

## COMMISSIONE VIII

## TRASPORTI - COMUNICAZIONI - MARINA MERCANTILE

## XXVI.

## SEDUTA DI VENERDÌ 28 OTTOBRE 1955

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE JERVOLINO ANGELO RAFFAELE

## INDICE

	PAG.	PAG.	
<b>Disegno di legge (Seguito della discussione e approvazione):</b>		<b>Disegni di legge (Discussione e approvazione):</b>	
Risoluzione consensuale della concessione della ferrovia Siena-Buonconvento-Monteantico e inclusione della linea nella rete statale. (1762) . . . . .	282	Assunzione a carico del bilancio dello Stato della spesa relativa al trasporto dei pacchi dono provenienti dagli Stati Uniti d'America effettuato dall'Amministrazione delle poste italiane dal 1° gennaio 1952 al 31 marzo 1953. (Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato). (1555) . . . . .	292
PRESIDENTE . . . . .	282, 286, 288, 289, 290	PRESIDENTE . . . . .	292, 293
ANGELINI, <i>Ministro dei trasporti</i> . . . . .	284, 285, 286, 287, 288, 290	BIMA, <i>Relatore</i> . . . . .	292
CACCIATORE . . . . .	285	LOMBARDI CARLO . . . . .	293
FERRARIO CELESTINO . . . . .	286	Modificazioni ed aggiunte alle disposizioni sull'Opera di previdenza per il personale delle ferrovie dello Stato. (Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato). (1564) . . . . .	293
MENOTTI . . . . .	286	PRESIDENTE . . . . .	293, 294
GRAZIADEI . . . . .	286, 287, 289	COLASANTO, <i>Relatore</i> . . . . .	293
TROISI . . . . .	287	Concessione ad uso delle divise uniformi e degli indumenti di lavoro al personale dipendente dal Ministero delle poste e delle telecomunicazioni. (1678). . . . .	295
BIMA . . . . .	287, 288	PRESIDENTE . . . . .	295, 296
COLASANTO . . . . .	288	BIMA, <i>Relatore</i> . . . . .	295
DUCCI . . . . .	289	GRAZIADEI . . . . .	295, 296
<b>Disegno di legge (Discussione e rinvio):</b>		VIGO, <i>Sottosegretario di Stato per le poste e telecomunicazioni</i> . . . . .	295, 296
Fissazione dei termini per la presentazione delle domande di liquidazione delle indennità previste dalla legge 11 gennaio 1943, n. 47, e dal regio decreto legislativo 24 maggio 1946, n. 615, modificato con decreto legislativo 7 maggio 1948, n. 1039, nonché fissazione del termine per la presentazione del rendiconto di chiusura della gestione del fondo previsto dall'articolo 1 della legge 11 gennaio 1943, n. 47. (Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato). (1554) . . . . .	290	ZANIBELLI . . . . .	296
PRESIDENTE . . . . .	290, 291, 292	<b>Votazione segreta:</b>	
TROISI, <i>Relatore</i> . . . . .	290, 292	PRESIDENTE . . . . .	297
DUCCI . . . . .	291, 292		
MANIERA . . . . .	291		
TERRANOVA, <i>Sottosegretario di Stato per la Marina mercantile</i> . . . . .	291, 292		

LEGISLATURA II — OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 28 OTTOBRE 1955

**La seduta comincia alle 9,30.**

BIMA, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente.

(È approvato).

**Seguito della discussione del disegno di legge:****Risoluzione consensuale della concessione della ferrovia Siena-Buonconvento-Monteantico e inclusione della linea nella rete statale. (1762).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge concernente: Risoluzione consensuale della concessione della ferrovia Siena-Buonconvento-Monteantico e inclusione della linea nella rete statale.

Trattasi di un disegno di legge di cui relatore è il vostro Presidente. Data l'importanza dell'argomento, anche dopo le divergenze sorte nella passata seduta, ho preferito scrivere la relazione di cui vi do senz'altro lettura:

Nella passata seduta del giorno 19 ottobre 1955 mi furono richieste più precise notizie su tre circostanze rilevanti ai fini dell'approvazione del disegno di legge n. 1762, e cioè:

a) epoca della scadenza della concessione della ferrovia Siena-Buonconvento-Monteantico;

b) specificazione del materiale, per il quale il Ministero dei trasporti deve corrispondere lire 247.000.000 alla Società concessionaria;

c) giustificazione del pagamento della somma di lire 93.000.000 a tacitazione dei diritti vantati dalla medesima società.

A) Sulla prima richiesta comunico che con atto 21 novembre 1910 (approvato e reso esecutivo con regio decreto del 1° dicembre 1910, n. 957) alla Société française de Chemins-de-fer en Toscane (alla quale subentrò l'attuale concessionaria « Società italiana imprese ferroviarie e lavori pubblici » giusta riconoscimento intervenuto con regio decreto 5 febbraio 1922, n. 143) fu concessa la costruzione, con il relativo esercizio, della ferrovia Siena-Buonconvento-Monteantico, a scartamento normale ed a trazione a vapore, della lunghezza di Km. 55,300.

La durata della concessione fu fissata in anni 70 dal decreto di approvazione. La linea fu aperta all'esercizio, il 20 aprile 1927. Così che la scadenza si verificherebbe nell'anno 1980.

È necessario, sulla prima richiesta rivoltami, che io comunichi alla Commissione

che — ove si facesse luogo al riscatto della ferrovia in esame — non essendo ancora trascorsi trenta anni dall'apertura dell'esercizio della linea che, ripeto, avvenne il 20 aprile 1927, occorrerebbe applicare l'articolo 190 del testo unico 9 maggio 1912, n. 1447.

Quali sarebbero le conseguenze?

Il concessionario, per la norma richiamata, avrebbe diritto:

a) ad una indennità pari al valore della linea in misura non eccedente l'ammontare del capitale di impianto e di successivo investimento non ancora ammortizzato al momento del riscatto;

b) al rimborso delle spese generali e delle perdite di esercizio;

c) al pagamento, a prezzo di stima, del materiale rotabile e di esercizio di dotazione della linea.

La Società ha fatto presente che, ove si facesse luogo al riscatto, le competerebbero, in virtù del richiamato articolo 190 del testo unico 9 maggio 1912, le seguenti somme:

a) valore attuale, rivalutato, della spesa di lire 7.236.436 (rimasta a suo carico per la costruzione della ferrovia) . . . . .	L.	490.051.242
b) rimborso spese generali . . . . .	»	3.386.000
c) perdite di esercizio . . . . .	»	116.636.704
<b>Totale . . . . .</b>	<b>L.</b>	<b>610.073.946</b>

A tale somma bisogna aggiungere il valore del materiale rotabile e di esercizio, valutato dalla Società in . . . . . » 361.331.139

**Totale . . . . . L. 971.405.085**

B) Sulla seconda richiesta, ritengo utile fare presente agli onorevoli colleghi che la valutazione del materiale rotabile è stata effettuata da una commissione composta dal dottor ingegner Virgilio Angelucci, ingegnere capo erariale di Siena designato dal Ministero delle finanze;

dal dottor ingegner Pietro Cappello, ispettore generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione designato dal Ministero dei trasporti.

Il valore — che risulta dalla perizia da me studiata e che metto a disposizione della

## LEGISLATURA II — OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 28 OTTOBRE 1955

Commissione — è costituito dalle partite seguenti :

1°) Materiale rotabile . . . . .	L. 222.800.000
2°) Materiale magazzino Buonconvento . . . . .	» . 5.111.260
3°) Materiale attinente servizio lavori . . . . .	» 13.779.480
4°) Materiale attinente servizio trazione . . . . .	» 3.397.200
5°) Mobili stazioni . . . . .	» 1.191.590
6°) Materiali telefonici e segnalamento . . . . .	» 975.600
<b>Totale . . . . .</b>	<b>L. 247.255.130</b>

Ricordo che, per il materiale anzi indicato, la Società aveva chiesto la somma di . . . . . » 361.331.139

cioè una somma in più di L. 114.076.009

C) Sulla terza richiesta, che è la più reclamata dalla Commissione, devo fare presente che la competente Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione è stata molto diligente nello effettuare i necessari accertamenti sulla contabilità sociale: e ciò sempre in conformità della norma dettata dall'articolo 190 del testo unico da me ricordato.

Dagli accertamenti è risultato che — dopo la costruzione della ferrovia — era rimasta, a carico della Società concessionaria, una spesa di lire 2.195.149.

È stato richiesto parere all'Avvocatura generale dello Stato se tale spesa sia rivalutabile o meno, in caso di riscatto della linea.

L'Avvocatura suddetta ha fatto presente che non può escludersi la rivalutazione, essendo — sull'argomento — dottrina e giurisprudenza non sempre uniformi. Così che — tenuto presente che la spesa in parola riguarda immobili, che vengono trasferiti al Ministero dei trasporti nel valore attuale — spetterebbe alla Società concessionaria la somma di circa centocinquanta milioni.

Per quanto riguarda la perdita di esercizio — da rimborsare alla Società, in conformità del più volte richiamato articolo 190 del testo unico — è risultato che la Società, nel 1936, è stata costretta ad effettuare una svalutazione del proprio capitale sociale per fronteggiare, fra l'altro, perdite di esercizio

nella misura di lire 981.100. Tale somma — rivalutata — dovrebbe essere portata a lire 66.000.000.

La Società perciò — nel caso del riscatto della linea — avrebbe diritto :

a) rivalutazione della spesa . . . . .	L. 148.000.000
b) rivalutazione perdite esercizio . . . . .	» 66.000.000
<b>Totale . . . . .</b>	<b>L. 214.000.000</b>

E ciò senza tenere conto delle ulteriori partite ammesse dall'articolo 190 del testo unico.

Date le notevoli e rilevanti divergenze fra le richieste fatte dalla Società concessionaria e le offerte da parte del Ministero dei trasporti, fu deferita la decisione ad una commissione composta da funzionari in rappresentanza del Ministero dei trasporti, del Ministero del tesoro, del Ministero delle finanze, della Ragioneria generale dello Stato, dell'Avvocatura generale dello Stato. La commissione in parola ha tenuto numerose riunioni ed ha svolto trattative laboriose con la Società concessionaria.

L'esito delle trattative ha avuto come risultato che la Società concessionaria ha finalmente accettato le offerte fatte e cioè :

a) valore del materiale rotabile di proprietà sociale . . . . .	L. 247.000.000
b) tacitazione, in linea transattiva, di ogni diritto spettante alla Società in virtù dell'articolo 190 del testo unico 9 maggio 1912, n. 1447 . . . . .	» 93.000.000
<b>Totale . . . . .</b>	<b>L. 340.000.000</b>

Le precise e dettagliate notizie date alla Commissione possono eliminare ogni dubbio o perplessità sulla bontà della transazione raggiunta per merito dei componenti la commissione e specialmente dei valorosi funzionari della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione.

È necessario aggiungere che la mancata approvazione del disegno di legge porterebbe come conseguenza :

1°) la necessità di erogare ancora sovvenzioni straordinarie, dato che le risultanze dell'esercizio sono deficitarie. Faccio presente che nell'anno 1951 la sovvenzione

è stata di lire 74.500.000; nell'anno 1952 la sovvenzione è stata di lire 66.000.000; nell'anno 1953, la sovvenzione è stata di lire 65.000.000; nell'anno 1954 la sovvenzione è stata di lire 60.000.000; nei primi nove mesi dell'anno 1955 è stata di lire 44.000.000.

Il deficit dell'esercizio è suscettibile di aumento in quanto, nel futuro, occorrono spese per riparazione ciclica dei rotabili, per ricarico della massicciata, per rinnovamento dell'armamento.

D'altra parte non è possibile sopprimere la ferrovia in esame, perché collega centri privi di una rete stradale efficace e facilmente accessibile;

2°) negherebbe alle Ferrovie dello Stato l'esercizio della via più breve di comunicazione fra Siena e Grosseto, che è proprio quella della ferrovia concessa;

3°) negherebbe anche il migliore e più armonico coordinamento della rete ferroviaria della zona con una più razionale utilizzazione degli impianti e dei materiali e con una riduzione dello sbilancio di esercizio complessivo.

Queste considerazioni di notevole importanza hanno determinato il Consiglio di amministrazione delle ferrovie dello Stato a dare parere favorevole alla risoluzione consensuale della convenzione esistente. A tale parere si è associato il Consiglio superiore dei lavori pubblici.

Riassumendo, la convenienza della risoluzione consensuale è fondata su due circostanze importantissime:

a) l'Amministrazione dello Stato corrisponde alla Società concessionaria una somma di gran lunga inferiore a quella che dovrebbe corrispondere nella ipotesi del riscatto;

b) le ferrovie dello Stato acquisiscono, con un anticipo di 25 anni rispetto al termine della concessione (cioè nell'anno 1980), un complesso immobiliare di ingente valore, cioè di oltre un miliardo e mezzo.

Tali fondate ragioni hanno indotto anche la Commissione finanze e tesoro a dare parere favorevole, come risulta dalla comunicazione fatta in data 21 del corrente mese, di cui do lettura:

« La IV Commissione permanente, finanze e tesoro (prima Sottocommissione), esaminato nella seduta odierna, per il parere alla VIII Commissione (trasporti), il disegno di legge: « Risoluzione consensuale della concessione della ferrovia Siena-Buonconvento-Monte-

antico e inclusione della linea nella rete statale » (1762), ha deliberato di esprimere parere favorevole al provvedimento stesso.

La IV Commissione (prima Sottocommissione) ha esaminato anche il seguente emendamento, presentato dal deputato Viviani Arturo ed ha espresso ugualmente parere favorevole:

Sostituire l'articolo 3 con il seguente:

« In attesa che con apposito provvedimento legislativo venga determinato il trattamento giuridico economico e di previdenza da accordare al personale in servizio presso la ferrovia Siena-Buonconvento-Monteantico, l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato si assume di conservare e corrispondere a detto personale il trattamento in atto regolato per il personale di ruolo dal regio decreto 8 gennaio 1931, n. 148.

Per gli assuntori di stazione, di fermata e dei passaggi a livello si assume di conservare e corrispondere il trattamento contemplato dal capitolato in vigore all'atto del passaggio della ferrovia allo Stato.

Al personale avventizio verranno applicate le pattuizioni sindacali vigenti per la categoria.

L'Amministrazione delle ferrovie dello Stato si impegna altresì di riconoscere e corrispondere, a detto personale, tutte le provvidenze derivanti da eventuali successivi accordi nazionali di categoria che verranno stipulati prima della emanazione del nuovo provvedimento legislativo ».

Prego, pertanto, gli onorevoli componenti la Commissione di confortare con il loro assenso il mio lavoro e di dare il loro voto favorevole al disegno di legge sottoposto al nostro esame.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. La relazione del Presidente è stata talmente esauriente che non è necessario illustrare ulteriormente i motivi per cui questo disegno di legge dovrebbe essere approvato.

Ritengo opportuno far presente ai membri della Commissione che le ferrovie dello Stato, già da circa tre anni, usufruiscono del transito su questa linea per il traffico merci. Infatti detto traffico merci fra Siena e Grosseto si era perduto completamente in un primo tempo perché, dovendosi instradare le merci sulla linea di proprietà delle ferrovie Siena-Asciano-Monteantico, il carico tariffario troppo elevato aveva portato al quasi completo abbandono del trasporto su ferrovia a favore della strada. Instradando invece le merci sulla Siena-Buonconvento-Monteantico si è realiz-

zata una riduzione di percorso di 27 chilometri con conseguente notevole riduzione di tariffa ed incremento del traffico merci per ferrovia sulla Siena-Grosseto-Roma.

In atto c'è quindi già una utilizzazione da parte delle ferrovie dello Stato che hanno realizzato un accordo in tal senso con la ditta concessionaria, tanto che si pensa addirittura all'abolizione della somma — come ha rilevato l'onorevole Bima — dei due cateti di questo triangolo per convogliare il traffico sull'ipotenusa costituita dalla Siena-Buonconvento-Monteantico che realizza 27 chilometri di minor percorso rispetto alla Siena-Asciano-Monteantico, sul quale percorso — data anche l'esistenza di un sistema stradale importante — il traffico potrebbe essere convogliato su strada in sostituzione della ferrovia.

Per parte mia, mi devo rammaricare solamente che ci siano voluti tre anni per arrivare a questa soluzione e d'altra parte era necessario portare a fondo le indagini. È risultato anzitutto che l'esercizio della linea affidato alle ferrovie dello Stato, che vengono così ad acquisire una linea moderna con materiale moderno, ricostruito di recente, giova al bilancio stesso della linea in quanto abolirà l'intervento da parte dello Stato sotto forma di sovvenzione. È stata necessaria una indagine da parte del Consiglio superiore; sono seguite trattative per arrivare ad una transazione sulla base di 92 milioni a titolo di tacitazione con relativa perizia sul materiale rotabile, fatta con tale scrupolo e con tali criteri restrittivi, che la stessa società concessionaria non voleva accettarla.

Ma l'argomento, che secondo me è di gran lunga il più importante a favore della richiesta risoluzione, è quello dei sussidi. Avete sentito dalla relazione qual è stato l'importo dei sussidi? Per 57 chilometri di linea sono stati corrisposti 70 milioni circa all'anno, il che significa più di 1.100.000 lire a chilometro. Ora la legge sugli ammodernamenti stabilisce una sovvenzione massima di lire 600.000 a chilometro, il che significa che se dovessimo lasciare la linea in mano al concessionario, il quale avrebbe tutto l'interesse a tenercela, dovremmo varare una legge speciale per continuare a corrispondere una cifra simile. E non è neppure possibile sostituire la linea coi trasporti su strada in quanto manca per questo percorso un sistema stradale efficiente, senza contare l'interesse preminente delle ferrovie dello Stato per quanto riguarda il traffico merci.

Quindi, esiste un complesso di circostanze dalle quali risulta che la soluzione sottoposta

alla vostra approvazione è la meno onerosa perché consente allo Stato di acquistare una scorta di materiale rotabile efficiente col 30 per cento di riduzione sulla cifra chiesta dalla Società.

Per quanto riguarda i famosi 93 milioni da pagare a titolo di tacitazione della Società, osservo che, secondo il parere dell'Avvocatura e del Consiglio di Stato, la Società concessionaria, solo per la parte riguardante gli immobili, e non le perdite, avrebbe avuto diritto ad un rimborso di 150 milioni. Invece la Commissione ha fatto un ottimo lavoro; 35 funzionari di vari ministeri hanno discusso a lungo, ma alla fine hanno potuto addivenire ad una transazione su questa cifra.

Quindi le ferrovie dello Stato si trovano nella condizione di subentrare alla Società concessionaria sul tronco Siena-Buonconvento-Monteantico con una spesa minima di fronte all'acquisizione di un patrimonio valutato dalla stessa Amministrazione ad un miliardo e 500 milioni e alla possibilità di usufruire in pieno della linea specialmente per il traffico merci. Il personale, che viene mantenuto in servizio con tutte le garanzie (e sono perfettamente d'accordo con gli emendamenti Ducci e Viviani) è sodisfattissimo di entrare nei ruoli del personale delle ferrovie dello Stato, il che costituisce, oltre tutto, la massima garanzia dell'impiego, che era stata, specie negli ultimi tempi, compromessa dal minacciato smantellamento della linea.

Qualora il disegno di legge non venisse invece approvato, sarebbe necessario presentarne subito un altro per autorizzare un sussidio di 1.100.000-1.200.000 lire al chilometro alla società e questo per altri 25 anni. Sono perciò convinto che in seguito a questi chiarimenti la Commissione non potrà non ritenere opportuna l'approvazione del provvedimento che le viene sottoposto.

CACCIATORE. Vorrei delle assicurazioni formali per quanto riguarda la situazione degli assuntori contrattisti sia di stazioni che di passaggi a livello, nel caso in cui la linea passi alle ferrovie dello Stato.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Posso assicurare che tutto il personale attualmente in servizio verrà mantenuto; nessuno verrà licenziato o messo in condizioni di inferiorità. Fino a quando non verrà approvato un apposito decreto per il passaggio nei ruoli organici delle ferrovie dello Stato di detto personale, esso godrà di un trattamento economico pari a quello attuale e gli verrà immediatamente riconosciuto ogni miglioramento che nel frattempo e prima dell'emanazione

LEGISLATURA II — OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 28 OTTOBRE 1955

del provvedimento legislativo la categoria riuscisse ad ottenere.

FERRARIO CELESTINO. Credo che dopo l'esauriente relazione del nostro Presidente e i chiarimenti del Ministro non possano sussistere ulteriormente dei dubbi sulla opportunità di approvare il disegno di legge in esame. Perciò anche a nome di qualche collega dichiaro che voterò a favore della approvazione. Plaudo alla relazione del Presidente che ha tenuto conto dell'esigenza di dissipare completamente i nostri dubbi e ringrazio il Ministro che coi suoi chiarimenti ha rafforzato in noi la convinzione, già creata in noi dalla relazione e suffragata dal parere favorevole della Commissione finanze e tesoro, che il provvedimento può essere da noi approvato con tranquilla coscienza.

MENOTTI. Mi pare che dalla relazione del Presidente sorga l'impressione che, allo stato attuale della legislazione, il Ministero dei trasporti venga a trovarsi in condizioni onerose abbastanza gravi nei confronti delle società concessionarie in relazione alla legge per l'ammortamento e quindi per il sussidio chilometrico alle società concessionarie.

Di qui nasce un vivo e legittimo desiderio: di sapere se il Ministro, che conosce bene la materia dei rapporti fra lo Stato e le società concessionarie, avvalendosi della sua esperienza specifica, non ritenga di dover rivedere, ove possibile, questi rapporti medesimi. Noi abbiamo l'impressione che queste società vengano continuamente favorite sia durante l'esercizio che nel caso in cui si giunga ad una transazione, come è il caso attuale sulla utilità del quale tuttavia io non discuto. È un invito, il nostro, al Ministro, affinché ci tolga la sensazione, comune a tutti noi, che anche in sede di transazione una società concessionaria, non ostante tutto, in qualche modo riesca sempre a cavarsela bene in ogni questione.

GRAZIADEI. Nella seduta precedente, in cui si discusse questo disegno di legge, noi avemmo delle perplessità, e ricordo perfettamente che con noi le ebbero anche altri onorevoli colleghi di altre tendenze, sulla legittimità delle somme da erogare, e in special modo proprio su quella di 93 milioni, anche perché, nella relazione che accompagna il disegno di legge, questa erogazione è stata giustificata in maniera molto generica: « tacitazione di ogni diritto e pretesa della società », e noi non eravamo a conoscenza dei particolari.

Ora però la nostra perplessità permane per altri motivi. L'altra volta noi insistemmo

perché una copia di questi contratti di concessione venisse comunicata alla Commissione, e ricordo che il Sottosegretario, onorevole Ariosto, si impegnò di portarci lo schema di questa convenzione affinché la Commissione potesse portare la propria attenzione proprio sulle modalità stabilite per il caso in cui la concessione dovesse essere risolta.

L'onorevole Presidente ha chiarito egregiamente nella sua relazione tutti i punti riguardanti la risoluzione della concessione di cui ci stiamo interessando. Tuttavia la nostra preoccupazione è che questa prima risoluzione crei un pericoloso precedente. Per quanto verrebbero a gravare sul bilancio dello Stato queste risoluzioni? E rimane ancora la nostra preoccupazione che questa formula generica dei vari diritti e delle varie pretese delle società assuma in qualche caso entità tali che possa anche non risultare a favore dello Stato. Ecco la nostra perplessità che si riferiva, non tanto alla risoluzione di cui si sta discutendo, ma ad altre eventuali risoluzioni future.

Infine vorremmo delle assicurazioni formali per quanto riguarda la questione del personale e in particolare, come ha detto il collega onorevole Cacciatore, per gli assuntori. Gli assuntori hanno in genere un rapporto di impiego con il concessionario diverso da quello per gli assuntori delle ferrovie dello Stato. Noi chiediamo che, approvando la risoluzione della convenzione e quindi la statizzazione del tratto, venga modificato l'attuale contratto degli assuntori con il concessionario ed applicato agli assuntori della linea Siena-Buonconvento-Monteantico lo stesso trattamento degli assuntori delle ferrovie dello Stato.

PRESIDENTE. L'articolo 3 del disegno di legge in discussione prevede per gli assuntori della linea Siena-Buonconvento-Monteantico, fino a quando non venga determinato con apposito provvedimento legislativo il trattamento giuridico, economico e previdenziale da accordare a tutto il personale in servizio presso la ferrovia suddetta, la corresponsione del trattamento di cui godono attualmente. In sede di discussione del successivo provvedimento si vedrà quel che è possibile fare perché evidentemente non si può, per pochi assuntori della linea in questione, modificare tutto il sistema delle ferrovie dello Stato.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Preciso che, non appena sarà divenuto legge il provvedimento ora in esame, e le ferrovie

dello Stato avranno assunto la gestione del tratto in oggetto, al personale verrà corrisposto lo stesso trattamento spettante ai ferrotranvieri, e agli assuntori quello previsto dal capitolato attualmente in vigore.

Ad un certo momento, cioè fra uno, due, tre mesi, quando la legge sarà entrata in vigore e le ferrovie dello Stato avranno preso possesso della linea, io presenterò un disegno di legge per l'inquadramento del personale, di guisa da poter garantire al medesimo un trattamento economico identico a quello del personale delle ferrovie dello Stato. Se ci saranno dei casi particolari, rappresentanti posizioni di privilegio dell'attuale personale della linea nei confronti del personale di pari grado delle ferrovie dello Stato, essi saranno considerati singolarmente e ne verrà fatta una posizione transitoria *ad personam*. Ad ogni modo questo problema tornerà a suo tempo dinanzi a questa Commissione col disegno di legge per l'inquadramento del personale.

GRAZIADEI. Prendo atto delle assicurazioni del Ministro.

TROISI. Poiché nel corso della seduta precedente avevo avanzato qualche riserva, debbo ora dichiararmi pienamente soddisfatto. Aggiungo una sola considerazione, che servirà a rafforzare il convincimento sulla bontà e l'utilità dell'iniziativa: nel calcolo della convenienza economica dell'operazione dobbiamo tener conto di quelli che saranno sicuramente gli sviluppi del traffico sulla linea a seguito dell'operazione stessa. Secondo me questo provvedimento si presta anche a considerazioni di ordine generale: è cioè un indice rivelatore di una situazione che va rafforzata nel senso che bisogna dappertutto attuare un'animesa collaborazione fra ferrovie statali e ferrovie secondarie, come è accaduto nel caso presente, perché esaminando la storia dello sviluppo delle ferrovie rileviamo come molto spesso le ferrovie secondarie siano sorte per sollecitazioni locali senza un piano preconstituito organico: a questa mancanza è necessario ovviare ora con un'organica collaborazione.

In secondo luogo mi associo in pieno a quanto detto dal collega onorevole Menotti, e cioè che anche in quest'occasione è emerso che l'istituto della concessione va rinnovato *ab imis* perché purtroppo attualmente si applicano ancora norme emanate nel 1912. L'istituto delle concessioni, com'è attualmente, è informato a criteri prevalentemente privatistici perché comprende tutto un complesso di norme miranti a garantire il reddito al con-

cessionario: nulla invece per garantire ugualmente l'efficienza dei servizi. Necessita quindi, ripeto, rivedere tutto l'istituto delle concessioni perché le esigenze sociali debbono avere la preminenza.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. A dire la verità, io sono molto preoccupato per questa situazione riguardante l'attuazione della legge sull'ammodernamento anche perché ho sempre cercato con tutte le mie forze di evitare che fosse superato il limite delle 600 mila lire per chilometro al fine di non creare un precedente. Ora mi trovo in condizioni di doverlo creare, questo precedente, per le ferrovie del sud-est per le quali ho dovuto preparare il relativo provvedimento di cui parleremo perché desidero ardentemente, come sempre per i miei principi democratici, la vostra collaborazione. Ho dovuto predisporre un disegno di legge che porta il sussidio per chilometro alle ferrovie del sud-est a circa 3 milioni e 300 mila lire per chilometro, una cifra iperbolica giustificata tuttavia da rigorosi calcoli di esercizio.

E qui vien fatto di domandarsi: sarebbe possibile diminuire il deficit di queste linee attraverso una gestione diretta delle ferrovie dello Stato? oppure sarebbe possibile sostituire l'esercizio ferroviario con quello su strada? E dobbiamo limitare le perdite in attesa dello sviluppo del sistema stradale. Quando porterò dinanzi alla Commissione il disegno di legge per le ferrovie del sud-est, esso dovrà essere esaminato con attenta cura e sotto tutti i riflessi, perché costituisce un precedente notevole. Prego fin d'ora i colleghi perché mi diano in quell'occasione tutta la loro collaborazione, e studino attentamente il caso affinché il provvedimento che ne conseguirà sia veramente rispondente agli interessi del nostro Paese e non si creino dei precedenti suscettibili di portare a gravi conseguenze.

Il caso della Siena-Buonconvento-Montecatini non può costituire un precedente pericoloso in quanto felicemente risolto da questo disegno di legge che rappresenta la miglior soluzione sia nell'interesse delle ferrovie che dello Stato. Risulta dalla relazione fatta dal Consiglio di amministrazione delle ferrovie dello Stato — che l'ha approvata all'unanimità — che con la gestione statale avremo delle notevoli economie nei confronti di quelli che sono stati i sussidi corrisposti o quelli che si dovrebbero corrispondere nel caso in cui il provvedimento non dovesse venir approvato.

BIMA. Io credo che, tutto sommato, la discussione svoltasi l'altra volta sia stata

utile perché ci ha dato la possibilità di approfondire la materia attraverso l'illustrazione fattane dal Presidente.

Io vorrei fare due osservazioni. La prima si ricollega a quanto ha detto l'onorevole Menotti circa la necessità di rivedere l'istituto delle concessioni per prevenire la forzata accettazione, come minor male, di una soluzione come quella in questione. Ci troviamo di fronte ad una ferrovia ricostruita a totale carico dello Stato con una spesa di 550 milioni; con l'onere poi di integrare tutte le spese per l'esercizio annuale, e di rimborsare le perdite che in futuro il concessionario avesse ancora ad incontrare. Eppure siamo costretti a questo in quanto le disposizioni di legge sono veramente ferree. Credo che in base a questa semplice considerazione possiamo convincerci della necessità assoluta di rivedere la materia.

Seconda considerazione: credo che noi tutti saremo lieti di dare al nostro Ministro, e quindi anche al Presidente della nostra Commissione, tutta la collaborazione necessaria per rivedere la legislazione in materia e fare in modo che essa non risulti più così onerosa per lo Stato come attualmente.

Ultima considerazione sulle conseguenze che derivano dall'approvazione del presente disegno di legge. Non dobbiamo dimenticare l'esistenza, oltre a questa ferrovia concessa, della rete statale che forma i due cateti di questo triangolo immaginario: Siena-Asciano-Monteantico. Con l'assunzione della gestione statale sulla Siena-Buonconvento-Monteantico il traffico specialmente delle merci verrà intensificato su quest'ultimo tronco a scapito degli altri due, aggravando ulteriormente la loro situazione.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Su questo percorso esiste un'ottima rete stradale e il traffico ferroviario può essere sostituito da quello su strada, e alle stesse tariffe ferroviarie. Sono certo che molte società sarebbero disposte ad effettuare il servizio automobilistico sulla Siena-Asciano alle tariffe ferroviarie. C'è anche un precedente: proprio ieri ho firmato un provvedimento col quale è stato autorizzato il trasporto su strada degli operai dalle zone del Bergamasco a Milano. I servizi ferroviari non potevano adeguarsi alle esigenze quotidiane di molte migliaia di operai e dopo un attento studio della situazione si è deciso di integrare il servizio ferroviario con quello automobilistico; ebbene, la tariffa fissata ed accettata dai concessionari è stata di L. 2,50 al chilometro; inferiore cioè a quella minima ferroviaria.

BIMA. Ringrazio il Ministro per le spiegazioni che mettono a tacere i miei dubbi.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Posso aggiungere che da parte delle ferrovie si è già fatto il bilancio economico di tutta la linea e stabilito che, con le economie realizzate instradando il traffico attraverso l'ipotenusa Siena-Buonconvento-Monteantico e riducendo l'esercizio sui cateti, si ha la convenienza di mantenere in vita il traffico anche su di essi.

Un'ultima informazione in merito al capitolo della rinuncia da parte del Concessionario a tutti i diritti. Vi era una vertenza fra la ferrovia concessa e l'Amministrazione dello Stato in quanto l'atto di concessione stabiliva l'obbligo per le ferrovie dello Stato di dare accesso alla ferrovia concessa, a Siena, entro la stazione ferroviaria, con il godimento delle facilitazioni per il carico merci in stazione. Senonché una quantità di difficoltà di ordine tecnico e burocratico hanno impedito di realizzare l'allacciamento, in modo che era in atto una grossa riserva da parte della società concessionaria, la quale reclamava una notevole cifra per danni. Naturalmente, la sistemazione di cui al disegno di legge, ha definito anche questa controversia e la società rinuncia a qualsiasi diritto.

BIMA. Anche questo elemento rileva la necessità di rivedere la materia anche per mettere in luce gli aspetti negativi che ne derivano all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato. Detto questo, mi dichiaro favorevole all'approvazione della legge.

A proposito della legge per le ferrovie del sud-est vorrei pregare il Ministro, che per primo ne ha parlato, di avvalersi della collaborazione del Ministero dei lavori pubblici, al fine di emanare un progetto unico, al quale ben potremmo noi collaborare, eventualmente nominando una Commissione da inviarsi sul posto.

COLASANTO. Dopo l'esauriente relazione del Presidente e i chiarimenti dati dal Ministro mi pare che non ci siano difficoltà ad approvare il provvedimento.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo la parola, dichiaro chiusa la discussione generale.

Passiamo all'esame dei singoli articoli del disegno di legge. Do lettura dell'articolo 1.

« È autorizzata la spesa di lire 340.000.000 per far fronte agli oneri relativi alla risoluzione consensuale della concessione della ferrovia Siena-Buonconvento-Monteantico.

L'atto da stipulare al riguardo con il concessionario della ferrovia sarà approvato e

LEGISLATURA II — OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 28 OTTOBRE 1955

reso esecutivo, sentito il Consiglio di Stato, dal Ministro per i trasporti, di concerto con i Ministri per il tesoro e per le finanze ».

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Passiamo all'articolo 2.

« È autorizzata l'inclusione della linea predefinita nella rete statale dopo l'intervenuta risoluzione della concessione ».

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Passiamo all'articolo 3 :

« In attesa che con apposito provvedimento legislativo venga determinato il trattamento giuridico, economico e di previdenza da accordare al personale in servizio presso la ferrovia Siena-Buonconvento-Monteantico, l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato si assume di conservare e corrispondere a detto personale, fino all'emanazione di tale provvedimento, il trattamento in atto regolato per il personale di ruolo dal regio decreto 8 gennaio 1931, n. 148. e per quello avventizio dalle pattuizioni sindacali vigenti per la categoria ».

A proposito dell'articolo 3, ricordo alla Commissione che esiste un emendamento sostitutivo presentato dal deputato Viviani Arturo e sul quale la IV Commissione (finanze e tesoro) ha già espresso parere favorevole.

L'emendamento è il seguente :

« Sostituire l'articolo 3 con il seguente :

« In attesa che con apposito provvedimento legislativo venga determinato il trattamento giuridico, economico e di previdenza da accordare al personale in servizio presso la ferrovia Siena-Buonconvento-Monteantico, la Amministrazione delle ferrovie dello Stato si assume di conservare e corrispondere a detto personale il trattamento in atto regolato per il personale di ruolo dal regio decreto 8 gennaio 1931, n. 148.

Per gli assuntori di stazione, di fermata e dei passaggi a livello si assume di conservare e corrispondere il trattamento contemplato dal capitolato in vigore all'atto del passaggio della ferrovia allo Stato.

Al personale avventizio verranno applicate le pattuizioni sindacali vigenti per la categoria.

L'Amministrazione delle ferrovie dello Stato si impegna altresì di riconoscere e corrispondere, a detto personale, tutte le provvi-

denze derivanti da eventuali successivi accordi nazionali di categoria che verranno stipulati prima della emanazione del nuovo provvedimento legislativo ».

Per parte sua, l'onorevole Ducci propone il seguente emendamento :

« Dopo le parole : regio decreto 8 gennaio 1931, n. 148 ; aggiungere le altre : o quello più favorevole stabilito da eventuali accordi di categoria ».

In proposito rilevo che l'ultimo comma dell'emendamento sostitutivo, proposto dall'onorevole Viviani Arturo, è chiaro ed esauriente e quindi pregherei l'onorevole Ducci di non insistere nel suo emendamento.

DUCCI. Non insisto se l'emendamento Viviani diverrà emendamento Viviani-Ducci.

PRESIDENTE. D'accordo. Vedo inoltre che altri commissari intendono sottoscrivere l'emendamento.

DUCCI. Stando così le cose, non insisto sul mio emendamento.

PRESIDENTE. Comunico che l'emendamento sostitutivo, già presentato dall'onorevole Viviani e sul quale la IV Commissione ha espresso parere favorevole, è stato anche firmato dagli onorevoli Ducci, Bima, Menotti, Troisi, Rubeo, Semeraro Santo, Graziosi, Cacciatore, Colasanto.

Se non vi sono altre osservazioni, pongo in votazione l'emendamento suddetto.

(È approvato).

Passiamo all'articolo 4 :

« La spesa di lire 340.000.000 di cui all'articolo 1 sarà stanziata nello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario 1955-56.

Alla copertura di tale spesa si farà fronte con una corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto al capitolo 532 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio finanziario 1955-56.

Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare con propri decreti le variazioni di bilancio occorrenti per l'attuazione della presente legge ».

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

GRAZIADEI. Per dichiarazione di voto. I chiarimenti dati dal Presidente e dal Ministro ci hanno solo in parte tranquillizzati. Rimangono alcune perplessità di carattere generale, giacché, a quanto sembra, risulta che

non è stata soltanto l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato a chiedere questa risoluzione, ma che vi siano stati degli interessi di consistenza rilevante anche da parte della società concessionaria. Infatti si legge che sono stati compiuti dei passi al fine di addivenire a questa risoluzione. Ad ogni modo teniamo conto della buona volontà, della quale diamo atto, del Governo di venirci incontro, specialmente con l'accettazione del nostro emendamento, e quindi, modificando quella che era stata la nostra precedente dichiarazione circa una nostra astensione dal voto, e in considerazione dell'urgenza di addivenire al più presto alla statizzazione di questo tronco ferroviario, dichiaro, a nome del mio gruppo, che voteremo a favore dell'approvazione di questo disegno di legge.

PRESIDENTE. È stato presentato dagli onorevoli Ducci e Rubeo il seguente ordine del giorno:

« La VIII Commissione (Trasporti - Comunicazioni - Marina Mercantile) ad unanimità impegna il Governo, entro sei mesi dalla pubblicazione della legge concernente la risoluzione consensuale della concessione della ferrovia Siena Buonconvento-Monteantico, a presentare il disegno di legge che deve regolare il trattamento giuridico, economico e di previdenza da accordarsi a tutto il personale in servizio presso la ferrovia Siena-Buonconvento-Monteantico ».

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Prendo atto dell'ordine del giorno e lo accetto.

PRESIDENTE. Lo pongo in votazione.

(È approvato).

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

**Discussione del disegno di legge: Fissazione dei termini per la presentazione delle domande di liquidazione delle indennità previste dalla legge 11 gennaio 1943, n. 47, e dal regio decreto legislativo 24 maggio 1946, n. 615, modificato con decreto legislativo 7 maggio 1948, n. 1039, nonché fissazione del termine per la presentazione del rendiconto di chiusura della gestione del fondo previsto dall'articolo 1 della legge 11 gennaio 1943, n. 47, (Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato. (1554).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge già approvato dalla VII Commissione permanente del Senato, concernente: Fissazione dei termini

per la presentazione delle domande di liquidazione delle indennità previste dalla legge 11 gennaio 1943, n. 47, e dal regio decreto legislativo 24 maggio 1946, n. 615, modificato con decreto legislativo 7 maggio 1948, n. 1039, nonché fissazione del termine per la presentazione del rendiconto di chiusura della gestione del fondo previsto dall'articolo 1 della legge 11 gennaio 1943, n. 47.

Il relatore, onorevole Troisi, ha facoltà di svolgere la sua relazione.

TROISI, *Relatore*. Il provvedimento legislativo odierno, già approvato dall'altro ramo del Parlamento, stabilisce alcuni termini. Anzitutto contempla il termine di sei mesi dall'entrata in vigore della presente legge, entro il quale i marittimi militarizzati potranno esercitare la facoltà di chiedere la liquidazione dell'indennità ad essi spettante, indennità che viene liquidata nella misura pari alla differenza fra la paga stabilita secondo il ruolo di imbarco e la paga loro spettante in quanto militarizzati.

Lo stesso diritto può venire esercitato nello stesso periodo di tempo (articolo 2) dai marittimi militarizzati i quali furono adibiti ai lavori di drenaggio, disattivazione e distruzione delle mine od altri ordigni esplosivi in mare e che durante queste operazioni abbiano subito infortuni. Il trattamento spetta ad essi, od ai loro aventi causa, ed il periodo entro il quale deve essere avvenuto l'infortunio è stabilito dall'articolo 2 dal 10 giugno 1940 al 31 dicembre 1950, periodo entro il quale l'opera di bonifica delle vie marittime è stata portata a termine.

Per il diritto all'indennità a favore dei marittimi imbarcati su naviglio ausiliario, il periodo va dal 1 marzo 1943 al 15 aprile 1946 epoca in cui con apposito decreto si stabilì la cessazione dello stato di ostilità.

Altro termine è fissato dallo stesso provvedimento e riguarda il periodo di un anno dalla data di entrata in vigore della legge, entro il quale, l'Ente nazionale assistenza alla gente di mare deve presentare il rendiconto di chiusura della gestione del fondo, già previsto dalla legge 11 gennaio 1943, n. 47.

L'onere finanziario delle provvidenze di cui sopra sarebbe coperto con un contributo straordinario di lire 1.500.000 a favore dell'Ente nazionale per l'assistenza alla gente di mare.

Nell'altro ramo del Parlamento è sorta qualche obiezione: alcuni senatori hanno proposto di raddoppiare questo fondo, ma il Governo in persona del Sottosegretario di

Stato onorevole Terranova ha chiarito che per tutti i casi esaminati e praticamente liquidati lo stanziamento di un milione e mezzo è da ritenersi sufficiente.

La copertura, per la concessione del contributo di cui sopra, viene trovata facendo riferimento all'articolo 60 del bilancio della Marina mercantile per l'esercizio 1953-54. Data la necessità di evitare la permanenza di rapporti giuridici in sospenso ravviso l'opportunità di questo provvedimento del quale propongo l'approvazione.

**PRESIDENTE.** Dichiaro aperta la discussione generale.

**DUCCI.** Siamo d'accordo in linea di massima; senonché si può verificare un inconveniente che è già stato fatto presente al Sottosegretario di Stato. Iniziatasi l'applicazione del provvedimento, il previsto milione e mezzo è sufficiente per le pratiche che già si trovano in fase di studio, ma, successivamente, qualche pratica si viene sempre ad aggiungere alle precedenti e ci si potrebbe trovare di fronte all'inconveniente delle 50 o 100 mila lire in più senza copertura. Quindi proporrei che la cifra stanziata per far fronte a questi pagamenti sia portata da 1.500.000 a 2.500.000 e ciò evidentemente per costituire un certo margine di garanzia. Tanto più che, dovendo l'Ente presentare un rendiconto, non c'è la possibilità che i fondi eventualmente eccedenti vengano stornati. Volendo ridurre al minimo questo aumento ci si potrebbe limitare a portare il fondo a due milioni: così saremo sicuri che nessuna pratica, purché giunta entro il termine stabilito, potrà rimanere inevasa per insufficienza di fondi.

**MANIERA.** Concordo coi motivi addotti dall'onorevole Ducci a sostegno della sua richiesta. La cifra di un milione e mezzo è stata richiesta due anni fa; ma da allora ad oggi moltissime sono state le richieste da parte di marinai tornati dall'estero e che non erano a conoscenza dell'esistenza della legge. Ragione per cui ritengo opportuno portare lo stanziamento a due milioni e mezzo concordando con l'onorevole Ducci sulla non opportunità che alla scadenza del termine utile per la presentazione delle domande dovesse risultarne qualcuna inevasa appunto per la scarsità della somma stanziata in un milione e mezzo.

**PRESIDENTE.** Faccio presente che una modifica in tal senso, se accettata, implicando un maggior onere finanziario, farebbe tornare il disegno di legge non solo al Senato, ma anche dinanzi alla Commissione finanze e tesoro della Camera.

**TERRANOVA, Sottosegretario di Stato per la marina mercantile.** Vorrei tranquillizzare l'onorevole Maniera sulla consistenza del fondo stabilito per venire incontro ai pochi interessati, che sono complessivamente quaranta famiglie di marinai deceduti alle quali compete una indennità corrispondente alla metà del capitale di copertura della rendita futura considerata nella misura originariamente limitata; nonché 10 famiglie di marittimi che debbono ancora ricevere parte della differenza pagata di cui all'articolo 1 della legge 11 gennaio 1943, n. 47. L'indennità dovuta alle singole famiglie supera di poco la media di 30 mila lire mentre le quote spettanti a titolo di differenza non raggiungono la media di 6.000 lire. Ne consegue che il milione e mezzo stanziato è ritenuto sufficiente a coprire ogni prestazione prevista dal disegno di legge.

Io vorrei pregare l'onorevole Ducci di ritirare il suo emendamento perché se il provvedimento deve tornare dinanzi alla competente Commissione del Senato le quaranta famiglie che da 4 o 5 anni attendevano queste indennità, non riusciranno neanche questo anno ad incassarle. Del resto, ripeto, posso assicurare che un milione e mezzo è più che sufficiente tanto che a pagamenti effettuati per le pratiche note, rimarrebbero ancora 300 mila lire a disposizione a rappresentare una scorta sufficiente per eventuali altre domande.

**DUCCI.** Mi dispiace di non trovare d'accordo l'onorevole Sottosegretario di Stato sulla cifra di due milioni di lire. Poiché è mio costume, prima di esprimere un giudizio, cercare di avere dei lumi da tecnici in materia, ho chiesto il parere in merito al Direttore dell'Ente in questione. Mi spiace di dover dire che il suo parere non è proprio quello dell'onorevole Sottosegretario, in quanto egli, non più tardi di ieri, esprimeva il dubbio che, con lo stanziamento di un milione e mezzo, ci si possa trovare alla fine con 100-200 mila lire di pratiche inevasa non essendovi la relativa copertura.

**TERRANOVA, Sottosegretario di Stato per la marina mercantile.** Faccio presente che i dati in nostro possesso, e che confortano la tesi dello stanziamento sufficiente, ci sono stati forniti dalla stessa persona. Inoltre secondo i dati pervenuti dal Ministero, risulterebbe ancora un avanzo di 300 mila lire. Infine mi risulta che da oltre un anno non sono pervenute altre domande. Inoltre mi preoccupa seriamente il fatto che si debba ancora attendere.

DUCCI. Mi permetto di fare osservare che lo stillicidio continua e ogni tanto si aggiunge una nuova pratica. Ora non vorrei oltre prolungare il periodo di attesa delle famiglie, ma penso che chi ha atteso quattro anni le trentamila lire può attendere qualche giorno ancora piuttosto di emanare frettolosamente il provvedimento e di correre il rischio in seguito di restare scoperti nella liquidazione agli aventi diritto.

TROISI, *Relatore*. Quella che sto per fare è una valutazione di fatti. Io debbo prestare fede a quanto l'Amministrazione responsabile ha riferito ed il Sottosegretario ha comunicato stamane, che cioè lo stanziamento di un milione e mezzo è allo stato attuale sufficiente per soddisfare le richieste degli aventi diritto, anzi esisterebbe anche un certo margine. Il dubbio, che tuttavia assilla anche la mia coscienza, è che, divulgandosi la notizia del provvedimento legislativo, possano sorgere nuove richieste. Non solo, ma neppure le 500.000 lire in più potrebbero rivelarsi sufficienti. Mi dichiaro pertanto favorevole ad una approvazione immediata, anche per non rinviare il provvedimento alla Commissione finanze e tesoro.

TERRANOVA, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Se ci sono i fondi, il Governo non si oppone all'aumento di 500.000 lire dello stanziamento. Quindi il Governo è d'accordo nell'elevare il contributo straordinario di lire 1.500.000, di cui all'articolo 4 del disegno di legge in esame portandolo a lire 2.000.000.

PRESIDENTE. A norma dell'articolo 31 del Regolamento della Camera, sospendo la discussione per chiedere un ulteriore parere alla Commissione finanze e tesoro.

**Discussione del disegno di legge: Assunzione a carico del bilancio dello Stato della spesa relativa al trasporto dei pacchi dono provenienti dagli Stati Uniti d'America effettuato dall'Amministrazione delle Poste italiane dal 1° gennaio 1952 al 31 marzo 1953. (Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato). (1555).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge concernente l'assunzione a carico del bilancio dello Stato della spesa relativa al trasporto dei pacchi dono provenienti dagli Stati Uniti d'America effettuato dall'Amministrazione delle poste italiane dal 1° gennaio 1952 al 31 marzo 1953.

L'onorevole Bima, in sostituzione del relatore onorevole Sparapani, ha facoltà di svolgere la relazione.

BIMA, *Relatore*. Onorevoli colleghi, il disegno di legge sottoposto al vostro esame riguarda il debito contratto dallo Stato con il Ministero delle poste in conseguenza del trasporto dei pacchi dono provenienti dagli Stati Uniti. In base alla convenzione per la cooperazione economica fra gli Stati Uniti e l'Italia si era stabilito che il rimborso dei diritti postali, per il trasporto in Italia dei pacchi dono provenienti dagli Stati Uniti, sarebbe stato effettuato mediante prelievo del relativo importo dal fondo speciale. Ora il comitato interministeriale per la ricostruzione, il quale amministrava questo fondo, ha fatto presente che non aveva più disponibilità sufficienti per poter far fronte a questa spesa di 870 milioni. In conseguenza è stato presentato l'attuale disegno di legge in virtù del quale lo Stato rifonde all'Amministrazione postale detta somma che rappresenta il corrispettivo dei servizi prestati dall'Amministrazione delle poste per questo trasporto.

Credo che questo progetto di legge debba essere approvato anche nello spirito di quella necessaria rifusione degli oneri che l'Amministrazione delle poste ha avuto in conseguenza di servizi effettivamente prestati. Per questo motivo chiedo che la Commissione approvi il disegno di legge in esame.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale. Nessuno chiedendo di parlare, la dichiaro chiusa. Passiamo all'esame dei singoli articoli che, se non vi saranno osservazioni o emendamenti, porrò successivamente in votazione.

ART. 1.

Il rimborso all'Amministrazione delle poste della spesa di trasporto in Italia dei pacchi dono provenienti dagli Stati Uniti di America che, ai sensi dell'ultima parte del n. 2, lettera b), delle note del 26 novembre 1948, scambiate fra il Ministero degli affari esteri d'Italia e l'Ambasciatore degli Stati Uniti in Roma, approvate con decreto del Presidente della Repubblica 20 ottobre 1949, n. 1174, doveva essere effettuato mediante prelievo dal « Fondo speciale (Fondo lire) » di cui all'articolo 2 della legge 4 agosto 1948, n. 1108, è assunto a carico del bilancio dello Stato per il periodo dal 1° gennaio 1952 al 31 marzo 1953.

LEGISLATURA II — OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 28 OTTOBRE 1955

A titolo di rimborso della spesa sostenuta, il Ministero del tesoro corrisponderà all'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni la somma di lire 870 milioni.

(È approvato).

## ART. 2.

Alla copertura dell'onere, di cui al precedente articolo 1, sarà provveduto con una corrispondente aliquota delle disponibilità recate dal provvedimento legislativo di variazioni di bilancio per l'esercizio finanziario 1953-54.

(È approvato)

## ART. 3.

Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare con propri decreti le occorrenti variazioni di bilancio.

(È approvato).

LOMBARDI CARLO. Per dichiarazione di voto. Riconosciamo che si tratta di un rimborso spese fatto al Ministero delle poste e quindi diamo l'approvazione, però mi pare che non si possa non rilevare che dai 125 miliardi, che erano stati promessi, ne sono stati erogati effettivamente solo 45. Queste cifre si desumono dalla relazione presentata al Senato. Ad ogni modo, siamo favorevoli all'approvazione di questo disegno di legge in quanto il Ministero delle poste ha il diritto di ottenere il rimborso delle prestazioni fatte.

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

**Discussione del disegno di legge: Modificazioni ed aggiunte alle disposizioni sull'opera di previdenza per il personale delle Ferrovie dello Stato. (Approvato della VII Commissione permanente del Senato). (1564).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge concernente: Modificazioni ed aggiunte alle disposizioni sull'Opera di previdenza per il personale delle ferrovie dello Stato, già approvato dalla VII Commissione permanente del Senato.

Il Relatore, onorevole Colasanto, ha facoltà di svolgere la sua relazione.

COLASANTO, *Relatore*. Questo disegno di legge non fa che regolare le agevolazioni, di cui usufruiscono alcune categorie di viventi

a carico del fondo pensioni delle ferrovie e di orfani non provvisti di assegno continuativo a carico di detto fondo pensioni, maggiorandole del 100 per cento per questi ultimi. Come è noto l'articolo 4 del decreto legislativo 22 aprile 1948, n. 561, stabilisce che l'Opera di previdenza corrisponde un sussidio, fino al 18° anno di età, agli orfani degli agenti stabili, morti in attività di servizio, o dopo la cessazione di questo nella seguente misura: da 12 mila a 28.560 lire per i primi 5 gradi; da 9.600 a 22.080 per gli altri gradi con un aumento del 50 per cento per gli orfani che non godono di assegno a carico del fondo pensioni per i quali, come già detto, l'aumento viene portato al 100 per cento col presente disegno di legge.

L'articolo 2 si riferisce agli assegni alimentari che l'Opera corrisponde ai congiunti di agenti defunti ed a loro carico all'epoca della morte, nullatenenti e non godenti di pensione. Detti assegni vengono aumentati, rispetto al citato decreto del 1948, da 30 a 60 mila lire annue (e rispettivamente da 24.000 a 48.000) per una persona; da 39 a 100 mila lire annue (e rispettivamente da 33 a 80.000) per due persone; da 45 a 132.000 (e rispettivamente da 39 a 105.000) per tre e infine da 51 a 152 mila (e rispettivamente da 45 a 120.000) per quattro o più persone. Cioè rivaluta detti assegni da 40 volte per una persona a 60 volte per quattro o più persone.

Parallelamente il presente disegno di legge contempla aumenti nell'assegnazione delle borse di studio che il disegno di legge chiama ora « assegni scolastici » e che per effetto del disegno di legge vengono portati da lire 5.000 a 9.000 per le scuole elementari (erano da 3.200 a 6.400 per effetto del decreto del 1948); da 8.000 a 16.000 per le scuole medie di primo grado (anziché da 5.600 a 12.000); da 14.000 a 25.000 per le scuole medie di secondo grado (anziché da 8.000 a 14.000); e infine da 22.000 a 50.000 per le Università e gli Istituti di istruzione superiore (anziché da 12.000 a 32.000 come previsto dal citato decreto del 1948).

L'articolo 4 del disegno di legge porta una modificazione, per quanto riguarda il ricovero degli orfani in Istituti di educazione e istruzione, che può essere in casi eccezionali mantenuto fino al 19° anno di età mentre normalmente gli orfani ne vengono dimessi al compimento del 18°. Questa disposizione tende a facilitare l'orfano nel compimento dell'anno di studio iniziato nell'Istituto: prima questa facoltà era prevista « fino al compimento degli studi medi o superiori già iniziati ».

LEGISLATURA II — OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 28 OTTOBRE 1955

Il maggiore onere causato dall'entrata in vigore di questa legge — valutato approssimativamente in 60 milioni — troverà capienza nella disponibilità del bilancio ordinario, anche per effetto della sistemazione a ruolo e conseguente iscrizione all'Opera, di 13 mila agenti i cui versamenti dovrebbero dare all'Opera stessa un incremento di entrate superiore alla stessa spesa. Possiamo augurarci che appena possibile la Cassa provveda ancora ad aumentare le sue erogazioni assistenziali specialmente verso gli orfani che non godono di pensione, ai quali ha provveduto in parte il presente disegno di legge che vi invito ad approvare.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale. Nessuno chiedendo la parola, la dichiaro chiusa.

Passiamo all'esame dei singoli articoli che, se non vi saranno osservazioni o emendamenti, porrò successivamente in votazione.

## ART. 1.

L'ultimo comma dell'articolo 4 del decreto legislativo 22 aprile 1948, n. 561, è modificato come segue:

« L'importo annuo dei sussidi temporanei di cui sopra è aumentato del 100 per cento per gli orfani non provvisti di assegno continuativo a carico del fondo pensioni dell'Amministrazione ferroviaria, di altre Amministrazioni dello Stato o di Casse di previdenza alle quali l'agente fosse iscritto con contributo della Amministrazione ferroviaria ».

In conseguenza è anche modificato come segue l'ultimo comma dell'articolo 5 del decreto sopra citato:

« La misura di tali sussidi è quella stabilita dall'articolo 4 del presente decreto, esclusa la maggiorazione del 100 per cento di cui all'ultimo comma dell'articolo stesso ».

(È approvato).

## ART. 2.

L'ultimo comma dell'articolo 7 del decreto legislativo 22 aprile 1948, n. 561, è modificato come segue:

« Per ciascuno dei gruppi di persone di cui ai precedenti commi, ancorché residenti o domiciliate in luoghi diversi, gli assegni alimentari sono:

lire 60.000 oppure lire 48.000 all'anno per una persona,  
lire 100.000 oppure lire 80.000 all'anno per due persone,

lire 132.000 oppure lire 105.000 all'anno per tre persone,

lire 152.000 oppure lire 120.000 all'anno per quattro o più persone,

a seconda che l'agente abbia appartenuto al personale dei primi 10 gradi, oppure a quello dei rimanenti gradi indicati nei quadri di classificazione di cui al regio decreto-legge 12 ottobre 1942, n. 1210 ».

(È approvato).

## ART. 3.

L'articolo 14 del decreto legislativo 22 aprile 1948, n. 561, è modificato come segue:

« L'Opera può conferire annualmente a carico della disponibilità, con norme di concorso da stabilirsi dal Comitato amministratore, assegni scolastici a favore degli orfani di cui all'articolo 4, anche se non abbiano goduto del sussidio temporaneo per aver superato il 18° anno di età alla morte del padre, nonché a favore di figli di agenti cessati dal servizio.

« Al concorso agli assegni possono essere ammessi anche i figli di agenti in attività alle seguenti condizioni:

1°) che siano iscritti a scuole medie di 2° grado, a Università o Istituti superiori o a corsi di perfezionamento;

2°) che l'ammissione alle dette scuole o l'ultima promozione siano state conseguite nella sessione estiva con una media generale non inferiore a otto decimi;

3°) che gli iscritti ad anno di corso superiore al primo delle Università o di Istituti superiori, abbiano superato con una media non inferiore a otto decimi tutti gli esami prescritti o consigliati per i corsi precedenti;

4°) che gli iscritti a corsi di perfezionamento abbiano riportato una votazione media non inferiore a nove decimi negli esami sostenuti per tutto il corso universitario precedente.

« Il Comitato amministratore dell'Opera può prescrivere le altre norme di concorso che ritenga necessarie.

« Gli assegni scolastici possono essere concessi nelle misure seguenti:

da lire 5.000 a lire 9.000 per le scuole elementari;

da lire 8.000 a lire 16.000 per le scuole medie di 1° grado (scuola media, scuola di avviamento professionale e scuola tecnica) ed altre equivalenti;

LEGISLATURA II — OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 28 OTTOBRE 1955

da lire 14.000 a lire 25.000 per le scuole medie di 2° grado (liceo, istituto tecnico, istituto magistrale, magistero professionale per la donna) ed altre equivalenti;

da lire 22.000 a lire 50.000 per le Università e gli Istituti di istruzione superiore.

(È approvato).

ART. 4.

Il tredicesimo comma dell'articolo 3 del regio decreto-legge 7 febbraio 1926, n. 187, è modificato come segue:

« In casi eccezionali a giudizio del Comitato amministratore dell'Opera, il ricovero dell'orfano che al compimento del 18° anno di età si trovi a frequentare una classe di scuola media di secondo grado può essere prorogato fino, e non oltre, la chiusura dell'anno scolastico in cui compie il 19° anno di età ».

(È approvato).

ART. 5.

Le disposizioni contenute negli articoli 1, 2 e 3 hanno effetto dal 1° luglio 1953.

(È approvato).

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

**Discussione del disegno di legge: Concessione ad uso delle divise uniformi e degli indumenti di lavoro al personale dipendente dal Ministero delle poste e delle telecomunicazioni (1678).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge concernente: Concessione ed uso delle divise uniformi e degli indumenti di lavoro al personale dipendente dal Ministero delle poste e delle telecomunicazioni (1678).

Nell'assenza del relatore Ducci, il quale ha dovuto allontanarsi per improrogabili impegni, prego l'onorevole Bima di riferire.

BIMA, *Relatore*. Col disegno di legge presentato al vostro esame il Ministero delle poste chiede di essere autorizzato alla spesa di 270 milioni per poter aggiornare e migliorare i tipi e le caratteristiche delle uniformi di servizio e soprattutto per venire incontro alle disagiate condizioni economiche delle categorie più umili che per altro, a motivo del loro servizio, sono soggette ad un più rapido deterioramento dei propri indumenti.

Voi sapete che in base alle disposizioni di legge il Ministero delle poste è tenuto a fornire gratuitamente o quasi le divise ad alcune categorie del personale dipendente. Ora, poiché il Ministero delle poste intende dare maggior decoro anche ai propri dipendenti migliorando le uniformi, la spesa che ne deriva viene ad essere sensibilmente maggiore per questo motivo che credo sia ovvio. Chiedo pertanto che la Commissione esprima il suo voto favorevole.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

GRAZIADEI. Preannunzio che presenterò all'articolo 1 il seguente emendamento tendente a sostituire le lettere *a*) e *b*) con le parole: « a titolo gratuito sia gli indumenti di lavoro sia la divisa uniforme ».

Siamo d'accordo in linea di massima su questo disegno di legge anche perché così viene ad essere soppresso un cattivo ricordo di quanto fu attuato dal fascismo in questa materia.

Riterrei però utile che oltre alla gratuità degli indumenti di lavoro fosse concessa ai dipendenti dell'Amministrazione delle poste anche la gratuità per la divisa uniforme per la quale è previsto invece un addebito di un terzo a carico del personale. Nel caso in cui la gratuità fosse concessa per le divise, allora proporrei che ai dipendenti che per colpa o negligenza, rendessero inservibile o indecorosa l'uniforme, venisse addebitata dall'Amministrazione una quota parte, non superiore ad un terzo, del costo dell'indumento.

VIGO, *Sottosegretario di Stato per le poste e telecomunicazioni*. L'obbligo della divisa è nato nella prassi dell'amministrazione postale da molte e diverse leggi risalenti al 1925, 1926, 1927, 1928 tendenti a generalizzare l'uso della divisa uniforme analogamente a quanto è stato fatto, tanto per citare paesi dell'Europa occidentale, in Belgio, Olanda, Danimarca.

Bisogna distinguere fra indumenti di servizio (che noi abbiamo chiamato addirittura « indumenti da lavoro ») assolutamente indispensabili per alcune categorie di personale e che sono generalmente tutte le vestaglie, dati a titolo assolutamente gratuito al personale, e la divisa che costituisce decoro per l'Amministrazione e nello stesso tempo contribuisce all'estetica del personale che sta allo sportello a contatto col pubblico.

Ora intendimento dell'Amministrazione è sì quello di fornire al personale l'uniforme, ma ognuno se la deve guadagnare, nel senso che si deve creare nell'agente la coscienza

LEGISLATURA II — OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 28 OTTOBRE 1954

che la divisa stessa gli è costata un po' di lavoro affinché sia indotto a conservarla con la maggior cura possibile. D'altra parte l'Amministrazione ha già portato al massimo il suo contributo finanziario che è attualmente di due terzi, e con premi, contributi, sovvenzioni giunge anche a rimborsare all'agente la residua terza parte qualora questi se ne mostri meritevole attraverso la cura dimostrata per la divisa. Infine ritengo giusto che il personale che non ha nessuna cura della uniforme e la deteriora al punto da renderla inservibile, contribuisca almeno con la terza parte all'acquisto dell'uniforme nuova.

PRESIDENTE. Vorrei aggiungere che il sistema di addebitare una parte dell'uniforme al personale che non l'ha tenuta bene può costituire in certi casi un'umiliazione, mentre il premio è sempre gradito e tanto meglio se compensa la spesa sostenuta per la divisa. Pregherei l'onorevole Graziadei di non insistere sul suo emendamento.

ZANIBELLI. Accetto l'impostazione data dall'articolo 1 del disegno di legge perché ritengo che il vincolo del pagamento di un terzo per i dipendenti sia una vera e propria forma anche di educazione. Vorrei però che il « giudizio insindacabile » dell'Amministrazione fosse limitato esclusivamente al modo con cui è stata tenuta la divisa dal personale. Tale frase, che si riferisce al rimborso al personale della quota di cui al punto b) dell'articolo 1, mi pare messa apposta per cercare di ampliare questo giudizio amministrativo, nel senso che oltre al giudizio sulla divisa vi si possano aggiungere altre valutazioni.

PRESIDENTE. C'è una contraddizione giuridica in questa richiesta. Se è un « premio » allora non si tratta di un diritto ma di una « facoltà ».

VIGO, *Sottosegretario di Stato per le poste e telecomunicazioni*. Noi indichiamo ogni anno delle gare fra il personale, e il nostro Presidente, che fu Ministro delle poste, lo ricorda certamente, al fine di ottenerne un costante miglioramento. Quest'anno c'è stata per esempio la gara per il miglior comportamento verso il pubblico. Noi potremmo quindi trovare anche il modo non solo di rimborsare la terza parte della divisa, ma anche di dare un sussidio supplementare, ma senza discriminazione, nel senso che si tende sempre alla valutazione complessiva. Ad ogni modo non credo sia il caso di avere preoccupazioni in questo senso.

PRESIDENTE. Insiste l'onorevole Graziadei sul suo emendamento ?

GRAZIADEI. L'esperienza conferma che dovremmo sempre essere dubbiosi.

Nondimeno prendo atto delle spiegazioni date e non insisto.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la discussione generale. Passiamo agli articoli che, se non vi sono osservazioni o emendamenti, porrò successivamente in votazione.

## ART. 1.

Al personale postale, telegrafico e telefonico che, a norma delle disposizioni regolamentari, è tenuto ad indossare la divisa o particolari indumenti protettivi in rapporto agli speciali servizi cui è addetto, vengono forniti dall'Amministrazione i vari capi di vestiario:

a) a titolo gratuito se si tratta d'indumenti di lavoro (camiciotti, tute, vestaglie, ecc);

b) col concorso di un terzo della spesa a carico degli interessati, quando sia richiesta la divisa uniforme.

La quota di cui alla lettera b) potrà essere rimborsata in tutto o in parte, a giudizio insindacabile dell'Amministrazione, qualora — al termine del prescritto periodo d'uso — risulti che il personale abbia saputo mantenere in decoroso stato di conservazione gli effetti di vestiario ad esso forniti.

(È approvato).

## ART. 2.

Alla copertura dell'onere derivante dall'applicazione della presente legge, valutabile in lire 270.000.000 per l'Azienda autonoma delle poste e dei telegrafi ed in lire 12.000.000 per l'Azienda di Stato per i servizi telefonici, sarà provveduto con lo stanziamento esistente negli appositi capitoli degli stati di previsione della spesa delle due Aziende, per l'esercizio finanziario 1954-55 e per quelli successivi.

(È approvato).

## ART. 3.

Con decreto del Ministro per le poste e le telecomunicazioni, di concerto con il Ministro per il tesoro, saranno determinate:

a) le caratteristiche e la foggia delle uniformi e dei singoli oggetti di vestiario;

b) le categorie del personale tenute ad indossarli;

c) la durata dei singoli oggetti di vestiario.

LEGISLATURA II — OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 28 OTTOBRE 1955

Con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del Ministro per le poste e le telecomunicazioni, sarà determinata l'aliquota degli addebiti a carico del personale per anticipata fornitura in sostituzione di divisa o altri oggetti di vestiario deteriorati per negligenza, e per i casi in cui il personale, a sua domanda, cessi dalle mansioni per le quali è stato fornito delle uniformi.

(È approvato).

ART. 4.

Sono abrogate le disposizioni riguardanti la vestizione di servizio del personale postale, telegrafico e telefonico, emanate anteriormente all'entrata in vigore della presente legge.

(È approvato).

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 i risultati della votazione a scrutinio segreto dei seguenti disegni di legge :

« Risoluzione consensuale della concessione della ferrovia Siena-Buonconvento-Monteantico e inclusione della linea nella rete statale » (1762).

Presenti e votanti . . . . .	28
Maggioranza . . . . .	15
Voti favorevoli . . . . .	28
Voti contrari . . . . .	0

(La Commissione approva).

« Assunzione a carico del bilancio dello Stato della spesa relativa al trasporto dei pacchi dono provenienti dagli Stati Uniti d'America effettuato dall'Amministrazione

delle poste italiane dal 1° gennaio 1952 al 31 marzo 1953 » (Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato) (1555).

Presenti e votanti . . . . .	28
Maggioranza . . . . .	15
Voti favorevoli . . . . .	28
Voti contrari . . . . .	0

(La Commissione approva).

« Modificazioni ed aggiunte alle disposizioni sull'Opera di previdenza per il personale delle ferrovie dello Stato (Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato) (1564).

Presenti e votanti . . . . .	28
Maggioranza . . . . .	15
Voti favorevoli . . . . .	28
Voti contrari . . . . .	0

(La Commissione approva).

« Concessione ed uso delle divise uniformi e degli indumenti di lavoro al personale dipendente dal Ministero delle poste e delle telecomunicazioni » (1678).

Presenti e votanti . . . . .	28
Maggioranza . . . . .	15
Voti favorevoli . . . . .	28
Voti contrari . . . . .	0

(La Commissione approva).

Hanno preso parte alla votazione :

Bima, Borsellino, Burato, Calandrone Pacifico, Colosanto, Concas, De Biagi, De Meo, Ducci, Farinet, Gorreri, Graziadei, Jannelli, Jervolino Angelo Raffaele, Lombardi Carlo, Lombardi Pietro, Maniera, Menotti, Petrucci, Pintus, Reali, Rosati, Rubeo, Semeraro Santo, Sensi, Troisi, Viale e Zanibelli.

**La seduta termina alle ore 12,15.**

IL DIRETTORE  
DELL'UFFICIO COMMISSIONI PARLAMENTARI  
Dott. FRANCESCO COSENTINO

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI