

COMMISSIONE SPECIALE PER LA RATIFICA DEI DECRETI LEGISLATIVI  
EMANATI DAL GOVERNO DURANTE IL PERIODO DELLA COSTITUENTE

LXXI.

SEDUTA DI GIOVEDÌ 20 NOVEMBRE 1952

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE SANSONE

INDI

DEL PRESIDENTE CODACCI PISANELLI

## INDICE

	PAG.		PAG.
<b>Disegno di legge</b> ( <i>Discussione ed approvazione</i> ):		MOLINAROLI . . . . .	844
Ratifica, con modificazioni, del decreto legislativo 24 aprile 1947, n. 255, concernente modificazioni agli articoli 65 e 69 del testo unico delle leggi sull'istruzione superiore, approvato con regio decreto 31 agosto 1933, n. 1592. ( <i>Modificato dalla Commissione Speciale ratifica del Senato</i> ). (520-91-B) . . . . .	842	GERMANI . . . . .	844
PRESIDENTE . . . . .	842	<i>Decreto legislativo 3 aprile 1947 n. 372: Istituzione del Consorzio per la zona industriale apuana; e decreto legislativo 31 marzo 1948, n. 242: Modificazioni al decreto legislativo 3 aprile 1947, n. 372, concernente l'istituzione del Consorzio per la zona industriale di Apuania.</i> (Discussione e rinvio). (520-174). . . . .	844
RESTA, <i>Sottosegretario di Stato per la pubblica istruzione</i> . . . . .	842	PRESIDENTE . . . . .	844, 847, 848
<b>Disegno di legge</b> ( <i>Seguito della discussione e stralcio di decreti legislativi</i> ):		DE' COCCI, <i>Relatore</i> . . . . .	844
Ratifica, ai sensi dell'articolo 6 del decreto legislativo luogotenenziale 16 marzo 1946, n. 98, dei decreti legislativi emanati dal Governo durante il periodo della Costituente. (520) . . . . .	842	ANGELINI . . . . .	847
PRESIDENTE . . . . .	842	TOGNI . . . . .	847
<i>Decreto legislativo 3 settembre 1947, n. 1022</i> (Stralcio, discussione e ratifica): <i>Adeguamento dei compensi, dei premi e delle indennità dovuti agli insegnanti elementari per prestazioni post-scolastiche ed in opere integrative della scuola e delle retribuzioni ed assegni al personale non di ruolo delle scuole magistrali.</i> (520-190) . . . . .	843	MATTARELLA, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti</i> . . . . .	847
PRESIDENTE . . . . .	843, 844	<i>Decreto legislativo 23 agosto 1946, n. 147,</i> (Discussione e ratifica con modificazioni): <i>Modificazioni al decreto legislativo luogotenenziale 22 marzo 1945, n. 165, sul reclutamento degli ufficiali in servizio permanente effettivo della Guardia di finanza.</i> (520-178) . . . . .	848
TITOMANLIO VITTORIA . . . . .	843, 844	PRESIDENTE . . . . .	848, 849
RESTA, <i>Sottosegretario di Stato per la pubblica istruzione</i> . . . . .	843, 844	MOLINAROLI . . . . .	848
LOZZÀ . . . . .	843	CASTELLI EDGARDO, <i>Sottosegretario di Stato per le finanze</i> . . . . .	849
		<i>Decreto legislativo 18 gennaio 1948, n. 69,</i> (Discussione e ratifica con modificazioni): <i>Istituzione di un servizio permanente di controllo contabile amministrativo delle riscossioni eseguite per conto dello Stato dall'Automobile Club d'Italia (A. C. I.) e dalla Società Italiana Autori ed Editori (S. I. A. E.).</i> (520-180) . . . . .	849
		PRESIDENTE . . . . .	849

## COMMISSIONE SPECIALE (RATIFICA DECRETI) — SEDUTA DEL 20 NOVEMBRE 1952

	PAG.
<i>Decreto legislativo 12 marzo 1948, n. 367, (Discussione e ratifica con modificazioni): Proroga dell'efficacia della legge 16 giugno 1938, n. 1122, concernente provvedimenti per la sistemazione dei terreni delle aziende patrimoniali del Demanio dello Stato. (520-181)</i> . . . . .	850
PRESIDENTE . . . . .	850, 851
SANSONE . . . . .	851
MASTINO GESUMINO, <i>Sottosegretario di Stato per le finanze</i> . . . . .	851
<i>Decreto legislativo 7 maggio 1948, n. 1173, (Discussione e ratifica con modificazioni): Tasse di bollo sui documenti di trasporto terrestri, marittimi fluviali, lacuali ed aerei. (520-183)</i> . . . . .	851
PRESIDENTE . . . . .	851
<i>Decreto legislativo 21 aprile 1948, n. 948: Regolazione dei rapporti fra lo Stato e l'Azienda Nazionale Idrogenazione Combustibili (A.N.I.C.); e decreto legislativo 7 maggio 1948, n. 1032: Disposizioni complementari per la regolazione di rapporti tra lo Stato e l'Azienda Nazionale idrogenazione Combustibili. (A. N. I. C.). (Stralcio, discussione e ratifica con modificazioni). (520-191)</i> . . . . .	852
PRESIDENTE . . . . .	852
<i>Decreto legislativo 19 luglio 1946, n. 39, (Discussione e ratifica con modificazioni): Disciplina degli autotrasporti di cose. (520-121)</i> . . . . .	854
PRESIDENTE . . . . .	854, 856
DE' COCCI, <i>Relatore</i> . . . . .	854, 856
MATARELLA, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti</i> . . . . .	856
GERMANI . . . . .	856
<b>Votazione segreta:</b>	
PRESIDENTE . . . . .	857

**La seduta comincia alle 9,45.**

DE COCCI, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente.

(È approvato).

**Discussione del disegno di legge: Ratifica, con modificazioni, del decreto legislativo 24 aprile 1947, n. 255, concernente modificazioni agli articoli 65 e 69 del testo unico delle leggi sulla istruzione superiore, approvato con regio decreto 31 agosto 1933, n. 1592. (520-91-B).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Ratifica, con modificazioni, del decreto legislativo

24 aprile 1947, n. 255, concernente modificazioni agli articoli 65 e 69 del testo unico delle leggi sulla istruzione superiore, approvato con regio decreto 31 agosto 1933, n. 1592 ».

Riferirò io stesso brevemente. Il presente disegno di legge venne approvato dalla nostra Commissione, nella seduta del 3 aprile 1952, nel seguente testo:

**ART. 1.**

« Il decreto legislativo 24 aprile 1947, n. 255, è ratificato con la seguente modificazione:

*Art. 1.* — Alle parole: « fino a tutto il 30 novembre dell'anno precedente », sono sostituite le parole: « fino a tutto il 31 marzo dell'anno precedente ».

**ART. 2.**

« Solo per l'anno 1952, il termine di cui all'articolo 1 è prorogato sino al 30 aprile ».

La Commissione speciale ratifica del Senato ha, così, modificato il testo, sostituendo l'articolo 1 del decreto legislativo 24 aprile 1947, n. 255, col seguente:

« Il comma secondo dell'articolo 65 ed il comma primo dell'articolo 69 del testo unico delle leggi sull'istruzione superiore, approvato con regio decreto 31 agosto 1933, n. 1592, sono modificati nel senso che, agli effetti dei concorsi da indirsi entro il mese di marzo, sono valide le proposte formulate dalle Facoltà o Scuole interessate fino a tutto il 31 dicembre dell'anno precedente ».

RESTA, *Sottosegretario di Stato per la pubblica istruzione*. Dichiaro che il Governo è favorevole al testo approvato dalla Commissione del Senato.

PRESIDENTE. Poiché nessuno chiede di parlare, pongo in votazione il testo dell'articolo 1 modificato dal Senato e testé letto.

(È approvato).

Avverto che il disegno di legge sarà votato a scrutinio segreto al termine della seduta.

**Seguito della discussione del disegno di legge:**

**Ratifica, ai sensi dell'articolo 6 del decreto legislativo luogotenenziale 16 marzo 1946, n. 98, dei decreti legislativi emanati dal Governo durante il periodo della Assemblée Costituente. (520).**

PRESIDENTE. È all'ordine del giorno il seguito della discussione del disegno di legge n. 520. Continuiamo la discussione e lo stralcio dei decreti legislativi.

COMMISSIONE SPECIALE (RATIFICA DECRETI) — SEDUTA DEL 20 NOVEMBRE 1952

**Stralcio e discussione sulla ratifica del decreto legislativo 3 settembre 1947, n. 1002, concernente adeguamento dei compensi, dei premi e delle indennità dovuti agli insegnanti elementari per prestazioni post-scolastiche e in opere integrative della scuola e delle retribuzioni ed assegni al personale non di ruolo delle scuole magistrali. (520-190).**

**PRESIDENTE.** L'onorevole Titomanlio Vittoria propone lo stralcio, dal disegno di legge n. 520, del decreto legislativo 3 settembre 1947, n. 1102, concernente: «Adeguamento dei compensi, dei premi e delle indennità dovuti agli insegnanti elementari per prestazioni post-scolastiche e in opere integrative della scuola e delle retribuzioni ed assegni al personale non di ruolo delle scuole magistrali».

Pongo in votazione tale proposta.

(È approvata).

Il relativo disegno di legge assume il n. 520-190.

È all'ordine del giorno anche la discussione del disegno di legge medesimo. Riferirò io stesso brevemente.

L'onorevole Titomanlio Vittoria ha presentato alcuni emendamenti da apportare al decreto legislativo in oggetto, in sede di ratifica. Ne do lettura:

«All'articolo 1 è premesso il seguente articolo:

«Ad ogni insegnante di scuola sussidiaria spetta una retribuzione mensile per ogni ora di insegnamento settimanale, pari ad un cinquantesimo dello stipendio mensile, dovuto all'insegnante di ruolo all'inizio della carriera.

**ART. 1.** — *Il secondo comma è sostituito dai seguenti:*

«La retribuzione mensile e i premi, di cui sopra, sono concessi agli insegnanti abilitati per un numero massimo complessivo di 14 alunni e per un minimo di 5 alunni, per ogni anno scolastico.

Gli attuali maestri non forniti del titolo di studio possono essere autorizzati dal Provveditore a continuare il loro insegnamento».

Devo, però, fare un'osservazione pregiudiziale. Gli emendamenti oggi proposti costituiscono la sostanza della proposta di legge n. 258 d'iniziativa dei deputati Bertola e Titomanlio Vittoria: «Modificazioni al testo unico sull'ordinamento dell'Amministrazione locale per l'istruzione elementare 5 febbraio 1928, n. 577, (1195)».

Tale proposta di legge risulta all'ordine del giorno della VI Commissione permanente (Istruzione) e, pertanto, questa Commissione non potrebbe adottare alcuna deliberazione sugli emendamenti, senza invadere la competenza della detta VI Commissione, investita del merito della proposta di legge, in cui gli emendamenti stessi si identificano.

**RESTA, Sottosegretario di Stato per la pubblica istruzione.** Dal momento che una proposta di legge, sulla stessa materia, pende davanti alla VI Commissione, il Governo propone di ratificare il decreto legislativo senza modificazioni, lasciando libera la Commissione competente di entrare nel merito delle modificazioni attraverso l'esame della proposta di legge medesima. In caso diverso, sorgerebbe un evidente conflitto di competenza fra le due Commissioni, il che devesi evitare.

**TITOMANLIO VITTORIA.** La proposta di legge del collega Bertola e mia è stata trasformata in appositi emendamenti, da apportarsi al decreto legislativo 3 settembre 1947, allo scopo di dare una maggior stabilità professionale e finanziaria agli insegnanti delle scuole sussidiarie.

**PRESIDENTE.** Onorevole Titomanlio, questa sua dichiarazione è proprio il migliore argomento che possa essere portato a sostegno della pregiudiziale da me posta, in merito alla impossibilità di prendere in considerazione, in questa sede, i suoi emendamenti!

**LOZZA.** Propongo di demandare alla VI Commissione anche questo provvedimento di ratifica, essendo perfettamente inutile ratificare un decreto legislativo che sappiamo destinato a subire delle modificazioni.

**TITOMANLIO VITTORIA.** Mi associo a questa proposta.

**PRESIDENTE.** Se la VI Commissione non riesce a prendere in esame la proposta di legge Bertola e Titomanlio, il decreto legislativo corre il pericolo di non venire ratificato alla fine della legislatura. Quindi, a mio parere, sarebbe preferibile provvedere, in questa sede, alla ratifica, rimettendo alla VI Commissione il decidere sulle modificazioni qui presentate, che costituiscono — come si è detto — la sostanza della suddetta proposta di legge. Oltre a queste argomentazioni, occorre ricordare che la nostra Commissione sta per concludere i suoi lavori, onde è urgente provvedere, per evitare che qualche decreto legislativo rimanga non ratificato.

**LOZZA.** Non posso non far notare che la proposta dell'onorevole Sottosegretario è un modo elegante per troncata una discussione intorno ad una proposta di legge su cui esso

## COMMISSIONE SPECIALE (RATIFICA DECRETI) — SEDUTA DEL 20 NOVEMBRE 1952

non consente. Da parecchio tempo, infatti, la proposta di legge Bertola-Titomanlio pende davanti alla VI Commissione, esattamente dal 31 dicembre 1948, ed è evidente che, se si provvede in questa sede alla ratifica pura e semplice, le modifiche contenute in quella proposta non saranno mai varate, per l'avviso contrario del Governo, che fino ad ora è riuscito a non farla approvare.

RESTA, *Sottosegretario di Stato per la pubblica istruzione*. Insisto nella proposta di ratificare il decreto legislativo senza modificazioni in questa sede, lasciando libera la VI Commissione di esaminare le modifiche contenute nella proposta di legge Bertola-Titomanlio.

MOLINAROLI. Sono d'accordo con l'onorevole Sottosegretario. Esaminare gli emendamenti in questa sede significherebbe sovrapporre la nostra Commissione a quella competente per la materia della pubblica istruzione, e ciò non può né deve verificarsi.

GERMANI. Dichiaro di essere pienamente favorevole alla pregiudiziale avanzata dall'onorevole Presidente, che, nel caso, è inoppugnabile.

TITOMANLIO VITTORIA. Presento una proposta di rinvio.

PRESIDENTE. Faccio presente che un rinvio non sposta i termini della questione.

Pongo in votazione la proposta di rinvio, con l'avvertenza che, se respinta, debesi considerare esistente la pregiudiziale da me accennata in merito agli emendamenti Titomanlio.

*(Non è approvata).*

Poiché nessun altro chiede di parlare, pongo, quindi, in votazione la consueta formula di ratifica:

« Il decreto 3 settembre 1947, n. 1002, è ratificato ».

*(È approvata).*

Tale formula costituirà l'articolo unico della legge di ratifica. Avverto che il disegno di legge sarà votato, a scrutinio segreto, al termine della seduta.

**Discussione sulla ratifica del decreto legislativo 3 aprile 1947, n. 372, concernente istituzione del Consorzio per la zona industriale apuana e sulla ratifica, con modificazioni, del decreto legislativo 31 marzo 1948, n. 242, recante modificazioni al decreto legislativo 3 aprile 1947, n. 372, concernente l'istituzione del Consorzio per la zona industriale apuana. (520-174).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione sulla ratifica del decreto legislativo 3 aprile 1947, n. 372, concernente: «Isti-

tuzione del Consorzio per la zona industriale apuana»; e sulla ratifica, con modificazioni, del decreto legislativo 31 marzo 1948, n. 242, recante: «Modificazioni al decreto legislativo 3 aprile 1947, n. 372, concernente l'istituzione del Consorzio per la zona industriale apuana ».

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

DE' COCCI, *Relatore*. Richiamo l'attenzione degli onorevoli colleghi su quanto segue.

La fornitura dell'energia elettrica agli stabilimenti della zona industriale apuana, da parte delle Ferrovie dello Stato, è stata prevista come vero e proprio obbligo dell'Amministrazione ferroviaria, dal regio decreto-legge 24 luglio 1938, n. 1266, convertito nella legge 5 gennaio 1939, n. 343, che, all'articolo 10, ha testualmente disposto:

« L'energia elettrica, occorrente agli stabilimenti ammessi a fruire delle facilitazioni di cui agli articoli 5 e 6 del presente decreto-legge, verrà fornita dalle Ferrovie dello Stato ».

La disposizione, così come è stata formulata, ha escluso qualsiasi limitazione in ordine, sia alla misura della fornitura che alla durata del tempo, per il quale le Ferrovie dello Stato saranno tenute a provvedervi.

La norma sopra trascritta, che si riteneva essere stata abrogata con decreto legislativo luogotenenziale 30 gennaio 1946, n. 10 (mentre in effetti non lo fu), è stata comunque, successivamente, richiamata in vigore fino al 31 dicembre 1951, con decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 3 aprile 1947, n. 372, il quale, all'articolo 13, ha disposto come segue: « Sono richiamate in vigore le agevolazioni ferroviarie di cui agli articoli 10 e 11 del regio decreto-legge 24 luglio 1938, n. 1266, abrogate con il decreto legislativo luogotenenziale 30 gennaio 1946, n. 10, fino al 31 dicembre 1951 ».

A questa prima limitazione nel tempo della agevolazione ne è seguita, a un anno di distanza, una seconda — relativa questa volta alla misura della fornitura — in forza dell'articolo 11 del decreto legislativo 31 marzo 1948, n. 242, tuttora in vigore, il cui testo recita: « L'articolo 10 del regio decreto-legge 24 luglio 1938, n. 1266, richiamato in vigore con l'articolo 13 del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 3 aprile 1947, n. 372, è modificato come segue:

« L'energia elettrica occorrente agli stabilimenti della zona industriale è fornita dalle Ferrovie dello Stato ad una potenza di 20.000 chilowatt.

## COMMISSIONE SPECIALE (RATIFICA DECRETI) — SEDUTA DEL 20 NOVEMBRE 1952

Il massimo predetto sarà aumentato a 28.000 chilowatt entro un anno dall'entrata in vigore del presente decreto, ed a 32.000 chilowatt entro un anno successivo a tale data. L'obbligo delle Ferrovie dello Stato cessa il 31 dicembre 1956 ».

Successivamente, la legge 21 luglio 1950, n. 818, ha precisato che l'articolo 11 sopra trascritto non è applicabile alle Aziende situate nei comuni, ai quali sono state estese, in forza della medesima legge, le disposizioni aventi valore per la zona industriale apuana (nella provincia di Massa e Carrara: Aulla, Villafranca, Filattiera, Pontremoli, Fivizzano).

Premessi questi necessari riferimenti, è opportuno esaminare, in particolare, il disposto dell'articolo 11 del decreto legislativo 31 marzo 1948, n. 242, che ha limitato, e limita tuttora, a 32.000 chilowatt il massimo di energia elettrica da erogarsi da parte delle Ferrovie dello Stato agli stabilimenti della zona industriale, a decorrere dal 12 aprile 1950, fino al 31 dicembre 1956.

La persistenza di questa norma nella legislazione regolatrice della materia costituisce un patente anacronismo, per i seguenti motivi:

1°) Il legislatore ha preteso di cristallizzare in una norma di legge, destinata a rimanere in vigore per la durata di ben 8 anni, una disciplina di consumo dell'energia elettrica riferita ad una situazione del tutto contingente (1948) ed alle assai incerte e difficili previsioni di future disponibilità possibili a tale data.

È noto come, al momento dell'emanazione del decreto legislativo recante la norma in esame (aprile 1948), il paese scarseggiasse di energia elettrica al punto che lo Stato si trovò costretto ad intervenire con una speciale regolamentazione di carattere generale, istituendo due « Commissariati regionali per la disciplina dell'energia elettrica » con giurisdizione su tutto il territorio nazionale e sul territorio delle isole. Al pari delle industrie, anche le Ferrovie dello Stato difettavano dell'energia necessaria per far fronte ai propri servizi; ed è questa la ragione per la quale l'Amministrazione ferroviaria pretese, ed ottenne allora, di poter limitare la fornitura di energia elettrica alla zona industriale a 20.000 chilowatt, da aumentarsi a 28.000 chilowatt nel corso del 1949 ed a 32.000 chilowatt nel corso del 1950.

Purtroppo, tale norma limitatrice, che avrebbe potuto — qualora non si fosse trattato di derogare ad una legge precedente — molto più opportunamente trovar luogo in

uno dei decreti commissariali che avevano il preciso scopo di provvedere transitoriamente alla disciplina dei consumi dell'energia elettrica (resa necessaria da una situazione — giova ripeterlo — del tutto contingente) è stata, viceversa, accolta in un decreto legislativo, la cui efficacia di legge implica un carattere di durata e di permanenza, contrastante con la transitorietà della situazione che ha determinato la statuizione della norma in esso recepita.

2°) Il legislatore non poteva intuire, nel 1948, quali sviluppi la produzione della energia elettrica avrebbe assunto in Italia tra il 1950 e il 1956, così come non poteva prevedere quale quantitativo di energia sarebbe stato richiesto, nei medesimi anni, dalla zona industriale apuana in conseguenza dell'impianto di nuovi stabilimenti e di nuove lavorazioni, della ricostruzione degli stabilimenti distrutti dalla guerra e della riattivazione di quelli inattivi.

Onde appare oggi del tutto priva di giustificazione la denunciata limitazione nella erogazione dell'energia a un massimo di 32.000 chilowatt, sia in quanto il legislatore si è riferito, nello stabilire tale limitazione, a previsioni di maggiore o minore disponibilità di energia e di maggior o minor consumo che, per gli anni non immediatamente successivi al 1948, non erano assolutamente possibili; sia in quanto tale norma limitatrice ha infranto una delle agevolazioni base sulle quali le aziende, che avevano stabilito le loro lavorazioni nella zona industriale, avevano fatto fondato assegnamento, onde riuscire ad una gestione economica dei complessi industriali impiantati avvalendosi, appunto, delle agevolazioni promesse, e, tra esse, anche di quella di prelevare l'energia occorrente dalle Ferrovie dello Stato.

3°) La limitazione nella fornitura di energia da parte delle Ferrovie agli stabilimenti della zona industriale, se poteva avere, come si è visto, una ragione di essere nel 1948, non ha più motivo di esistere oggi che la produzione dell'energia elettrica non soltanto è rientrata in fase di normalità, ma è addirittura in fase di crescente incremento. È del 17 settembre la notizia ufficiale che il Ministro dei trasporti ha inaugurato una nuova super centrale geotermica a Larderello, capace di produrre 850 milioni di chilowatt-ora, e cioè, da sola, più dell'attuale produzione delle altre due centrali geotermiche esistenti (la produzione attuale della Larderello è di un miliardo e 500 milioni di chilowatt-ora, pari ad un quindicesimo della produzione nazionale).

Di questa nuova produzione hanno la possibilità di disporre, praticamente senza limitazioni, le Ferrovie dello Stato, onde non ha senso che le stesse lascino insodisfatte le utenze della zona industriale apuana, adducendo — come hanno fatto — la impossibilità di reperire altrove l'energia necessaria per il normale esercizio ferroviario.

Queste considerazioni inducono a proporre la soluzione del problema non già come è stato ventilato, nel senso di una nuova o migliore ripartizione dei 32.000 chilowatt fra gli utenti della zona industriale, ma nel senso, invece, di una rimozione di questo limite di 32.000 chilowatt, che non ha senso né giustificazione, se non in funzione di un possibile interesse dell'Amministrazione ferroviaria di vendere altrove a maggior prezzo l'energia non erogata alla zona industriale apuana.

In concreto, si ribadisce la necessità ed opportunità di approvare in sede di ratifica del decreto legislativo 31 marzo 1948, n. 242, una norma che disponga puramente e semplicemente l'abrogazione dell'articolo 11 del decreto stesso, che tuttora limita ad un massimo di 32.000 chilowatt il quantitativo di energia elettrica che le Ferrovie dello Stato sono tenute a fornire agli stabilimenti della zona industriale apuana fino al 31 dicembre 1956, e quindi, implicitamente, ripristini la disposizione dell'articolo 10 del regio decreto-legge 24 luglio 1938, n. 1266, a termini della quale tutta l'energia elettrica occorrente agli stabilimenti della zona industriale dev'essere fornita dalle Ferrovie dello Stato. Si potrà, poi, eventualmente stabilire un termine all'obbligo delle Ferrovie dello Stato, in ogni caso, non anteriore al 31 dicembre 1956.

Non si ravvisa altra soluzione possibile del problema, a meno che, mantenendo in vita l'attuale limitazione a 32.000 chilowatt, non si intenda far accettare come scontata la revoca di un'agevolazione che non è più tale, ed anzi è fonte di inconvenienti notevoli, come recenti casi sono valsi a dimostrare.

In sostanza, le agevolazioni a suo tempo concesse dalle Ferrovie dello Stato (relative sia alle tariffe dei trasporti che alla fornitura dell'energia elettrica) debbono essere anch'esse riguardate alla stregua di tutte le altre agevolazioni riservate alla zona industriale apuana: le quali debbono intendersi non già come un ingiustificato « privilegio » acquisito per particolari influenze politiche sotto il passato regime, ma come aventi, fin dalle origini, un preciso carattere ed una specifica funzione di « compensazione », in quanto dirette unicamente a

rendere industrialmente interessante, cioè suscettibile di iniziative industriali, un territorio che, sotto il profilo geografico ed economico, senza tutte quelle agevolazioni, lo sarebbe ben poco.

Non va dimenticato, a questo proposito, che la zona industriale apuana fu originariamente istituita, ed è stata restituita a nuova vita dopo le distruzioni della guerra, soprattutto per ragioni di ordine sociale: cioè per migliorare sostanzialmente le condizioni di una provincia che, da anni, sopporta un carico di disoccupazione che è tra i più elevati d'Italia attraverso la formazione di un complesso di attività produttive capaci di assicurare possibilità di occupazione nuove, durature e suscettibili di sviluppo per una popolazione operaia in continuo naturale incremento.

Per realizzare questo intento tutte le agevolazioni originariamente concesse — compresa in esse quella della quale si è discusso in particolare — dovranno, pena conseguenze di ordine economico e sociale assai gravi, essere mantenute nella loro totalità e integrità, cioè senza limitazione alcuna, fino a quando la zona industriale apuana — come lentamente sta avvenendo — si sarà effettivamente consolidata alla stregua di un organismo capace di vita propria, cioè come complesso di Aziende suscettibili di una gestione economica indipendentemente dalla persistenza di quelle agevolazioni, le quali soltanto allora, non avendo più ragione di essere, potranno venire impunemente revocate.

Al problema della fornitura di energia elettrica agli stabilimenti della zona industriale apuana da parte delle Ferrovie dello Stato sembra, dunque, offrirsi la possibilità di una assai soddisfacente soluzione appunto in sede di ratifica del decreto legislativo 31 marzo 1948, n. 242, di che trattasi.

Non sarà certamente sfuggito come la soluzione sopra proposta comporti implicitamente anche la soluzione di tutti quei problemi cui ha dato l'avvio la nota controversia tra la Società Rumianca e l'Amministrazione ferroviaria, in quanto con essa, mettendosi a disposizione della zona industriale apuana l'energia occorrente (che al momento viene erogata, tra le Ferrovie dello Stato e la Società C. I. E. L. I., per complessivi 39.500 chilowatt-ora circa, e non più di tanto) si renderebbe superfluo qualsiasi provvedimento diretto a realizzare una ripartizione dei 32.000 chilowatt costituenti l'obbligo incombente alle Ferrovie dello Stato per legge: ripartizione che appare molto difficilmente attuabile, e sarà, comunque, fonte di ricorrenti inconvenienti.

## COMMISSIONE SPECIALE (RATIFICA DECRETI) — SEDUTA DEL 20 NOVEMBRE 1952

Do, pertanto, lettura del testo proposto come legge di ratifica:

## ART. 1.

« Il decreto legislativo 3 aprile 1947, n. 372, è ratificato ».

## ART. 2.

« Il decreto legislativo 31 marzo 1948, n. 242, è ratificato con la seguente modificazione:

ART. 11. — *È soppresso* ».

Do, inoltre, lettura del testo dell'articolo 11 del decreto legislativo 31 marzo 1948, n. 242:

« L'articolo 10 del regio decreto-legge 24 luglio 1938, n. 1266, richiamato in vigore con l'articolo 13 del decreto legislativo luogotenenziale 3 aprile 1947, n. 372, è modificato come segue:

« L'energia elettrica occorrente negli stabilimenti della zona industriale è fornita dalle ferrovie dello Stato fino ad una potenza di 24.000 chilowatt.

Il massimo predetto sarà aumentato a 28.000 chilowatt entro un anno dall'entrata in vigore del presente decreto, e a 32.000 chilowatt entro l'anno successivo a tale data.

L'obbligo delle ferrovie dello Stato cessa il 31 dicembre 1956 ».

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

ANGELINI. Ai fini dell'inquadramento della discussione, è opportuno tener presente il dato di fatto della utilizzazione. Gli stabilimenti della zona industriale sono 35-40. I 31 mila chilowatt-ore sono attualmente usufruiti da tre soli complessi (Montecatini, Dalmine, Rumianca), i soli enti privilegiati nella zona apuana. Gli altri ricevono l'energia direttamente da una società di distribuzione con una sensibilissima differenza di prezzo (da 1 a 6). Quindi, il problema è di quantità e di distribuzione. Nelle ultime discussioni avute col Ministro, abbiamo convenuto l'opportunità di fissare un limite maggiore in vista degli sviluppi e degli importantissimi fini sociali della zona industriale di Apuania, che fu creata proprio in base a tali finalità. È chiaro, infatti, che soltanto le agevolazioni possono potenziarla e permetterle di risolvere in pieno l'angosciosa disoccupazione che l'affanna.

L'impostazione da dare al problema sarebbe, pertanto, questa: prima, esaminare un

eventuale aumento, illimitato o contenuto; in seguito, risolvere il problema della distribuzione.

TOGNI. Essendo stato il proponente dei due decreti legislativi in oggetto, conosco i motivi per cui essi furono emanati e le condizioni nelle quali i decreti stessi furono perfezionati, anche in relazione agli accordi con l'allora ministro Corbellini. Occorre che permangano determinate condizioni tecnico-economiche al fine di poter consentire che la zona industriale non solo si mantenga, ma si affermi e si completi nella sua struttura.

Si deve notare, inoltre, che, a prescindere dalla possibilità di avere l'energia da società minore ma a maggiore spesa, le fonti di energia più prossime sono proprio quelle di Lardarello. Infatti, quando la zona industriale fu fondata, la legge prevede l'obbligo delle ferrovie dello Stato di fornire l'energia elettrica.

Al momento della ripresa dell'attività industriale, erano necessari appena 18-28 mila chilowatt-ore, e la legge iniziale stabilì che le ferrovie assumessero l'onere di fornire, senza limitazione, il quantitativo di energia. Per la verità, debbo ricordare che le ferrovie stesse insistettero molto per avere un limite, sia pure crescente, che avrebbe dovuto consentire di adeguare la fornitura ai bisogni della zona industriale, ed in quel momento i limiti furono posti in quelle cifre: 24 mila, 30 mila, 32 mila, 34 mila chilowatt-ore.

Senonché, la zona industriale si è fortunatamente sviluppata molto più rapidamente di quello che questi quantitativi prevedessero, sicché oggi noi ci troviamo nella necessità di dover provvedere. Occorre, però, riconoscere che lo spirito del legislatore di allora era quello che i limiti avrebbero corrisposto esattamente al fabbisogno della zona, perché era inconcepibile che si arrivasse a stabilire un privilegio in relazione al quale, anziché avere un beneficio, si avesse un danno.

Quindi, o si approva la soppressione dell'articolo 11, o si modificano i quantitativi previsti nell'articolo 11 stesso, aumentandoli, per lo meno, a 40 mila chilowatt-ore.

MATTARELLA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Vorrei osservare che i problemi che vengono posti sono di rilevante gravità. Pregò, pertanto, la Commissione di rinviare la discussione della presente ratifica.

Vorrei, però, sia pure preliminarmente, fare qualche osservazione.

Non discuto dell'opportunità e della necessità di carattere sociale e nazionale, che la zona industriale di Apuania venga aiutata. Però — e mi appello anche all'onorevole



COMMISSIONE SPECIALE (RATIFICA DECRETI) — SEDUTA DEL 20 NOVEMBRE 1952

Angelini, presidente della Commissione dei trasporti, che recentemente ha approvato i criteri della reversibilità degli oneri ferroviari — non vedo perché debbano essere le Ferrovie dello Stato a sopportare questo peso economico in favore di tale zona industriale. Le Ferrovie dello Stato sono, infatti, un'azienda che deve occupare di trasporti, e se dispone di energia, questa energia la deve utilizzare per il suo fabbisogno. D'altra parte, non è vero che le Ferrovie vendono energia, perché esse, complessivamente, la comprano ed a prezzo di mercato.

Quindi, senza discutere del merito della richiesta di ulteriori aiuti in favore della zona industriale di Apuania, non posso esimermi dal chiedere perché tutto il peso relativo lo dovrebbero sopportare le Ferrovie dello Stato. Chiedo, comunque, il rinvio della presente discussione.

PRESIDENTE. Pongo in votazione la proposta di rinvio presentata dal Governo.

(È approvata).

Avverto, pertanto, che il seguito della discussione del presente disegno di legge è rinviato ad altra seduta.

**Discussione sulla ratifica, con modificazioni, del decreto legislativo 23 agosto 1946, n. 147, concernente modificazioni al decreto legislativo luogotenenziale 22 marzo 1945, n. 165, sul reclutamento degli ufficiali in servizio permanente effettivo della Guardia di finanza. (520-178).**

PRESIDENTE. È all'ordine del giorno il disegno di legge: « Ratifica, con modificazioni, del decreto legislativo 23 agosto 1946, n. 147, concernente: Modificazioni al decreto legislativo luogotenenziale 22 marzo 1945, n. 165, sul reclutamento degli ufficiali in servizio permanente effettivo della Guardia di finanza ».

Riferirò io stesso brevemente. Do lettura della relazione governativa agli emendamenti proposti, in sede di ratifica, dal Ministro delle finanze:

« Con decreto legislativo 23 agosto 1946, n. 147, furono apportate alcune modifiche all'articolo 1 del decreto legislativo luogotenenziale 22 marzo 1945, n. 165, sul reclutamento degli ufficiali in servizio permanente effettivo della Guardia di finanza, intese a riconoscere, quali titoli di studio di scuola media superiore validi per l'ammissione al concorso per gli allievi ufficiali dell'Accademia del corpo anzidetto, i diplomi di maturità classica o scientifica e quelli di abilitazione rilasciati dagli istituti tecnici commerciali, agrari, industriali,

per geometri e per nautici o da istituti magistrali.

Senonché l'esperienza acquisita attraverso i concorsi banditi dopo l'entrata in vigore del menzionato decreto di modifica ha suggerito il riesame della questione. È così emersa la necessità di modificare i criteri di selezione posti a base dell'ammissione al concorso per l'Accademia allievi ufficiali, nel senso di richiedere titoli che valgano a garantire che gli aspiranti siano in possesso di una preparazione idonea, in relazione all'ordine di studi od al servizio che intendono intraprendere, e di considerare, pertanto, validi, agli effetti anzidetti, soltanto i titoli di scuola media superiore che attestino una preparazione culturale di carattere propedeutico e generale (quali i diplomi di maturità classica e scientifica), o che, pur avendo carattere di preparazione all'esercizio di determinate attività professionali, implicino, tuttavia, la cognizione di discipline utili al servizio del corpo, (quali i diplomi degli istituti tecnici commerciali, in quanto presuppongono la conoscenza di materie economiche e giuridiche, e i diplomi degli istituti tecnici per nautici, giovevoli ai fini del servizio del naviglio della Guardia di finanza); con esclusione, quindi, fra i titoli attualmente ritenuti validi, dei diplomi degli istituti tecnici agrari, industriali e per geometri, in quanto riguardano attività professionali non utili ai fini degli studi di accademia o dei servizi di istituto ».

Do, quindi, lettura del testo proposto dal Governo, come legge di ratifica:

#### ARTICOLO UNICO.

« Il decreto legislativo 23 agosto 1946, n. 147, è ratificato con la seguente modificazione:

ART. 1. — È sostituito dal seguente:

« La lettera a) dell'articolo 1, n. 2, del decreto legislativo luogotenenziale 22 marzo 1945, n. 165, è sostituita dalla seguente:

a) per due terzi delle nomine da effettuare annualmente, gli aspiranti muniti dei diplomi di maturità classica o scientifica e di abilitazione rilasciati dagli istituti tecnici commerciali e per nautici, che, alla data del 31 ottobre dell'anno in cui è bandito il concorso, abbiano compiuto il 18° anno di età e non superato il 23° ».

Dichiaro aperta la discussione generale.

MOLINAROLI. Non ho nulla in contrario ad aderire alle modifiche, dal momento che sono proposte dalla stessa Amministrazione interessata. Riterrei, però, che il titolo degli



COMMISSIONE SPECIALE (RATIFICA DECRETI) — SEDUTA DEL 20 NOVEMBRE 1952

istituti tecnici industriali potrebbe essere idoneo al disimpegno dei compiti della Guardia di finanza. Comunque, non insisto su questa eccezione.

CASTELLI EDGARDO, *Sottosegretario di Stato per le finanze*. La proposta è stata fatta in relazione all'esperienza acquisita nel corso di questi anni. Si richiede, per l'ammissione all'Accademia, od una preparazione di carattere generale, come è quella data dai corsi di maturità classica, od una preparazione specifica, in rapporto a determinati servizi, ai quali i futuri ufficiali della Guardia di finanza dovranno essere adibiti. In relazione a ciò, si comprende come appaia idoneo il diploma dell'istituto tecnico commerciale, il quale presuppone la conoscenza di materie economiche e giuridiche che saranno, poi, utili nel servizio di ufficiale; così pure, il diploma degli istituti tecnici nautici, in quanto la Guardia di finanza ha propri reparti nautici.

Viceversa, i titoli di studio degli istituti tecnici agrari e di periti industriali non sono, evidentemente, confacenti alle funzioni dell'ufficiale, in quanto riguardano studi che non sono indirizzati a quella preparazione specifica richiesta.

D'altra parte, faccio notare che, specialmente in questi ultimi anni, i concorsi sono molto affollati: di qui, la necessità di operare, in partenza, una selezione che faciliti il compito delle commissioni esaminatrici.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Pongo in votazione la consueta formula di ratifica:

« Il decreto legislativo 23 agosto 1946, n. 147, è ratificato con le seguenti modificazioni: ».

(È approvata).

Do lettura del testo originale dell'articolo 1 del decreto legislativo in oggetto:

« La lettera a) dell'articolo 1, n. 2, del decreto legislativo luogotenenziale 22 marzo 1945, n. 165, è sostituita dalla seguente:

a) per due terzi delle nomine da effettuare annualmente, gli aspiranti muniti dei diplomi di maturità classica o scientifica e di abilitazione rilasciati dagli istituti tecnici commerciali, agrari, industriali, per geometri, per nautici e da istituti magistrali, che, alla data del 31 ottobre dell'anno in cui è bandito il concorso, abbiano compiuto il 18° anno di età e non superato il 23° ».

Pongo in votazione il testo sostitutivo di tale articolo, proposto dal Governo e poc'anzi letto.

(È approvato).

Avverto che la formula di ratifica e la modificazione approvata costituiranno l'articolo unico della legge di ratifica.

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

**Discussione sulla ratifica, con modificazioni, del decreto legislativo 18 gennaio 1948, n. 69, concernente l'istituzione di un servizio permanente di controllo contabile amministrativo delle riscossioni eseguite per conto dello Stato dall'Automobile Club d'Italia (A. C. I.) e dalla Società italiana autori ed editori (S. I. A. E.). (520-180).**

PRESIDENTE. È all'ordine del giorno il disegno di legge: « Ratifica, con modificazioni, del decreto legislativo 18 gennaio 1948, n. 69, concernente: Istituzione di un servizio permanente di controllo contabile amministrativo delle riscossioni eseguite per conto dello Stato dall'Automobile Club d'Italia (A. C. I.) e dalla Società italiana autori ed editori (S. I. A. E.) ».

Riferirò io stesso brevemente. Do lettura della relazione governativa agli emendamenti proposti, in sede di ratifica, dal Ministro delle finanze:

« Il decreto legislativo 18 gennaio 1948, n. 69, — che costituisce un ultimo e definitivo sviluppo delle norme di controllo contabile e di merito previste dalla precedente legislazione — trasforma da parziale e saltuario (qual'era inizialmente previsto) e da completo e particolareggiato nella vigilanza degli adempimenti contabili (ma parzialmente nel merito e saltuario nel tempo, poiché rimesso alla facoltà dell'Amministrazione, quale fu successivamente stabilita per la S. I. A. E. con l'articolo 19 del decreto legislativo luogotenenziale 8 marzo 1945, n. 76), in permanente, il controllo contabile e amministrativo delle riscossioni eseguite per conto dello Stato dall'A. C. I. e dalla S. I. A. E. È ovvio che, per effetto della accennata trasformazione, non sussiste più il bisogno di « una ricognizione completa e particolareggiata delle partite di introito », come richiesta dal citato articolo 19 del decreto legislativo luogotenenziale 8 marzo 1945, n. 76, in quanto la continua presenza di un ispettore dell'amministra-

COMMISSIONE SPECIALE (RATIFICA DECRETI) — SEDUTA DEL 20 NOVEMBRE 1952

zione finanziaria, incaricato, altresì, di rivedere nel merito i singoli casi di applicazione dei tributi, assicura una vigilanza contabile e di merito ben maggiore di quella esercitata, mediante riscontri completi e particolareggiati, ma saltuari. E tale indubbiamente fu la volontà del legislatore nel redigere la norma dell'articolo 2 del decreto-legge n. 69 del 1948, la quale non fa più parola del modo di esecuzione dei nuovi controlli permanenti, lasciandone la determinazione al prudente arbitrio del funzionario, nel nuovo quadro dei più vasti compiti di vigilanza e dell'interrotto svolgimento di essi all'interno degli enti vigilati. Tuttavia, in mancanza di una esplicita norma abrogativa dell'articolo 19 del decreto, legge n. 76 del 1945, e particolarmente del secondo comma di esso, questa Amministrazione, considerata, altresì, la delicatezza della materia — che sconsiglia, nei casi dubbi, risoluzioni amministrative, frutto di unilaterale interpretazione — si è astenuta finora dal disporre il discarico di atti e documenti contabili ancora non completamente sottoposti al controllo a norma dell'articolo in esame attendendo che, in sede di ratifica, il potere legislativo procedesse, con un emendamento, all'abolizione di quanto — in sostanziale contrasto con il nuovo sistema e con evidente intralcio del servizio, così com'è ora organizzato — dal predetto articolo viene prescritto.

La pratica opportunità del suggerito emendamento risulta evidente dalla materiale impossibilità di eseguire, non più come in passato saltuariamente, ma continuamente, la ricognizione di documenti che, per ogni anno, ammontano ad oltre 2 milioni.

Giova, inoltre, osservare che la norma di cui al ripetuto articolo 19 del decreto-legge n. 76 del 1945 avrebbe applicazione soltanto per la Società italiana autori ed editori e non anche per l'Automobile Club d'Italia e sarebbe in contrasto con l'unicità di principi e di organi di controllo ora instaurata per questi enti concessionari ».

Dichiaro aperta la discussione generale.

Nessuno chiedendo di parlare, la dichiaro chiusa.

Pongo in votazione la consueta formula di ratifica:

« Il decreto legislativo 18 gennaio 1948, n. 69, è ratificato con la seguente modificazione: ».

(È approvata).

Pongo, ora, in votazione la seguente modificazione proposta dal Governo:

« All'articolo 2 è aggiunto il seguente comma:

« È abrogato l'articolo 19 del decreto legislativo luogotenenziale 8 marzo 1945, n. 76 »

(È approvata).

Avverto che la formula di ratifica e la modificazione approvata costituiranno l'articolo unico della legge di ratifica.

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

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE  
CODACCI-PISANELLI

**Discussione sulla ratifica, con modificazioni, del decreto legislativo 12 marzo 1948, n. 367, riguardante proroga dell'efficacia della legge 16 giugno 1938, n. 1122, concernente provvedimenti per la sistemazione dei compendi delle aziende patrimoniali del demanio dello Stato. (520-181).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Ratifica, con modificazioni, del decreto legislativo 12 marzo 1948, n. 367, riguardante proroga dell'efficacia della legge 16 giugno 1938, n. 1122, concernente provvedimenti per la sistemazione dei compendi delle aziende patrimoniali del demanio dello Stato ».

Riferirò io stesso brevemente. Do lettura della relazione governativa agli emendamenti proposti, in sede di ratifica, dal Ministro delle finanze:

« Con legge 16 giugno 1938, n. 1122, furono dichiarate di pubblica utilità tutte le opere occorrenti alla integrazione, sviluppo e miglioramento dei compendi costituenti le aziende patrimoniali dello Stato, con le connesse attività industriali e, a tale scopo, fu altresì autorizzata, per un periodo di 10 anni, a decorrere dal 2 agosto 1938, l'espropriazione, con le norme previste dalla citata legge, dei terreni e dei fabbricati necessari per l'esecuzione delle cennate opere.

Tale provvedimento fu emanato per assicurare una migliore, efficiente utilizzazione della proprietà demaniale e principalmente del cospicuo patrimonio idrotermominerale, onde consentire al demanio un ulteriore sviluppo di detti compendi per il conseguimento anche di altri fini sociali. Senonché, in conseguenza della guerra, che paralizzò qualsiasi iniziativa e recò, inoltre, a quasi tutti i compendi

## COMMISSIONE SPECIALE (RATIFICA DECRETI) — SEDUTA DEL 20 NOVEMBRE 1952

danni sensibili, la legge suddetta non poté trovare che limitata applicazione, per cui si rese necessario promuovere il decreto legislativo 12 marzo 1948, n. 367, onde prorogare al 31 dicembre 1952 l'efficacia delle disposizioni della legge stessa.

Ciononostante, durante il quinquennio di proroga, a causa soprattutto delle modeste disponibilità di bilancio, non è stato possibile dare pratica attuazione al programma già concretato per gli espropri indispensabili per l'integrazione ed il completamento dei vari compendi. Né si è potuto, in particolare, procedere all'acquisizione dell'azienda patrimoniale di Chianciano della sorgente Sant'Elena, con le sue pertinenze, in attesa della definizione del ricorso straordinario al Capo dello Stato, presentato dai proprietari della sorgente medesima avverso il provvedimento approvante il piano di esproprio.

Atteso il preminente interesse, per l'amministrazione, di ottenere, quanto prima, la proprietà della sorgente anzidetta, soprattutto per eliminare i gravi inconvenienti che al funzionamento dell'azienda di Chianciano derivano, dalla esistenza *in loco* di una attività termale da parte di terzi in concorrenza con quella demaniale, si ravvisa la necessità che venga consentita una ulteriore proroga di almeno 3 anni a tale scadenza, affinché l'amministrazione demaniale possa realizzare e condurre a termine il programma, da cui trasse motivo la citata legge n. 1122 del 1938.

Pertanto, il Governo propone il seguente testo come legge di ratifica:

## ARTICOLO UNICO.

Il decreto legislativo 12 marzo 1948, n. 367, è ratificato con la seguente modificazione:

« *Articolo unico* — *Alle parole:* 31 dicembre 1952 *sono sostituite le parole:* 31 dicembre 1955 ».

Dichiaro aperta la discussione generale.

SANSONE. Io desidererei avere qualche chiarimento al fine di conoscere la reale situazione di fatto, perché mi consta che il comune di Chianciano tende ad avocare a sé le fonti delle acque termali.

PRESIDENTE. Si tratta semplicemente di prolungare l'efficacia delle disposizioni della legge 16 giugno 1938, n. 1122, concernente appunto i provvedimenti per la sistemazione dei compendi delle aziende patrimoniali del demanio dello Stato; infatti ed evidentemente, ci si riferisce all'esproprio.

SANSONE. Se si perverrà all'esproprio delle fonti delle acque di Sant'Elena, dichiaro di essere pienamente favorevole.

MASTINO GESUMINO, *Sottosegretario di Stato per le finanze*. In ordine all'aspirazione espressa dall'onorevole Sansone, faccio osservare che è in elaborazione un provvedimento di legge per unificare e regolamentare tutta questa materia, onde far sì che le aziende termali garantiscano a tutti i cittadini, e nel migliore dei modi, l'efficacia delle acque termali.

PRESIDENTE. Poiché nessun altro chiede di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Pongo in votazione la consueta formula di ratifica:

« Il decreto legislativo 12 marzo 1948, n. 367, è ratificato con la seguente modificazione: ».

(È approvata).

Do lettura del testo dell'articolo unico del decreto legislativo in esame: « È prorogata al 31 dicembre 1955 l'efficacia delle disposizioni della legge 16 giugno 1938, n. 1122, concernente provvedimenti per la sistemazione dei compendi delle aziende patrimoniali del demanio dello Stato ».

Pongo in votazione la modificazione proposta dal Governo poc'anzi letta.

(È approvata).

Avverto che la formula di ratifica e la modificazione approvata costituiranno l'articolo unico della legge di ratifica.

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

**Discussione sulla ratifica, con modificazioni, del decreto legislativo 7 marzo 1948, n. 1173, concernente tasse di bollo sui documenti di trasporto terrestri, marittimi, fluviali, lacuali ed aerei. (520-183).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Ratifica, con modificazioni, del decreto legislativo 7 marzo 1948, n. 1173, concernente tasse di bollo sui documenti di trasporto terrestri, marittimi, fluviali, lacuali ed aerei ».

Riferirò io stesso brevemente. Do lettura della relazione governativa agli emendamenti proposti, in sede di ratifica, dal Ministro delle finanze:

« A seguito dell'entrata in vigore del decreto legislativo di che trattasi l'Asso-

COMMISSIONE SPECIALE (RATIFICA DECRETI) — SEDUTA DEL 20 NOVEMBRE 1952

ciazione nazionale degli autoservizi in concessione e molti concessionari di autoservizi di linea ebbero a far presente a questo ministero, di trovarsi, nella generalità dei casi, in gravi difficoltà nel provvedere all'applicazione della tassa di bollo sui biglietti di trasporto, in conformità delle disposizioni di cui all'articolo 8 del citato decreto, cioè con marche da bollo o con bollo a punzone su tanti distinti blocchetti secondo i vari scaglioni di prezzo, dato l'intralcio che tale sistema avrebbe apportato al servizio di distribuzione dei biglietti, il quale, per necessità di cose, deve avvenire in modo sollecito; mentre i viaggiatori prendono posto affrettatamente in vettura. Ora, tenuto conto dell'effettiva esistenza di tali difficoltà, e prese in esame le proposte formulate dalla categoria interessata, questo ministero avvalendosi largamente della facoltà contenuta nell'ultimo comma del predetto articolo 8, consentì che il pagamento della tassa, oltre che nel modo stabilito nel secondo comma dello stesso articolo (cioè con applicazione di marche da bollo o con bollo a punzone, secondo gli scaglioni del prezzo di trasporto), potesse avvenire in via di esperimento, con dei nuovi sistemi che formarono oggetto della circolare a stampa del 25 novembre 1948, n. 181795, e successivamente della circolare 21 dicembre 1951, n. 137830.

Senonché, non sempre questi sistemi potrebbero continuare ad attenersi alla letterale dizione della legge e, in particolare, alla condizione posta dall'ultimo comma del menzionato articolo 8, che, cioè, il pagamento delle tasse in modo virtuale avvenga nei modi e termini stabiliti dall'articolo 5 dello stesso provvedimento.

Si propone, pertanto, di sostituire al 4° comma dell'articolo 8 del predetto decreto legislativo 7 maggio 1948, n. 1173, il seguente comma: « È, peraltro, in facoltà del Ministero delle finanze di consentire, su richiesta delle ditte interessate, il pagamento della tassa in modo virtuale, mediante convenzione nei termini e con le modalità che verranno indicate con apposito decreto dello stesso Ministero delle finanze ».

Dichiaro aperta la discussione generale. Poiché nessuno chiede di parlare, la dichiaro chiusa.

Pongo in votazione la consueta formula di ratifica:

« Il decreto legislativo 7 maggio 1948, n. 1173, è ratificato con la seguente modificazione: ».

(È approvata).

Do lettura del testo del 4° comma dell'articolo 8 del decreto legislativo in oggetto:

« È, peraltro, in facoltà del Ministero delle finanze di consentire, sotto determinate garanzie, il pagamento della tassa in modo virtuale, nei modi e termini stabiliti dall'articolo 5 ».

Pongo in votazione il comma sostitutivo di tale comma proposto dal Governo, e testè letto.

(È approvato).

Avverto che la formula di ratifica e la modificazione approvata costituiranno l'articolo unico della legge di ratifica.

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

**Stralcio e discussione sulla ratifica, con modificazioni, del decreto legislativo 21 aprile 1948, n. 948, concernente regolazione dei rapporti fra lo Stato e l'Azienda nazionale idrogenazione combustibili (A. N. I. C.) e sulla ratifica del decreto legislativo 7 maggio 1948, n. 1032, concernente disposizioni complementari per la regolazione di rapporti tra lo Stato e l'Azienda nazionale idrogenazione combustibili (A. N. I. C.). (520-191).**

PRESIDENTE. Il Ministro delle finanze propone lo stralcio, dal disegno di legge n. 520, del decreto legislativo 21 aprile 1948, n. 948, concernente: « Regolazione dei rapporti fra lo Stato e l'Azienda nazionale idrogenazione combustibili (A. N. I. C.) » e del decreto legislativo 7 maggio 1948, n. 1032, concernente: « Disposizioni complementari per la regolazione di rapporti tra lo Stato e l'Azienda nazionale idrogenazione combustibili (A. N. I. C.) ».

Pongo in votazione tale proposta di stralcio.

(È approvata).

Il relativo disegno di legge assume il n. 520-191.

È all'ordine del giorno anche la discussione del disegno di legge medesimo.

Riferirò io stesso brevemente. Do lettura della relazione governativa agli emendamenti proposti, in sede di ratifica, dal Ministro delle finanze:

« Lo Stato e l'Azienda nazionale idrogenazione combustibili (A. N. I. C.) stipularono, il 30 giugno 1936, una convenzione, secondo la quale l'A. N. I. C. avrebbe costruito a

## COMMISSIONE SPECIALE (RATIFICA DECRETI) — SEDUTA DEL 20 NOVEMBRE 1952

Bari ed a Livorno due stabilimenti per la produzione della benzina sintetica e, dopo un decennio, tali stabilimenti sarebbero passati in proprietà dello Stato, il quale avrebbe provveduto nel frattempo ad ammortizzare in dieci rate annuali i capitali in essi investiti.

Questo accordo fu esteso allo stabilimento di Novara con atto addizionale 30 gennaio 1941.

All'approssimarsi della fine del decennio (31 dicembre 1948) lo Stato e l'A. N. I. C. — tenendo presenti i decreti legislativi 21 aprile 1948, n. 948, e 7 maggio 1948, n. 1032 — stipularono, in data 9 agosto 1948, una nuova convenzione, in base alla quale, lo Stato rinunciava ad acquistare la proprietà del complesso industriale di cui sopra. L'A. N. I. C. a sua volta, si obbligava a corrispondere in denaro, azioni e obbligazioni, l'importo di lire 7.230.000.000 per rimborsare allo Stato le somme da questo pagate a titolo di ammortamento degli impianti.

La citata convenzione del 1948 non estinse, però, l'obbligo dello Stato di corrispondere all'A. N. I. C. l'ultima rata di ammortamento maturata posteriormente alla data di stipulazione della convenzione medesima, cioè il 31 dicembre di detto anno, e dovuta in base alla precedente convenzione del 1936, ed al relativo atto aggiuntivo.

Di quest'ultima rata, invero, fu tenuto conto nella determinazione della somma di lire 7.230.000.000, come sopra posta a carico dell'A. N. I. C.

Inoltre, con l'articolo 9 della convenzione del 1948, i contraenti testualmente disposero: « Resta salva la regolazione, da farsi in separata sede, dei rapporti tra l'Amministrazione dello Stato e l'A. N. I. C., in dipendenza della cennata convenzione 30 giugno 1936 e successivi atti addizionali e delle particolari pattuizioni successivamente intervenute fra le due parti ».

Senonché, a seguito dell'emissione del mandato relativo al pagamento della suddetta ultima rata di ammortamento, fu sollevata la questione se lo Stato fosse o meno obbligato ad effettuare tale pagamento. Al riguardo, infatti, fu rilevato che l'articolo 2 del decreto-legge 21 aprile 1948, n. 948, subordinò la rinuncia dello Stato alla proprietà degli stabilimenti suindicati soltanto al rimborso delle somme « versate » a titolo di ammortamento del capitale investito negli impianti, mentre l'ultima rata in contestazione non solo doveva essere versata, ma non era neppure maturata, sia alla data di entrata

in vigore del citato decreto, sia alla data di stipulazione della convenzione del 1948.

Tutto ciò premesso, è evidente l'obbligo dello Stato di corrispondere all'A. N. I. C. la rata di ammortamento di cui trattasi, obbligo che deve ritenersi esistente anche dopo l'emanazione del decreto-legge n. 948 del 1948 e la stipulazione della convenzione 8 agosto dello stesso anno. Difatti, a prescindere da ogni altra considerazione, basta in proposito considerare che — come si è posto in rilievo nell'esposizione dei fatti — l'obbligo anzidetto deriva dalla convenzione 30 giugno 1936, integrata dall'atto addizionale del 30 gennaio 1941, e che entrambi questi accordi non solo non furono risolti, ma furono anzi espressamente mantenuti in vigore dalla successiva convenzione del 1948 ».

Comunque, poiché la questione è sorta dalla parola « versate » di cui all'articolo 1 del menzionato decreto-legge 1 aprile 1949, n. 948, affinché sia evitata ogni incertezza di interpretazione, il Governo ha proposto il seguente testo come legge di ratifica:

## ART. 1.

« Il decreto legislativo 21 aprile 1948, n. 948, è ratificato con la seguente modificazione:

ART. 1. — « *Dopo le parole: le somme versate, sono aggiunte le parole: e da versare.* ».

## ART. 2.

« Il decreto legislativo 7 maggio 1948, n. 1032, è ratificato ».

Dichiaro aperta la discussione generale. Nessuno chiedendo di parlare, la dichiaro chiusa.

Pongo in votazione la consueta formula di ratifica:

« Il decreto legislativo 21 aprile 1948, n. 948, è ratificato con la seguente modificazione ».

(È approvato).

Pongo in votazione la modificazione proposta all'articolo 1, testè letto.

(È approvata).

La formula di ratifica e la modificazione approvata costituiranno l'articolo 1 della legge di ratifica.

Pongo in votazione l'articolo 2 contenente la formula di ratifica del decreto legislativo 7 maggio 1948, n. 1042, testè letto.

(È approvato).

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

COMMISSIONE SPECIALE (RATIFICA DECRETI) — SEDUTA DEL 20 NOVEMBRE 1952

**Discussione sulla ratifica, con modificazioni, del decreto legislativo 19 luglio 1946, n. 39, concernente « Disciplina degli autotrasporti di cose ». (520-121).**

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Ratifica, con modificazioni, del decreto legislativo 19 luglio 1946, n. 39, concernente disciplina degli autotrasporti di cose ».

La discussione medesima fu iniziata e rinviata dalla nostra Commissione, nella seduta del 21 febbraio 1951.

L'onorevole De Cocci, relatore, ha facoltà di riferire ulteriormente.

**DE COCCI, Relatore.** Onorevoli colleghi, il decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 19 luglio 1946, n. 39, concernente: « Disciplina degli autotrasporti di cose », prevede, all'articolo 3 e seguenti, la costituzione ed il funzionamento dell'Ente autotrasporti merci. — E. A. M. —

Questo Ente fu costituito sia per assicurare, in periodo di particolare instabilità economica, i trasporti di prima necessità e di pubblico interesse con tutte le forme più idonee, quali quelle della distribuzione delle materie di consumo ed il controllo diretto dell'impiego dei mezzi di trasporto, sia soprattutto per assistere l'autotrasporto di merci.

All'epoca della sua costituzione, infatti, già si intravedeva la necessità di porre sullo stesso piano i sistemi di trasporto concorrenti, per costituire le premesse di una collaborazione che avrebbe consentito agli stessi di svolgere la propria attività con il minor danno per le parti ed il maggiore interesse per l'economia nazionale.

La necessità di un organismo unitario nel quale adeguatamente confluissero i diversi interessi del settore apparve, perciò, quanto mai sentita fin dal primo momento nel campo dell'autotrasporto, alla stessa stregua che in tutti gli altri campi della vita economica nei quali esiste un grande frazionamento delle aziende ed una notevole molteplicità di interessi.

È pacifico che la situazione interna dell'autotrasporto, allora come oggi, richiedeva un energico ed efficace intervento per riportare nella piena regolarità l'attività di questo settore — costituito da oltre 300.000 automezzi, per la massima parte facenti capo a piccole ditte di natura artigiana, divise nei due grandi rami concorrenti, conto proprio e conto terzi, e quest'ultimo ancora diviso nelle varie branche che si identificano con i piccoli trasportatori, con gli spedizionieri e con i veri

e propri industriali del trasporto — settore che rappresenta anche un poderoso campo di trasferimento dei beni e deve, quindi, considerarsi parte integrante e fondamentale dell'economia, del commercio, dell'industria e dell'agricoltura nazionale.

Esso, purtroppo, non ha saputo trovare ancora in Italia, per essere troppo numeroso e frazionato in molteplici e diversi interessi, un assetto definitivo, né mettersi sullo stesso piano di altri paesi, sì da intervenire in modo proficuo nel campo dell'assistenza creditizia ed assicurativa, da collaborare alla soluzione dei problemi della produzione automobilistica interessanti la categoria, e da poter intervenire col dovuto peso nella politica dei trasporti.

L'Ente autotrasporti merci fu creato appunto per dar vita ad una organizzazione che realizzasse tali finalità, non solo nell'interesse dei privati ma anche nell'interesse stesso dello Stato, dato che, com'è ovvio, l'incremento della motorizzazione, ed in particolare dell'autotrasporto di merci, rappresenta un fattore basilare sia per la sicurezza nazionale nel campo militare e civile, sia per il progresso dei traffici che, unitamente alla produzione automobilistica, costituisce elemento fondamentale dell'economia interna.

Né può essere trascurata, inoltre, l'importanza dell'altro compito demandato all'E. A. M. dal decreto legislativo in esame, quello cioè di assicurare al Paese, in caso di emergenza, i trasporti di prima necessità e di pubblico interesse. Tale compito presuppone evidentemente un'organizzazione efficiente e fornita di strumenti idonei, in grado di prevedere le effettive necessità, e di adeguare ad esse la propria funzionalità nel momento contingente.

È da porre in rilievo che l'Ente fu messo in condizione di assolvere ai suoi compiti con piena autonomia economica, attraverso la corresponsione, da parte degli autotrasportatori — e cioè della categoria direttamente beneficiante dell'attività assistenziale svolta — di un contributo di natura prettamente mutualistica col quale si ritenne opportuno ed equo ripartire, fra tutti, l'onere per lo svolgimento della necessaria assistenza a favore del settore.

Naturalmente, l'attuazione di una tale attività assistenziale richiede la conoscenza perfetta dei vari fenomeni che riguardano il settore ed è appunto per questo che il legislatore, nel costituire l'ente, volle fornirgli dello strumento indispensabile alla sua attività, demandandogli anche il compito di svol-

## COMMISSIONE SPECIALE (RATIFICA DECRETI) — SEDUTA DEL 20 NOVEMBRE 1952

gere accertamenti statistici in materia di auto-trasporti di merci.

Se l'ente non ha potuto fino ad oggi conseguire in pieno tutte le finalità fondamentali demandategli dal suo decreto istitutivo, ciò è soprattutto dipeso da quella mancanza di snellezza, da tempo lamentata, che deriva dalla eccessiva ingerenza della pubblica amministrazione nella sua vita ed attività.

Perciò, sembra quanto mai opportuno provvedere in questa sede, riducendo al minimo i precedenti numerosi emendamenti, ad eliminare almeno quello che, anche nel caso dell'E. A. M., può essere ben definito l'evidente contrasto, denunciato ormai per parecchi enti, del « controllore-controllato », in conformità dell'indirizzo generale della sempre più accentuata tendenza a privatizzare gli enti di diritto pubblico, svincolandoli, nei limiti del possibile, dall'ingerenza degli organi statali.

E ciò indipendentemente dalla evidente necessità di addivenire anche ad un radicale mutamento della composizione degli organi e della struttura dell'ente, cui si dovrà provvedere in altra sede.

Il controllo del Ministero dei trasporti sull'Ente, che dal decreto legislativo 19 luglio 1946, n. 39, era previsto nella duplice forma della « tutela e vigilanza », viene limitato alla semplice vigilanza di legittimità sugli atti compiuti.

Ciò in omaggio al principio che il necessario controllo dello Stato sugli atti di un ente pubblico, che inoltre è amministrato dai rappresentanti delle categorie interessate e provvede, con mezzi propri ed al di fuori del bilancio dello Stato, alle esigenze economiche, non deve privare questo della libertà di muoversi con la necessaria autonomia nel campo delle funzioni demandategli dalla sua legge istitutiva.

Senza dire che l'abolizione della « tutela » corrisponde anche ad un evidente interesse dello Stato il quale, in tal modo, si svincola da quegli impegni di varia natura che, in potenza, viene ad assumere verso un Ente pubblico che, per un'eccessiva ingerenza dell'organo di controllo, può considerarsi, ad un certo momento, emanazione diretta della pubblica Amministrazione.

All'articolo 7 il decreto legislativo 19 luglio 1946, n. 39, affida la gestione dell'ente ad un apposito comitato presieduto dal direttore dell'Ispettorato generale M. C. T. C., organo quest'ultimo che, a norma dell'articolo 3 dello stesso decreto, esercita anche la vigilanza sull'Ente.

La duplicità delle funzioni che viene così a svolgere lo stesso organismo, ripetutamente rilevata e denunciata da moltissimi settori interessati, è di natura così contrastante ed incompatibile che impone le modifiche proposte, per cui il presidente dell'ente viene invece nominato, con sistema ormai comunemente adottato in organismi del genere, dal Presidente del Consiglio su proposta del Ministro dei trasporti.

Tale modifica consente anche di poter sanare un ulteriore evidente difetto del decreto legislativo in parola, affidando al presidente, secondo quanto solitamente avviene, la rappresentanza legale dell'ente, attualmente demandata al direttore centrale.

I pochi emendamenti proposti risultano, tutti, in sostanza, ispirati all'unico criterio di avviare l'ente verso quella « privatizzazione » cui si è più sopra accennato, ed appaiono indispensabili per la ratifica del decreto legislativo in questione.

In base a tali considerazioni propongo, quindi, il seguente testo come legge di ratifica:

## ARTICOLO UNICO.

« Il decreto legislativo 19 luglio 1946, n. 39, è ratificato con le seguenti modificazioni:

ART. 3. — « *Al primo comma dopo le parole:* È istituito in Roma l'Ente autotrasporti merci, dotato di personalità giuridica di diritto pubblico e sottoposto, *sono soppresse le parole:* alla tutela ed ».

ART. 7. — « *Al primo comma le parole:* Un apposito Comitato sovrintende alla gestione dell'Ente. Detto Comitato è presieduto dal direttore generale M. C. T. C. ed è costituito, *sono sostituite dalle seguenti:* Un apposito Comitato provvede alla gestione dell'Ente. Detto Comitato è costituito: dal Presidente ».

ART. 8. — « *È aggiunto il seguente comma 1-bis:* Il Presidente è nominato con decreto del Presidente del Consiglio, su proposta del Ministro dei trasporti ed ha la rappresentanza legale dell'Ente ».

« *All'ultimo comma sono soppresse le parole:* il quale ha la rappresentanza legale dell'Ente ».

Richiamo, infine, all'attenzione degli onorevoli colleghi che, già in altra occasione, è stato affrontato il problema e precisamente quando il Governo aveva presentato il disegno di legge per la soppressione dell'ente, senonché la discussione del disegno di legge fu sospesa *sine die*, mentre la Commissione



## COMMISSIONE SPECIALE (RATIFICA DECRETI) — SEDUTA DEL 20 NOVEMBRE 1952

del Senato ha formulato voti perché il problema della funzionalità dell'ente sia definitivamente risolto, e l'ente avviato a nuova vita attraverso alcune modificazioni da apportare alla sua struttura. Il Governo ha all'esame del Consiglio dei ministri un decreto per il ritiro del disegno di legge presentato al Senato e, quindi, gli ostacoli che prima esistevano per apportare alcune modificazioni all'ente, sono ormai superati. Io mi auguro che i colleghi, ratificando il decreto legislativo sottoposto al nostro esame, vogliano apportare i suddetti emendamenti, che sono necessari per assicurare la funzionalità dell'ente stesso e rimuovere tutti gli inconvenienti che in passato si sono presentati, e dare, infine, modo alla categoria degli autotrasportatori di realizzare pienamente le loro finalità ed aspirazioni collettive.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

MATTARELLA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Faccio osservare agli onorevoli colleghi che, se oggi ci occupassimo in sede normale dell'ente, allora la contemporanea pendenza dell'altro disegno di legge dinanzi al Senato sarebbe effettivamente preclusiva. Noi, invece, siamo in sede di ratifica, il che significa che quell'ente, con le modifiche che, in questa sede, possiamo eventualmente apportare, vivrà fino a che la nuova legge eventualmente non lo sopprima. Nessuno, quindi, pregiudica il regolare decorso dell'altro disegno di legge.

GERMANI. Ritengo anzi che il disegno di legge presentato al Senato, a stretto rigore, non potrebbe nemmeno essere esaminato fino a che non sia ratificato questo decreto.

MATTARELLA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Esatto.

PRESIDENTE. L'osservazione dell'onorevole Germani è esattissima, purtuttavia non possiamo tener conto della realtà, che, cioè, il Governo sta per provvedere a tale ritiro. Purtroppo, abbiamo già dei precedenti di provvedimenti che sono stati emanati con richiami a decreti che non erano stati ancora ratificati. Comunque, il Consiglio di Stato ha risolto tale questione nel senso che, anche se non tecnicamente corretti, debbano tuttavia ritenersi validi.

Poiché nessun altro chiede di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Pongo in votazione la consueta formula di ratifica:

« Il decreto legislativo 19 luglio 1946, n. 39, è ratificato con le seguenti modificazioni: ».

(È approvata).

Prima di porre in votazione gli emendamenti proposti dal relatore ed accettati dal Governo, do lettura dei testi originali dei singoli articoli emendati:

## ART. 3.

« È istituito in Roma l'Ente autotrasporti merci, dotato di personalità giuridica di diritto pubblico e sottoposto alla tutela ed alla vigilanza del Ministero dei trasporti. Detto Ente ha il compito: di assicurare, quando necessario, e previ accordi con i competenti organi del Ministero dell'industria e del commercio, per quanto riguarda gli autoveicoli adibiti al trasporto di cose in conto proprio, l'esecuzione di trasporti di prima necessità e di pubblico interesse, curando, quando occorra garantire il servizio, l'equa ripartizione dei trasporti medesimi; di svolgere compiti assistenziali in materia di autotrasporti di cose; di compiere accertamenti statistici sui medesimi; di provvedere alla razionale distribuzione del carburante, dei lubrificanti e dei pneumatici nei confronti degli autoveicoli di cui al successivo articolo 4, adottando tutte le forme di controllo che si rendessero necessarie per accertarne il legittimo impiego; di espletare quelle altre analoghe mansioni che gli venissero affidate dal Ministero dei trasporti.

L'Ente medesimo cura, inoltre, per conto dell'Amministrazione dello Stato, e con le modalità che saranno stabilite d'accordo tra il Ministero del tesoro ed il Ministero dei trasporti, gli accertamenti, i recuperi e le vendite degli automezzi e delle parti di automezzi di preda bellica, dati in consegna dalle Autorità italiane ed alleate a privati, ditte, cooperative, enti ed uffici, realizzandone il relativo prezzo da versare al bilancio dello Stato ».

Pongo, pertanto; in votazione l'emendamento soppressivo al primo comma, di cui è stata data antecedentemente lettura.

(È approvato).

## ART. 7.

« Un apposito Comitato sovrintende alla gestione dell'Ente. Detto Comitato è presieduto dal direttore generale M. C. T. C. ed è costituito:

dal direttore dell'Ente e da due funzionari dell'Ente stesso;

da un rappresentante del Ministero del tesoro;

da due rappresentanti dell'Ispettorato generale M. C. T. C.

## COMMISSIONE SPECIALE (RATIFICA DECRETI) — SEDUTA DEL 20 NOVEMBRE 1952

da tre rappresentanti dei trasportatori, nominati dal Ministro per i trasporti;

da un rappresentante del Sindacato del personale.

Le funzioni di revisione e controllo sono attribuite ad un Collegio sindacale composto da un rappresentante del Ministero del tesoro che lo presiede, da un rappresentante dell'Ispettorato generale M. C. T. C. e da un rappresentante dei trasportatori, nominato dal Ministro per i trasporti.

Al predetto collegio competono le funzioni previste dal codice civile per i collegi sindacali delle società per azioni, in quanto applicabili ».

Pongo in votazione l'emendamento sostitutivo al primo comma, precedentemente letto.

(È approvato).

## ART. 8.

« Uffici dell'E. A. M. sono la Direzione centrale e le Sedi regionali e provinciali ed interprovinciali.

L'organizzazione interna degli uffici è stabilita dal Ministro per i trasporti, di concerto con il Ministro per il tesoro.

La nomina del direttore, il quale ha la rappresentanza legale dell'Ente, viene effettuata, ai sensi del regolamento organico di cui al successivo articolo 9, dal Ministro per i trasporti ».

Pongo in votazione l'emendamento aggiuntivo di un comma 1-bis, precedentemente letto.

(È approvato).

Pongo, infine, in votazione l'emendamento soppressivo dell'ultimo comma.

(È approvato).

Formula di ratifica e modificazioni approvate costituiranno l'articolo unico della legge di ratifica.

Avverto che il disegno di legge sarà subito votato a scrutinio segreto.

**Votazione segreta.**

**PRESIDENTE.** Indico la votazione a scrutinio segreto dei disegni di legge esaminati nella seduta odierna.

(Segue la votazione).

Comunico il risultato della votazione segreta dei seguenti disegni di legge:

« Ratifica, con modificazioni, del decreto legislativo 23 agosto 1946, n. 147,

concernente modificazioni al decreto legislativo luogotenenziale 22 marzo 1945, n. 165, sul reclutamento degli ufficiali in servizio permanente effettivo della Guardia di finanza ». (520-178).

Presenti e votanti . . . . .	29
Maggioranza . . . . .	15
Voti favorevoli . . . . .	25
Voti contrari . . . . .	4

(La Commissione approva).

« Ratifica, con modificazioni, del decreto legislativo 18 gennaio 1948, n. 69, concernente l'istituzione di un servizio permanente di controllo contabile amministrativo delle riscossioni eseguite per conto dello Stato dall'Automobile Club d'Italia (A. C. I.) e dalla Società Italiana Autori ed Editori (S. I. A. E.) ». (520-180).

Presenti e votanti . . . . .	29
Maggioranza . . . . .	15
Voti favorevoli . . . . .	26
Voti contrari . . . . .	3

(La Commissione approva).

« Ratifica, con modificazioni, del decreto legislativo 12 marzo 1948, n. 367, riguardante proroga dell'efficacia della legge 16 giugno 1938, n. 1122, concernente provvedimenti per la sistemazione dei compensi delle aziende patrimoniali del Demanio dello Stato ». (520-181).

Presenti e votanti . . . . .	29
Maggioranza . . . . .	15
Voti favorevoli . . . . .	24
Voti contrari . . . . .	5

(La Commissione approva).

« Ratifica, con modificazioni, del decreto legislativo 7 maggio 1948, n. 1173, concernente tasse di bollo sui documenti di trasporto terrestri, marittimi, fluviali, lacuali ed aerei ». (520-183).

Presenti e votanti . . . . .	29
Maggioranza . . . . .	15
Voti favorevoli . . . . .	25
Voti contrari . . . . .	4

(La Commissione approva).

« Ratifica, con modificazioni, del decreto legislativo 21 aprile 1948, n. 948, concernente regolazione dei trasporti fra lo Stato e l'Azienda Nazionale Idrogenazione Combustibili

## COMMISSIONE SPECIALE (RATIFICA DECRETI) — SEDUTA DEL 20 NOVEMBRE 1952

(A. N. I. C.), e ratifica del decreto legislativo 7 maggio 1948, n. 1032, concernente disposizioni complementari per la regolazione di rapporti tra lo Stato e l'Azienda Nazionale Idrogenazione Combustibili (A. N. I. C.). (520-191).

Presenti e votanti . . . . .	29
Maggioranza . . . . .	15
Voti favorevoli. . . . .	25
Voti contrari . . . . .	4

(La Commissione approva).

«Ratifica, con modificazioni, del decreto legislativo 19 luglio 1946, n. 39, concernente disciplina degli autotrasporti di cose». (520-121).

Presenti e votanti . . . . .	29
Maggioranza . . . . .	15
Voti favorevoli. . . . .	27
Voti contrari . . . . .	2

(La Commissione approva).

«Ratifica, con modificazioni, del decreto legislativo 24 aprile 1947, n. 255, concernente modificazioni agli articoli 65 e 69 del testo unico delle leggi sull'istruzione superiore, approvato con regio decreto 31 agosto 1933, n. 1592». (520-91-B)

Presenti e votanti . . . . .	29
Maggioranza . . . . .	15
Voti favorevoli. . . . .	24
Voti contrari . . . . .	5

(La Commissione approva).

«Ratifica del decreto legislativo 3 settembre 1947, n. 1002, concernente adeguamento dei compensi, dei premi e delle indennità dovuti agli insegnanti elementari per prestazioni post-scolastiche ed in opere integrative della scuola e delle retribuzioni ed assegni al personale non di ruolo delle scuole magistrali». (520-190).

Presenti e votanti . . . . .	29
Maggioranza . . . . .	15
Voti favorevoli. . . . .	26
Voti contrari . . . . .	3

(La Commissione approva).

*Hanno preso parte alla votazione:*

Amadei, Ambrosini, Angelini, Bennani, Bettiol Giuseppe, Bianco, Biasutti, Buzzelli, Cappugi, Chatrian, Chini Coccoli Irene, Codacci Pisanelli, De' Cocci, Delli Castelli Filomena, Fabriani, Geraci, Germani, Lozza, Luzzatto, Marazza, Natali Ada, Notarianni, Reali, Sampietro Umberto, Spoleti, Stuardi, Tarozzi, Tesauero, Tozzi Condivi.

**La seduta termina alle 11,15.**