Tale maggiorazione non si applica nel caso di prosecuzione di viaggio o di ritorno a vuoto.

Per gli automezzi costruiti con attrezzatura fissa e destinati al trasporto continuo ed esclusivo di determinate cose, la cui natura risulterà da apposita annotazione sulla licenza di circolazione, si applicheranno le presenti tariffe aumentate del 10%.

Per i colli di straordinario peso, cioè per quelli eccedenti la metà della portata utile dell'automezzo, le tariffe saranno pure aumentate del 10%.

Per gli autotreni cisterne e le autocisterne saranno invece aumentate del 20%.

XI - TEMPO A DISPOSIZIONE TRA IL CARICO E LO SCARICO

Le presenti tariffe sono comprensive del tempo occorrente per le operazioni di carico e scarico, che devono effettuarsi nel tempo massimo di 30 q.li all'ora per gli autotreni e di q.li 40 all'ora per gli altri automezzi.

Ogni perditempo dovuto ad operazioni di carico e scarico, oltre i limiti sopraindicati, o ad altre ragioni comunque imputabili al mittente od al destinatario, è penalizzato nella misura seguente per ogni ora o frazione di ora:

q.li.	300,==	per gli autotreni di portata utile sup. a 120 q.li.
q.li.	250,==	" " " fino " 120 " "
q.li.	200,==	" " autocarri " " utile sup. " 30 " "
q.li.	200,==	" " " " " fino " 30 " "
q.li.	150,==	" " i motocarri ed i motofurgoni

5°

XII - PERNOTTAZIONI

Se un automezzo resta impegnato durante la notte, cioè da due ore dopo il tramonto all'alba del giorno successivo, deve essere corrisposta al vettore, in aggiunta alla tariffa, la somma di £. 400,== per ogni pernottazione.

5698

*C.R.A. del
D.H.F.*

HEADQUARTERS ALLIED COMMISSION GCG/ep
APO 394
TRANSPORTATION SUB-COMMISSION Phone: 489081

Ref: AC/200/2/Tn5

17 April 1945.

SUBJECT: ENAC Tariff Rates.

TO : Ministry of Industry, Commerce and Labor.
(Att: Inter-Ministerial Price Committee)

1. Reference your letter 122 dated 6 April 1945.
2. On 20 January 1945, by consent of the Allied Commission, the tariff rates for truck hauling were raised for a period of 60 days, beginning 1 February 1945. This increase was made with the understanding that at the end of a 60 day period a new hearing would be held to discuss the advisability of continuing said rates or adjusting them downward.
3. Experience has shown that these higher rates have not helped to solve transport conditions and that the high cost for haulage increases the cost of commodities beyond the limit that the masses are able to pay. It is therefore deemed advisable to immediately arrange a meeting of your Price Committee so that the matter of re-adjustment of the tariff rates may be taken under consideration.

A. G. ANTOLINI
Acting Vice-President,
Economic Section.

Letter sent for signature

5697

1045