

COMMISSIONE X

TRASPORTI — POSTE E TELECOMUNICAZIONI
MARINA MERCANTILE

IV.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 17 DICEMBRE 1958

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE MATTARELLA

INDICE

	PAG.		PAG.
Congedo:		Disegni di legge (<i>Discussione e approvazione</i>):	
PRESIDENTE	20	Modificazione allo statuto della Società per	
Comunicazioni del Presidente:		azioni « Larderello » per lo sfruttamento	
PRESIDENTE	20	dei giacimenti salini esistenti nella zona	
Sull'ordine dei lavori:		prevista nell'articolo 1 del regio decreto-	
MACRELLI	20	legge 20 febbraio 1939, n. 318, convertito	
PRESIDENTE	20	nella legge 2 giugno 1939, n. 739. (<i>Ap-</i>	
BOGONI	20	<i>provato dalla VII Commissione perma-</i>	
ANGELINI, <i>Ministro dei trasporti</i>	20	<i>nente del Senato</i>). (704)	23
Disegno di legge (<i>Rinvio del seguito della</i>		PRESIDENTE	23, 24, 27, 28
<i>discussione</i>):		COLASANTO	24, 26
Risoluzione consensuale della concessione		ANGELINI, <i>Ministro dei trasporti</i>	24, 26, 27, 28
della ferrovia Novara-Biella ed inclu-		POLANO	26
sione della linea nella rete statale. (476)	20	BARDANZELLU	26, 28
PRESIDENTE	20, 21	TOGNI GIULIO BRUNO, <i>Relatore</i>	26
ANGELINI, <i>Ministro dei trasporti</i>	21	TERRAGNI	26
MOSCATELLI	21	DURAND DE LA PENNE	28
DEGLI ESPOSTI	21	Norme per la pubblicità sui fabbricati, ma-	
Proposta di legge (<i>Discussione e approva-</i>		nufatti, impianti e materiale rotabile	
<i>zione</i>):		di pertinenza delle ferrovie dello Stato.	
CACCURI ed altri: Interpretazione autentica		(545)	28
degli articoli 10 e 21 della legge 21 no-		PRESIDENTE	28, 29, 30, 31
vembre 1955, n. 1108, concernente di-		PETRUCCI, <i>Relatore</i>	28
sposizioni per le concessioni di viaggio		FRUNZIO	29
sulle ferrovie dello Stato. (497)	21	COLASANTO	29
PRESIDENTE	21, 22, 23	MOSCATELLI	29
COLASANTO, <i>Relatore</i>	22	ADAMOLI	29
PETRUCCI	22	ANGELINI, <i>Ministro dei trasporti</i>	29, 30
ANGELINI, <i>Ministro dei trasporti</i>	22, 23	DEGLI ESPOSTI	30
TERRAGNI	22	TERRAGNI	30, 31
		BOGONI	30
		Votazione segreta:	
		PRESIDENTE	31

La seduta ha inizio alle ore 9,30.

BOGONI, *Segretario*, da lettura del processo verbale della seduta precedente.

(È approvato).

Congedo.

PRESIDENTE. Comunico che è in congedo il deputato Troisi.

Comunicazioni del Presidente.

PRESIDENTE. Comunico che, per l'esame dei progetti di legge all'ordine del giorno, i deputati Cafiero e Lombardi Ruggero sono rispettivamente sostituiti dai deputati Rivera e Scalia.

Sull'ordine dei lavori.

MACRELLI. Credo che tutti gli onorevoli colleghi abbiano letto che recentemente i Ministri dei trasporti e dei lavori pubblici hanno partecipato ad una riunione della Commissione trasporti del Senato nel corso della quale si è discusso a lungo sul nuovo Codice della strada che dovrebbe entrare in vigore il 29 gennaio 1959.

In quella occasione i due Ministri hanno assicurato il Senato che sarebbero state fatte delle proposte di modifica. Infatti, risulta che nelle ultime riunioni del Consiglio dei Ministri il Ministro dei lavori pubblici, credo di concerto con quello dei trasporti, avrebbe formulato delle proposte di modifica da sottoporre all'esame ed eventuale approvazione del Parlamento.

Ora, mi domando, quando sarà possibile sottoporre questo provvedimento di modifica all'esame delle Camere? Come presentatore di una proposta di legge che proroga l'entrata in vigore del nuovo Codice stradale, vorrei sapere se sia possibile ottenere una riunione insieme ai due Ministri per avere con essi un proficuo scambio di vedute e per conoscere il testo delle proposte di modifiche al Codice, riguardo soprattutto alla struttura dei camion con rimorchio, la distanza di rispetto e le incongruenze più gravi rilevate fin da ora nel nuovo Codice della strada, che ne rendono problematiche le possibilità di applicazione, tanto che già numerosissime sono le proteste non solo degli automobilisti ma di tutti coloro che si interessano della circolazione e della sicurezza della vita umana.

Mi permetto, pertanto, chiedere all'onorevole Presidente se sia possibile una riunione

del genere con i Ministri interessati — subito dopo le ferie — per conoscere le modifiche da essi proposte e per fare in tempo a presentare gli eventuali emendamenti che — penso — dovrebbero essere discussi insieme al nuovo disegno di legge.

PRESIDENTE. Ce ne siamo occupati la volta scorsa. Il disegno di legge è stato presentato ed assegnato alla Commissione dei lavori pubblici. Facendo seguito ad un voto della nostra Commissione, io ho chiesto ufficialmente alla Presidenza della Camera che il disegno di legge venga discusso congiuntamente dalle due Commissioni: Lavori pubblici e Trasporti. La Presidenza si è riservata di esaminare la richiesta, alla quale ancora non è stato risposto. Spero di potermi incontrare oggi stesso col Presidente onde definire la questione.

BOGONI. A questo proposito rinnovo sempre la vecchia pregiudiziale della nostra piena pertinenza in questa materia, che è di interesse preminente per il nostro settore.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. La legge delega ai due Ministri questo compito, e nella relazione è detto che essi sono in posizione paritetica. È logico quindi che anche le due commissioni parlamentari debbano discutere l'argomento in condizioni di pariteticità.

Ad ogni modo il Governo ha tutto l'interesse che questo disegno di legge e le eventuali proposte di emendamento siano discusse prima del 29 gennaio e, quindi, abbiamo chiesto sia alla Presidenza della Camera che a quella del Senato che in otto-dieci giorni — se si vuole si può — si risolva il problema.

MACRELLI. Ringrazio per i chiarimenti. Vuol dire che presenterò gli emendamenti che ritengo opportuni.

Seguito della discussione del disegno di legge:

Risoluzione consensuale della concessione della ferrovia Novara-Biella ed inclusione della linea nella rete statale. (476).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge relativo alla risoluzione consensuale della concessione della ferrovia Novara-Biella ed inclusione della linea nella rete statale.

Nella precedente seduta la Commissione ha udito la relazione dell'onorevole Sammartino, nonché l'intervento dell'onorevole Moscatelli, il quale ha chiesto chiarimenti su vari punti, richieste che la Presidenza della Commissione si è premurata di far pervenire all'onorevole

Ministro dei trasporti affinché potesse darvi una risposta.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Debbo richiamare l'attenzione degli onorevoli componenti la Commissione sull'articolo 3 del disegno di legge in esame relativo al trattamento economico e giuridico del personale in servizio presso la ferrovia Novara-Biella.

Poiché attualmente è all'esame del Senato, e precisamente presso la VII Commissione permanente, in sede deliberante, il disegno di legge n. 229 col quale si provvede ad inquadrare nei ruoli delle ferrovie dello Stato il personale già appartenente a quattro ferrovie già concesse all'industria privata e passate nella rete statale, fra le quali la Santhià-Biella, è evidente come le due questioni siano identiche e quindi debbano seguire la stessa sorte.

Ritengo, perciò, che una soluzione equa di questo caso si potrebbe ottenere con un breve rinvio dell'approvazione del disegno di legge n. 476 in esame dinanzi a questa Commissione, in modo da attendere l'approvazione del disegno di legge n. 229 attualmente dinanzi alla competente commissione senatoriale. Sulla scorta di quanto verrà approvato con quest'ultima disposizione legislativa per il personale delle quattro ferrovie già passate alla rete statale, si potrà opportunamente emendare l'articolo 3 del disegno di legge n. 476 per stabilire che al personale della Novara-Biella si applichino le stesse norme già approvate per il personale delle quattro ferrovie.

In sostanza, si tratta del personale di cinque tronchi, per quattro dei quali è in corso la sistemazione; mentre per il quinto (le pratiche relative al quale sono ancora in fase arretrata) è evidente che non si potrà fare un trattamento diverso. Ritengo, quindi, che la miglior soluzione consista nel rimandare la discussione del disegno di legge attualmente in esame dinanzi alla nostra Commissione in attesa dell'approvazione del provvedimento legislativo dinanzi al Senato relativamente al personale delle 4 ferrovie già passate allo Stato. Se il trattamento così stabilito incontrerà l'approvazione della nostra Commissione, si potrà farvi riferimento per il personale della Biella-Novara; altrimenti la nostra Commissione potrà emendare il disegno di legge trasmesso dal Senato, rinviandolo successivamente all'altro ramo del Parlamento. Ma non credo che vi sarà necessità di emendare perché mi farò parte diligente per far conoscere al Relatore dell'altro ramo del Parlamento, senatore Florena, l'emendamento del-

l'onorevole Moscatelli in modo che egli possa tenerne conto fin d'ora.

MOSCATELLI. Non ho nulla in contrario ad aderire alla proposta dell'onorevole Ministro. Però mi pare che si potrebbe adottare una procedura ancora più sbrigativa inserendo il mio emendamento nel disegno di legge in discussione dinanzi alla nostra Commissione. Una volta approvato, si potrebbe chiedere la decadenza del disegno di legge in discussione dinanzi al Senato.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Il Regolamento del Senato, come quello della Camera, stabilisce che quando davanti ai due rami del Parlamento pendono disegni di legge che disciplinano la stessa materia, si sospende la discussione in una delle due sedi. Qui non è la stessa materia perché si tratta di quattro tronchi diversi, ma per il personale la materia diverrà la stessa dopo l'approvazione del disegno di legge relativo alla risoluzione consensuale della ferrovia Novara-Biella.

Quindi, i termini del problema sono: se si debba deliberare noi prima o se debba deliberare prima il Senato. Siccome davanti all'altro ramo del Parlamento pende il disegno di legge per la sistemazione del personale di ben quattro tronchi ferroviari, personale più numeroso di quello della Novara-Biella, penso che si potrebbe lasciare la precedenza al Senato.

DEGLI ESPOSTI. Vorrei esporre un grave motivo di preoccupazione, conseguente al fatto che qui si discute del « come » sistemare questi lavoratori, ma non del « quando » sistemarli; e non vorremmo che il loro riassorbimento da parte delle ferrovie dello Stato si trascinasse alle calende greche. Pertanto prego la presidenza della nostra Commissione di farsi eco dell'esigenza che questa sistemazione del personale abbia luogo al più presto.

PRESIDENTE. La Presidenza terrà in debita nota la raccomandazione dell'onorevole Degli Esposti. Nessun altro chiedendo di parlare, rinvio ad altra seduta il seguito della discussione del disegno di legge n. 476.

Discussione della proposta di legge d'iniziativa dei deputati Caccuri ed altri: Interpretazione autentica degli articoli 10 e 21 della legge 21 novembre 1955, n. 1108, concernente disposizioni per le concessioni di viaggio sulle ferrovie dello Stato. (497).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione della proposta di legge d'iniziativa degli onorevoli deputati Caccuri ed altri, concernente l'interpretazione autentica degli

articoli 10 e 21 della legge 21 novembre 1955, n. 1108, concernente disposizioni per le concessioni di viaggio sulle ferrovie dello Stato.

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

COLASANTO, Relatore. Onorevoli colleghi, praticamente, come già accennato nella relazione che accompagna la proposta di legge, si tratta di dare una interpretazione più esatta agli articoli 10 e 21 della legge sulle concessioni di viaggio sulle ferrovie dello Stato. L'Amministrazione ha creduto di dare un'interpretazione restrittiva a due articoli della stessa; noi riteniamo viceversa che precisando, così com'è stato fatto nell'articolo di legge proposto, abbiamo la possibilità di meglio interpretare anche lo spirito della legge stessa. Questo in poche parole l'oggetto della proposta di legge sottoposta al nostro esame.

Si tratta di dare, in sostanza, agli ex deputati e senatori nonché membri della Costituente che non usufruiscono di una carta di libera circolazione, sei biglietti all'anno di andata e ritorno anziché di sola andata, come vorrebbe interpretare l'Amministrazione ferroviaria, nonché di assimilare — agli effetti delle concessioni ferroviarie — il personale della Presidenza della Repubblica nonché delle due Camere al personale a riposo delle ferrovie dello Stato.

Dato che le finalità, che la proposta di legge si propone di raggiungere, sono già chiaramente indicate nello spirito della legge 21 novembre 1955, n. 1108, non mi dilungo nell'illustrazione della proposta stessa, e proponendo agli onorevoli colleghi l'approvazione dell'articolo unico in cui essa si concreta, mi riservo di intervenire per rispondere ad eventuali obiezioni o richieste di chiarimenti.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

PETRUCCI. Mi dichiaro favorevole alla approvazione della proposta di legge e, per corrispondere alle vivissime premure fatte dagli interessati, faccio voti che il problema venga risolto al più presto.

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

ANGELINI, Ministro dei trasporti. Debbo anzitutto chiarire che l'interpretazione restrittiva data dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato agli articoli 10 e 21 della legge 21 novembre 1955, n. 1108, è conseguente ad analogo parere espresso dal Consiglio di

Stato nella seduta del 13 novembre 1957; parere il quale si conclude dicendo che « alla stregua delle svolte considerazioni è da escludere che al personale (della presidenza della Repubblica e delle due Camere) possa competere in luogo del biglietto gratuito il biglietto chilometrico ».

Oggi una proposta di legge dà un'interpretazione diversa da quella del Consiglio di Stato. L'Amministrazione non ha nulla da opporre: soltanto mi sorprende — e lo dico francamente — che la Commissione finanze e tesoro non si sia preoccupata della copertura. È noto che in base alla legge degli oneri extra aziendali l'onere relativo alle concessioni ferroviarie non ricade più sull'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, bensì sulle amministrazioni alle quali i beneficiari appartengono. Nel caso in esame io mi sono preoccupato di far fare e comunicare al Ministero del tesoro i conteggi relativi al nuovo onere derivante da questa interpretazione autentica degli articoli 10 e 21 della legge 21 novembre 1955, n. 1108; e posso dire che tale nuovo onere è di 48 milioni di lire annui.

Pertanto confermo che l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato non ha nessuna difficoltà ad accogliere la proposta di legge in esame, a condizione che i maggiori oneri ad essa conseguenti vengano rimborsati dal Ministero del tesoro, secondo quanto disposto dalla legge 21 novembre 1957, n. 1155. Come ho detto, questi maggiori oneri sono calcolati in 48 milioni di cui 7,5 per il personale della Presidenza della Repubblica, 5,5 per il personale del Senato, 11,5 per il personale della Camera e 24 per gli ex deputati e senatori.

TERRAGNI. L'onorevole Ministro ci ha messo al corrente di una realtà che non risultava finora, e cioè che l'opposizione alla estensione delle concessioni al personale della Presidenza della Repubblica, della Camera e del Senato è venuta su conforme parere del Consiglio di Stato, mentre io lo ritenevo contrario all'estensione al personale della Camera e del Senato di una concessione già pacificamente riconosciuta al personale della Presidenza della Repubblica.

Circa poi l'interpretazione relativa ai biglietti rilasciati agli ex deputati e agli ex senatori, direi che si è esagerato nella restrizione insistendo nel considerarli solamente di andata quando poi, in pratica, si vede della gente con due o tre automobili ed autista — e che quindi potrebbe abbondantemente pagarsi il percorso in ferrovia in caso di necessità — viaggiare con carta di libera circolazione.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Debbo far presente all'onorevole Terragni che il Consiglio di Stato si è pronunciato solamente circa l'estensione al personale della Presidenza della Repubblica e delle due Camere delle concessioni di cui beneficia il personale delle ferrovie dello Stato, mentre la restrizione relativa ai biglietti di andata e ritorno per ex deputati ed ex senatori balzava chiara dalla dizione della legge 21 novembre 1955, n. 1108, in quanto per « biglietto » si intende sempre un biglietto per un determinato percorso da effettuarsi in un senso solo e non per l'andata ed il ritorno. Per questa dizione non c'era bisogno di interpretazione da parte del Consiglio di Stato; ad ogni modo — come ho detto — l'Amministrazione non ha nulla in contrario ad accettare la nuova interpretazione purché i maggiori oneri le siano rimborsati.

Quanto all'osservazione dell'onorevole Terragni, posso dire che in quest'ultimo periodo di tempo circa il 40 per cento di queste cosiddette « concessioni » è stato ridotto dall'Amministrazione delle ferrovie. Indipendentemente dalla legge, sono il primo a voler introdurre la massima disciplina. Le ferrovie dello Stato d'altra parte non possono precludersi la possibilità di dare al proprio personale delle agevolazioni che sono insite nel trattamento economico che l'Amministrazione fa ai propri dipendenti senza dovere provvedere ad estenderle automaticamente al personale di altre amministrazioni. Così ritengo che siamo tutti d'accordo nel ritenere che la interpretazione che la proposta di legge in esame dà all'articolo 21 della legge 21 novembre 1955, n. 1108, si riferisca alla concessione del biglietto chilometrico — e su questo l'Amministrazione è d'accordo — senza impegnare il futuro per quanto riguarda — ripeto — altri particolari benefici che l'Amministrazione delle ferrovie volesse concedere al suo personale in servizio o a riposo.

PRESIDENTE. Passiamo all'articolo unico. Ne do lettura:

« La lettera *b*) del punto 1° dell'articolo 10 della legge 21 novembre 1955, n. 1108, agli effetti di una più precisa e chiara interpretazione, è sostituita dalla seguente:

« Agli ex senatori e deputati nonché a quelli che fecero parte dell'Assemblea Costituente — in numero di sei all'anno conformemente ai biglietti della serie *B*° e per il periodo di anni cinque — sempre quando non abbiano diritto alla carta di libera circolazione ».

L'articolo 21 della legge 21 novembre 1955, n. 1108, agli effetti di una più precisa e chiara interpretazione, è sostituito dal seguente:

« Le concessioni di viaggio a favore del personale delle ferrovie dello Stato a riposo e rispettive famiglie, previste dalla presente legge, ivi compreso il disposto dell'ultimo comma dell'articolo 10, sono egualmente accordate, per corrispondenza di gradi, al personale dei ruoli organici delle Amministrazioni della Presidenza della Repubblica e delle due Camere del Parlamento in servizio, nonché alle rispettive famiglie; e al medesimo personale a riposo, purché abbia compiuto un periodo minimo di venti anni di servizio presso le suddette Amministrazioni, nonché alle rispettive famiglie ».

Trattandosi di articolo unico, e non essendovi osservazioni né emendamenti, sarà posto in votazione direttamente a scrutinio segreto al termine della seduta.

Discussione del disegno di legge: Modificazione allo statuto della Società per azioni « Larderello », per lo sfruttamento dei giacimenti salini esistenti nella zona prevista nell'articolo 1 del regio decreto-legge 20 febbraio 1939, n. 318, convertito nella legge 2 giugno 1939, n. 739. (Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato). (704).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge concernente la modificazione allo statuto della Società per azioni « Larderello » per lo sfruttamento dei giacimenti salini esistenti nella zona prevista nell'articolo 1 del regio decreto-legge 20 febbraio 1939, n. 318, convertito nella legge 2 giugno 1939, n. 739. Il disegno di legge è già stato approvato dalla competente Commissione permanente del Senato nella seduta dell'11 dicembre 1958.

Nell'assenza del relatore, onorevole Togni Giulio Bruno, riferirà il vostro Presidente sul disegno di legge che si concreta in un unico articolo. Come è noto, l'amministrazione delle ferrovie dello Stato — azionista a maggioranza della Società per azioni « Larderello » — chiede (e il disegno di legge in esame è l'espressione di questa richiesta) che la società per azioni « Larderello » venga autorizzata a promuovere la modificazione dello statuto della società allo scopo di consentire alla società medesima, oltretutto l'attività di produzione di energia elet-

trica per l'esercizio ferroviario, anche l'industria chimica per lo sfruttamento dei giacimenti salini esistenti nella zona.

Come gli onorevoli colleghi sanno, le ferrovie dello Stato sono concessionarie dello sfruttamento del sottosuolo delle quattro provincie di Siena, Grosseto, Livorno e Pisa. La società « Larderello » — la cui costituzione è stata autorizzata per legge — è sorta per la produzione di energia elettrica e lo sfruttamento del boro. A queste due si pensa di aggiungere una terza attività per lo sfruttamento, attraverso la costruzione di uno stabilimento chimico a Saline di Volterra, dei giacimenti salini colà esistenti per la produzione del cloro.

Non ho altro da aggiungere per ora, mentre, come relatore mi riservo di intervenire per fornire gli ulteriori chiarimenti che venissero eventualmente richiesti.

Dichiaro, pertanto, aperta la discussione generale.

COLASANTO. In linea di massima sono favorevole al disegno di legge; tuttavia non posso esimermi dal rilevare che, con la sua entrata in vigore, le ferrovie sono autorizzate a svolgere un'attività che ben poco ha a che fare con quella specifica loro demandata. Posso ammettere che le ferrovie dello Stato potenzino delle centrali elettriche destinate a fornire l'energia ai loro convogli, ma debbo manifestare la mia perplessità quando esse manifestano l'intenzione di dedicarsi all'industria chimica, perché non so fino a quale punto gli enti con capitale pubblico debbano continuare su una certa politica di società a catene che hanno tutto il sapore del monopolio.

PRESIDENTE. Ritengo opportuno a questo punto chiedere chiarimenti all'onorevole Ministro.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. La Società « Larderello » appartiene per il 70 per cento alle ferrovie dello Stato, mentre il rimanente 30 per cento è ripartito fra l'I.M.I. e i gruppi della Centrale. La Società « Larderello » fu costituita in base al regio decreto-legge 20 febbraio 1939, n. 318, convertito nella legge 3 giugno 1939, n. 739, che concedeva alle ferrovie dello Stato l'esclusiva per le ricerche dei gas del sottosuolo nelle provincie di Pisa, Livorno, Siena e Grosseto dove, per altro, l'industria dei soffioni boraciferi era già in atto ad opera della famiglia Ginori-Lisci. In forza del decreto-legge le ferrovie dello Stato furono autorizzate a promuovere la costituzione di una società anonima avente per oggetto « la ricerca e coltivazione dei giacimenti minerari, di vapori e di gas suscettibili di essere utilizzati per la produzione di

energia elettrica, nonché ogni industria commerciale, mineraria, elettrica, termica e chimica, il commercio dell'energia e la produzione di sottoprodotti del gas ». Vale a dire che c'era già un'industria chimica anche se limitata alla utilizzazione del borace, contenuto nei soffioni, dopo che detto gas, sotto pressione, abbia svolto il suo compito più importante di propulsione delle turbine che servono per la produzione dell'energia elettrica. Per questa produzione di borace abbiamo stabilimenti chimici in atto dal 1939 che danno occupazione a circa 180 persone con una fatturazione annua di 1 miliardo e 400 milioni.

Da molto tempo si stava studiando la possibilità di poter sviluppare quest'attività chimica già esistente, estendendola anche alla lavorazione del sale — cloruro di sodio — che si trova in quantità notevoli a Saline di Volterra, nella zona di pertinenza delle ferrovie dello Stato. Naturalmente ci sono state esitazioni conseguenti ad opposizioni fatte da parte delle industrie concorrenti; ma quel che ha spinto l'Amministrazione a decidersi in senso positivo è stata una duplice considerazione: di ordine sociale da un lato; di ordine economico dall'altro.

Di ordine economico: durante un periodo di vent'anni — dal 1939 al 1958 — l'attività della « Larderello » si è limitata alla provincia di Pisa pur avendo diritto di ricerche anche su quelle di Grosseto, Livorno e Siena sul cui sottosuolo è prevista la possibilità di esistenza di gas.

Questa mancata attività sul rimanente territorio in concessione alle ferrovie dello Stato non era dovuta a negligenza bensì — direi — a cause di forza maggiore. Infatti quando durante il sondaggio si trova il gas, questo fuoriesce con forza enorme e, se non lo si imbriglia subito, il rumore da esso prodotto costituisce un serio inconveniente per le popolazioni della zona circostante. Si poneva quindi il problema del suo immediato imbrigliamento e trasporto a mezzo di poderose tubazioni alle centrali elettriche esistenti; problema che costringeva la società ad effettuare le ricerche in zone non molto lontane dalle centrali elettriche già esistenti, nell'impossibilità di avere delle centrali già pronte da impiantare rapidamente in vicinanza del punto dove si poteva aprire un nuovo soffione. Situazione — come si vede — difficile ad essere risolta nel senso di estendere le ricerche a tutto il territorio consentito dalla norma di legge.

Senonché recentemente, e cioè circa un anno e mezzo fa, si è trovato il modo di chiu-

III LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 17 DICEMBRE 1958

dere il soffione se non vi è la possibilità di immediato sfruttamento. E questo un fatto di importanza notevole in quanto permette anzitutto di mantenere delle riserve di gas che vengono a fugare le nostre preoccupazioni di fronte al decremento del 18 per cento manifestatosi due anni fa nella potenza dei soffioni attualmente in esercizio e servono, alla occorrenza, a potenziare la produzione di energia elettrica, tanto che l'anno scorso le ferrovie dello Stato hanno avuto dalla « Larderello » 150 milioni di chilowattora in più dell'erogazione normale che ascende ad 1 miliardo e 800 milioni di chilowattora, pagati a lire 2,75 il chilowatt.

L'Amministrazione della « Larderello » è del resto perfettamente a posto. Basti pensare che la « Larderello », azienda di Stato, di fronte ad un capitale di 23 miliardi, ha già delle riserve accantonate per ammortamenti, di 18 miliardi: quindi la sua posizione è evidentemente brillante.

D'altra parte la Società si trova ora — dopo la scoperta della possibilità di chiudere i soffioni — nella necessità di svolgere attività di ricerca anche nelle altre provincie concesse e ciò in seguito ad un *out-out* postole dal Ministero dell'industria in sede di rinnovazione delle concessioni; e come è logico queste ricerche comportano un non indifferente esborso di capitali. Per reperire questi fondi abbiamo ripreso in esame il vecchio progetto di costruire un nuovo stabilimento chimico che potrebbe dare, con la sua attività, un utile

	Larderello	Belgio	Svizzera	Germania	Olanda	Italia
Cloro liquido	17,40	35	38	38	33	42
Soda caustica	13,7	50	57	40	43	35
Cloruro di sodio	6,7	17,20	19	19	27	12

Ci troviamo quindi di fronte ad un prezzo di costo tale che ci consente di inserirci in condizioni di privilegio sia nel Mercato comune che in quello interno con una produzione prevista di 17 mila tonnellate. Una operazione anche finanziaria, quindi, di prim'ordine, senza contare i benefici che la nostra iniziativa apporterebbe nella zona prescelta, nel Volterrano, povera anche dal punto di vista della produzione agricola e dove potremmo mettere al lavoro dalle 180 alle 200 unità.

A questo punto ci siamo domandati se la « Larderello » poteva far da sé, senza bisogno di autorizzazioni speciali, seguendo le disposizioni in vigore per le società anonime (riu-

minimo di oltre 400 milioni di lire all'anno, che verrebbero destinate alle ricerche di gas in tutte le provincie concesse; non gravando cioè il bilancio normale della « Larderello ».

Abbiamo studiato a fondo la cosa e le previsioni sono confortanti. Noi ci troviamo di fronte ad un mercato, quello del cloro e della soda caustica, in grande sviluppo. Negli ultimi sei anni la produzione italiana è stata appena sufficiente per soddisfare le richieste del mercato interno, che aumentano in media del 10 per cento annuo; ed, inoltre, inserendoci in esso si dà contemporaneamente lavoro a circa 200 persone della zona delle Saline di Volterra. Aggiungerò che, con la costruzione di questo stabilimento, noi veniamo ad inserirci sul mercato in una posizione di privilegio — per quanto riguarda i costi — anche nei riguardi del Mercato comune e della produzione degli altri paesi. Infatti, da noi, la materia prima — il sale — c'è in abbondanza e viene a costare una lira al chilo, senza necessità di trasporto; mentre per esempio in Norvegia e in Germania il suo costo è di 5 lire, in Svizzera di 6,50, in Inghilterra e nel Belgio di 4,50. A queste privilegiate condizioni relative alla materia prima va aggiunto il fatto che noi abbiamo anche l'energia elettrica — quella prodotta a Larderello — a basso costo; cosicché la nostra produzione avrebbe la possibilità di affrontare il mercato in condizioni di assoluto privilegio, come risulta dal seguente prospetto (prezzi in lire per chilogrammo del prodotto):

nione dell'assemblea, per decidere sull'aumento del capitale ed eventuali modifiche dello statuto sociale con la maggioranza voluta dalla legge, ecc.). La cosa sarebbe stata possibile se non ci fossero state di mezzo le ferrovie dello Stato — Ente statale — e come occorre nel 1939 una legge per costituire la società, così occorre ora una legge che ci autorizzi a modificare lo statuto sociale; perché è ben vero che la Larderello è autorizzata alla produzione chimica, ma solamente per i prodotti derivanti dai soffioni, non per quelli, come è il caso in esame, che hanno come materia prima il cloruro di sodio, sale assente dai soffioni boraciferi.

Di qui la presentazione del disegno di legge oggi in esame, e la cui approvazione è attesa

anche dalle popolazioni della zona interessata. Informo che per il 20 gennaio è già stata convocata l'assemblea dei soci per la modifica dello statuto sociale conseguente all'auspicata approvazione del disegno di legge che è già stato esaminato con compiacimento dal Senato della Repubblica che l'ha approvato alla unanimità otto giorni or sono. Mi auguro pertanto che anche questa Commissione dei Trasporti della Camera dei deputati voglia approvarlo, dandoci gli strumenti necessari per realizzare questa iniziativa che non è all'infuori delle nostre possibilità e dei nostri fini, ma la cui realizzazione significa per noi il reperimento dei fondi necessari per sviluppare le ricerche di gas del sottosuolo per l'ulteriore sviluppo della produzione di energia elettrica, così necessaria alle ferrovie.

Abbiamo bisogno infatti, per il 1° gennaio 1961, di un miliardo di chilowattore per alimentare le linee attualmente in costruzione.

COLASANTO. Devo ringraziare l'onorevole Ministro dei chiarimenti dati, che mi hanno tranquillizzato ai fini del voto favorevole che non ho mai inteso negare al disegno di legge.

Vorrei, tuttavia, fare un'ultima considerazione. L'onorevole Ministro ha accennato alla costituzione di riserve di gas per le centrali elettriche; ma non sappiamo quali saranno le fonti di energia fra venti anni e se quindi convenga svolgere una tanto intensa attività di ricerche nel sottosuolo, a meno di non utilizzare subito il gas reperito.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Credo di poter tranquillizzare l'onorevole Colasanto su questo punto: anche se fra venti anni la principale fonte di energia fosse costituita dall'energia atomica, mi permetto di dubitare che l'energia elettrica da essa fornita venga ad essere economicamente più conveniente di quella fornita dalla Larderello alle ferrovie al prezzo di lire 2,75 al chilowatt.

POLANO. Noi siamo favorevoli al disegno di legge per due considerazioni: anzitutto perché con la creazione di un nuovo stabilimento ad opera dello Stato si viene a dar lavoro ad alcune centinaia di persone; in secondo luogo perché con l'attuazione di questa iniziativa si viene a dare un contributo allo sviluppo industriale della zona che non è certo molto ricca. Infine riteniamo che lo Stato, in questo caso le ferrovie, avendo la concessione di sfruttamento del sottosuolo, debba fare del suo meglio per ricavare da essa tutte le possibilità di lavoro.

Noi non abbiamo preoccupazioni che questo possa diventare un monopolio perché riteniamo che quello dello Stato non debba mai

essere un monopolio ai danni della popolazione, ma eventualmente un moderatore dei monopoli privati quando esistono.

Perciò nel riconfermare il nostro voto favorevole, facciamo una raccomandazione: che il Ministero utilizzi questa concessione nel modo più vasto possibile in modo da creare nuove fonti di lavoro e nuove possibilità di produzione di energia elettrica, tali da evitare il ricorso a quella prodotta da privati.

BARDANZELLU. Mi permetto di chiedere qualche spiegazione in merito ad un dubbio che sorge a me — che non sono un tecnico in materia — il dubbio cioè che si intenda investire una cospicua somma di pubblico denaro in un settore che si trova già attualmente in crisi; crisi che l'attuazione dell'iniziativa, ora al nostro esame, aggraverebbe notevolmente.

Non conosco il mercato e non so se il mio dubbio sia fondato o meno; ma è certo che non vorremmo spendere due miliardi di denaro pubblico in un'impresa che venisse a sovrapporsi ad altre già in crisi; e su questo punto gradirei avere dall'onorevole Ministro delle dichiarazioni tranquillizzanti.

TOGNI GIULIO BRUNO, *Relatore*. Prego l'onorevole Presidente, il Ministro e gli onorevoli colleghi di ritenere scusato il mio ritardo per il fatto che solo stamane ho avuto notizia della mia nomina a Relatore.

Le ampie ed esaurienti dichiarazioni dell'onorevole Ministro mi esimono dallo scendere ai dettagli. Come Relatore non posso fare a meno però di rilevare che il disegno di legge investe un problema particolarmente sentito dall'opinione pubblica, quello dell'intervento dello Stato in determinati settori industriali. Occorre dare l'impressione che i dibattiti si svolgano con la dovuta ponderatezza e che tutti i dubbi siano sciolti prima che una decisione sia presa. Per questo una certa perplessità mi rimane per quanto riguarda il settore della soda, nel quale determinate industrie bresciane sono in crisi per sovrapproduzione: cito la Caffaro e la Val Camonica. Vorrei essere rassicurato che l'attuazione dell'iniziativa della Larderello non peggiorerà la situazione in determinate zone, sia pure creando nuove fonti di lavoro in altre.

TERRAGNI. Mi compiaccio con l'onorevole Ministro per questa iniziativa, per quanto ciò possa parere strano in quanto io sono un piccolo industriale. Ma appunto come piccolo industriale mi compiaccio che l'iniziativa sia presa dalle ferrovie, da un ente statale anziché da un privato il quale, messo in condizioni così favorevoli di produzione, non esiterebbe a scardinare tutta l'industria concorrente.

Per questo ritengo necessario raccomandare che coloro che saranno preposti a dirigere, anche sul piano amministrativo ed economico, questa prossima attività, sappiano salvaguardare anche quegli interessi che già sono in atto sul piano di una produzione più onerosa. Se c'è un'attività che si inserisce in condizioni particolarmente favorevoli è necessario che essa sia svolta dallo Stato, come nel caso presente, affinché questo eccessivo margine di utile sia devoluto ad opere di carattere pubblico, come le ferrovie, e torni a vantaggio del benessere economico e sociale dell'intera nazione.

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

ANGELINI, Ministro dei trasporti. Potrei rispondere all'onorevole Bardanzellu citando solamente il fatto che in questi giorni la Edison sta impiantando un nuovo stabilimento, il che significa che il mercato è tutt'altro che saturo. Aggiungerò all'onorevole Bardanzellu che i memoriali distribuiti in proposito sono stati mandati anche a me dalla Confindustria la quale tendeva a dimostrare che il nostro stabilimento si sarebbe inserito in un mercato saturo. C'è stato col Ministero una lunga corrispondenza che ha avuto termine il giorno in cui io ho chiesto perché allora la Edison stava costruendo un nuovo stabilimento.

Contemporaneamente però mi sono fatto parte diligente nello studiare l'andamento del mercato ed ho potuto constatare che, malgrado l'argomento della saturazione della produzione sia stato ripetuto da parecchi anni a questa parte, in effetti la produzione di cloro è raddoppiata esattamente in sei anni, e cioè dal 1951 al 1957 come è dimostrato dai seguenti dati:

1947 tonnellate	32.000;
1951 »	66.000;
1953 »	72.000;
1954 »	95.000;
1955 »	112.000;
1956 »	122.000;
1957 »	135.000.

Ciò premesso, qual'è la situazione attuale?

Secondo la relazione del dottor Morandi (giornata della chimica alla Fiera di Milano, aprile 1958) l'attuale capacità di produzione di cloro è sulle 180.000 tonnellate annue (aumentata di circa il 10 per cento rispetto al 1956). Il consumo dei principali prodotti clorati, espresso in cloro, è stato nel 1957 di 135.000 tonnellate.

Nella relazione del Consiglio direttivo dell'Aschimici sull'esercizio 1957 si dice:

« Si accentuano i progressi della produzione del cloro, che continua a trovare largo impiego nella fabbricazione delle resine sintetiche e dei derivati clorurati.

Mentre si vanno consolidando i consumi dell'industria cartaria, si nota il leggero, ma costante incremento dell'applicazione del cloro liquido nella depurazione delle acque.

Per il cloro liquido l'indice della produzione per il 1957 registra, rispetto all'annata precedente, un aumento del 35 per cento.

La produzione dell'ipoclorito risulta in aumento nella misura del 10 per cento in più della precedente annata ».

Nel complesso nel 1957 il consumo di prodotti clorati è aumentato del 10 per cento, mantenendo il ritmo di accrescimento degli ultimi 6 anni.

Si noti che l'anno 1957 non è stato molto brillante per l'industria chimica in generale.

Poiché la capacità di produzione prevista nell'impianto progettato è dell'ordine del 10 per cento del consumo attuale di cloro in Italia, si conclude che questa produzione corrisponde solamente all'incremento di un anno di detto consumo.

E gli altri mercati?

L'incremento di consumo in Italia non è un fatto isolato, anzi corrisponde ad una tendenza di tutti i paesi a tecnica in sviluppo. Infatti, gli incrementi medi annui dal 1949 al 1955 sono stati: del 14 per cento in Giappone e Russia, 12,5 per cento negli Stati Uniti, 10,7 per cento in Inghilterra.

Particolarmente interessante è l'esame del mercato americano dove la produzione di cloro è stato nel 1957 di 3.930.000 tonnellate, con un aumento di circa 145.000 tonnellate rispetto al 1956. La concorrenza è vivissima, in quanto questa produzione è assicurata da circa 35 produttori.

Comunque, in Italia la capacità di produzione, secondo i dati ufficiali citati più sopra, è sfruttata al 75 per cento. In considerazione del fatto che il consumo aumenta in ragione del 10 per cento all'anno, fra due anni, quando il progettato stabilimento potrà entrare in produzione, il consumo sarà ulteriormente aumentato e gli impianti attualmente esistenti funzioneranno ad una produzione pari a circa il 90 per cento della capacità.

Ma quel che più interessa far presente è la posizione di privilegio in cui verremmo a trovarci nei riguardi del Mercato comune avendo dei costi di produzione che rappresentano la terza parte di quelli stranieri. Ciò fa

cadere ogni dubbio sulla possibilità che la nostra iniziativa abbia un valore di carattere esclusivamente interno creando il pericolo di rendere disoccupati in una parte d'Italia duecento elementi in cambio di altrettanti impegnati *ex novo* in un'altra.

Mi lusingo di aver dato agli onorevoli deputati la dimostrazione sia pure modesta che i problemi sono da noi studiati profondamente prima di essere affrontati con realizzazioni concrete. Da un anno stiamo studiando sotto tutti gli aspetti il problema che è stato sottoposto al vostro esame. Abbiamo anche preparato il progetto esecutivo, raccolto le opere per i macchinari. Non abbiamo bisogno di chiedere denaro al Tesoro perché la Larderello aumenterà il capitale e le ferrovie hanno già accantonato 700 milioni a tale scopo.

BARDANZELLU. Ringrazio l'onorevole Ministro per i chiarimenti forniti e mi convinco che la mia richiesta non è stata vana, se ha provocato delle spiegazioni più ampie, atte a fugare ulteriori possibili dubbi. Auguro il migliore successo alla nuova iniziativa delle ferrovie dello Stato.

DURAND DE LA PENNE. Debbo manifestare la mia perplessità per il fatto che lo Stato, unico concessionario dello sfruttamento di tutto il sale italiano, si metta a fare la concorrenza ai privati sfruttando questa posizione di privilegio.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Faccio presente all'onorevole Durand de la Penne che lo Stato non è unico proprietario dei giacimenti salini, i quali sono accessibili anche ai privati per lo sfruttamento industriale. La verità è che non vi è stata nessuna richiesta di sfruttamento da parte di privati. Per parte sua la Edison impianterà in Sicilia il nuovo stabilimento cui si è accennato.

PRESIDENTE. Passiamo all'articolo unico del disegno di legge. Ne do lettura:

« L'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, quale azionista di maggioranza della Società per azioni « Larderello », è autorizzata a promuovere la modificazione dello statuto della Società, allo scopo di consentire alla Società medesima di esercitare, oltre che l'attività di produzione di energia elettrica per l'esercizio ferroviario, anche l'industria chimica per lo sfruttamento dei giacimenti salini esistenti nella zona prevista nell'articolo 1 del regio decreto-legge 20 febbraio 1939, n. 318, convertito nella legge 2 giugno 1939, n. 739, e, conseguente-

mente, l'estensione della sua attività con la creazione di uno stabilimento chimico da costruirsi in località Saline di Volterra ».

Trattandosi di articolo unico e non essendovi osservazioni od emendamenti si procederà alla sua votazione diretta a scrutinio segreto al termine della seduta.

Discussione del disegno di legge: Norme per la pubblicità sui fabbricati, manufatti, impianti e materiale rotabile di pertinenza delle ferrovie dello Stato. (545)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge concernente le norme per la pubblicità sui fabbricati, manufatti, impianti e materiale rotabile di pertinenza delle ferrovie dello Stato.

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

PETRUCCI, *Relatore*. Onorevoli colleghi, il disegno di legge sottoposto al nostro esame riguarda la pubblicità sui beni demaniali delle ferrovie dello Stato, sui suoi beni patrimoniali, nonché sui beni di proprietà privata esistenti nell'ambito degli impianti ferroviari e circolanti sulle linee ferroviarie stesse.

La pubblicità sulle ferrovie dello Stato non è regolata finora da norme analoghe a quelle sancite per l'A.N.A.S. e per le poste e telegrafi, ma solamente da alcune disposizioni del tutto frammentarie ed incomplete e a contenuto prevalentemente derogatorio di altre norme. Così la legge 22 maggio 1933, n. 608, e successivo regio decreto 3 maggio 1935, n. 1149, hanno sottoposto a concessione da parte dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, con pagamento di canone, soltanto « la pubblicità, in qualunque modo eseguita, sui fondi a lato delle linee ferroviarie e visibile da esse » (cioè quella situata al di fuori del Demanio ferroviario).

Inoltre l'articolo 2 della legge 14 marzo 1929, n. 410, istitutiva del monopolio della pubblicità A.N.A.S. ha però stabilito la seguente norma limitativa: « Le accennate disposizioni non si applicano, invece, alla pubblicità impiantata lungo le sedi delle autostrade, delle ferrovie, sia statali che esercitate dall'industria privata, e nell'interno delle stazioni ».

Infine la legge 8 novembre 1947, n. 1147, che disciplina il monopolio delle affissioni comunali, all'articolo 4 fa delle eccezioni per la pubblicità ferroviaria.

Il presente disegno di legge stabilisce all'articolo unico che l'esercizio della pubblicità sui beni demaniali e patrimoniali affidati all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, anche quando la pubblicità stessa sia visibile o percettibile da aree o strade comunali, provinciali e statali, nonché sui veicoli di proprietà privata circolanti sulle linee, è esercitata dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato direttamente o mediante concessione.

Per quanto riguarda questa concessione si deve far riferimento alla legge 22 maggio 1933, n. 608, alla quale si è già accennato per quanto riguarda la pubblicità in qualunque modo impiantata su sedi private a lato della linea ferroviaria ed in qualunque modo visibile da essa.

Propongo naturalmente l'approvazione del disegno di legge che mira a normalizzare la questione della pubblicità ferroviaria sulla quale sono sorte in passato delle controversie appunto per la mancanza di una norma precisa ed inequivocabile.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

FRUNZIO. In seguito alla mia più che ventennale esperienza personale nell'amministrazione ferroviaria, mi dichiaro pienamente favorevole all'approvazione del disegno di legge.

COLASANTO. Raccomando che dopo la approvazione di questa legge le ferrovie, in sede regolamentare, specificino con esattezza i limiti della pubblicità sui carri ferroviari, cioè quello che si può scrivere sugli stessi senza incorrere nell'obbligo del pagamento della pubblicità.

MOSCATELLI. Il primo comma dell'articolo unico viene secondo me a creare una sovrapposizione di interessi fra le ferrovie dello Stato, i comuni, le provincie e lo stesso Stato per quanto riguarda la pubblicità sulle strade statali. Secondo me quella parte dovrebbe essere eliminata per evitare un aperto contrasto della norma con quanto disposto dall'articolo 3 della legge 22 maggio 1933, n. 608, e con lo stesso testo unico del 1925 che regola il servizio delle pubbliche affissioni e stabilisce all'articolo 1, n. 17, che la pubblicità deve essere affidata ai comuni, nonché con il disposto dell'articolo 2 della legge n. 1149 del 1935, la quale esclude le ferrovie dello Stato dalla gestione della pubblicità che deve essere affidata esclusivamente ai comuni. Pertanto proporrei un emendamento per sopprimere al primo comma dell'articolo unico la frase: « anche quando la pubblicità stessa sia

visibile o percettibile da aree o strade comunali, provinciali e statali ».

Inoltre, modificarei il secondo comma nel senso di escludere la facoltà alle ferrovie di esercitare la pubblicità mediante concessione lasciando solamente la facoltà di esercizio diretto.

Il primo emendamento, soprattutto, è inteso a porre l'amministrazione delle ferrovie dello Stato in condizioni di parità e non di privilegio rispetto ai comuni e alle provincie ed alle altre amministrazioni dello Stato.

PRESIDENTE. Prego l'onorevole Moscatelli di presentare per iscritto i suoi emendamenti.

ADAMOLI. L'Amministrazione delle ferrovie dello Stato ha diritto di esercitare la pubblicità sui propri immobili, ma ha altresì il dovere di corrispondere ai comuni, ove detti immobili sono ubicati, i diritti di affissione. Questa è una prerogativa di cui godono, appunto, i comuni. Non vedo pertanto perché si vogliano stabilire delle condizioni di particolare favore per l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato la quale, nei confronti dei comuni, si presenta come un proprietario privato qualsiasi. La questione è veramente importante ed a mio giudizio va sufficientemente chiarita.

COLASANTO. In molti casi si ricorre a questa forma pubblicitaria soprattutto per scopi turistici, come ad esempio avviene per la Sovrintendenza ai monumenti; ma non mi pare che sorgano mai grossi problemi.

ANGELINI, Ministro dei trasporti. Nel caso specifico ci troviamo di fronte a beni demaniali che appartengono all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato; per essi l'esercizio della pubblicità deve essere regolato da precise norme, analogamente a quanto è disposto in materia per le altre pubbliche amministrazioni. Pertanto l'opportunità di un preciso strumento legislativo che conferisca in maniera inequivoca all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato il diritto di esercitare la pubblicità sui propri stabilimenti ed impianti, appare ovvia, ove si consideri oltretutto la necessità che ha la stessa Amministrazione di realizzare il suo vasto programma di riforma.

MOSCATELLI. Anche i comuni hanno i loro piani da realizzare. Non comprendo proprio perché, per una *reclame* apposta su una parete di un edificio ferroviario sito su di una piazza o una via della città, l'Amministrazione interessata non debba pagare i diritti di affissione al comune come dovrebbe fare chiunque altro.

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

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Ripeto, il disegno di legge tende a concedere all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato il diritto ad esercitare la pubblicità sui propri stabilimenti, impianti e manufatti in genere, come in precedenza è stato fatto per l'A.N.A.S. e per l'Amministrazione delle poste e telegrafi. Insisto dunque perché esso sia approvato nel testo proposto. Sono pertanto contrario anche all'emendamento concernente la pubblicità in concessione perché l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato deve avere la possibilità di poter sottoporre a concessione questo particolare servizio. L'iniziativa privata ha, infatti, delle possibilità ancora più late di ricerca di pubblicità e, del resto, l'esperienza della concessione data ad aziende specializzate nella ricerca della pubblicità sulle vetture ferroviarie ha dato sempre risultati favorevolissimi.

PRESIDENTE. Do lettura dell'articolo unico:

« È riservato allo Stato il diritto di esercitare la pubblicità sui beni demaniali e patrimoniali affidati all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato anche quando la pubblicità stessa sia visibile o percettibile da aree o strade comunali, provinciali e statali, nonché sui veicoli di proprietà privata circolanti sulle linee.

La pubblicità di cui al comma precedente è esercitata dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato o direttamente o mediante concessione.

Restano ferme le disposizioni del decreto legge 22 maggio 1933 n. 608, e del regolamento 9 maggio 1935, n. 1149, e successive modificazioni, relativamente alla pubblicità impiantata in sede privata e visibile dalle sedi ferroviarie nonché le disposizioni che regolano la pubblicità nell'interesse dei monumenti e del paesaggio ».

A tale articolo sono stati proposti due emendamenti. L'onorevole Moscatelli propone anzitutto di sopprimere nel primo comma le parole « anche quando la pubblicità stessa sia visibile o percettibile da aree o strade comunali, provinciali e statali ».

Pongo in votazione tale emendamento espressivo sul quale il Governo è contrario.

(Non è approvato).

L'onorevole Moscatelli propone, inoltre, di aggiungere, nel secondo comma dello stesso

articolo unico, dopo le parole « è esercitata », la parola « direttamente » e di sopprimere, sempre nel secondo comma, le parole « o direttamente o mediante concessione ».

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Perché la pubblicità possa essere esercitata direttamente, occorre una organizzazione non certo semplice. Ad ogni modo, se l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato potrà essere in seguito in condizioni di provvedere direttamente, tanto meglio; ora è necessario organizzarsi convenientemente perché l'importante è di non perdere la possibilità di introitare svariate centinaia di milioni.

DEGLI ESPOSTI. Penso che, con una norma transitoria, potrebbe essere dato mandato al Ministro dei trasporti di accelerare l'iter e la procedura tecnica necessari perché l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato sia posta in condizioni di esercitare direttamente la pubblicità.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Mi corre l'obbligo di far presente alla Commissione che, ove venisse modificata la formulazione dell'articolo unico, nel senso di non concedere all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato la facoltà di esercitare la pubblicità anche mediante concessione, la legge perderebbe molta della sua efficacia. Allora, preferirei addirittura che la Commissione non approvasse il disegno di legge.

TERRAGNI. Dichiaro che per una ragione di carattere pratico voterò contro l'emendamento Moscatelli. Mi permetto di richiamare l'attenzione degli onorevoli colleghi sulle difficoltà enormi che si incontrano per l'acquisizione della pubblicità se non si è particolarmente attrezzati. Non è lavoro per un funzionario di ministero, bensì per agenti specializzati che riescono ad ottenere risultati concreti sotto la spinta di una forte percentuale. L'esempio della stampa in genere, la quale tranne qualche caso, si avvale di intermediari, mi pare che abbia il suo valore.

BOGONI. Riconosco che l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato può trarre maggiore profitto dalla pubblicità esercitata mediante concessione. Vorrei però che i contratti che saranno stipulati non avessero lunga durata, in modo che la stessa Amministrazione, ove lo ritenga opportuno, possa avere sempre la possibilità di gestire direttamente la sua pubblicità.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Sono perfettamente d'accordo sulla opportunità che i contratti da stipulare abbiano una durata limitata, non superiore comunque ai cinque anni. Ciò è nell'interesse della Amministra-

zione delle ferrovie dello Stato, non solo per la possibilità di una gestione diretta, ma soprattutto allo scopo di revisionare i canoni a carico dei concessionari onde avere sempre adeguate e maggiori fonti di introito.

TERRAGNI. Vorrei rivolgere al Ministro l'invito ad intervenire perché nella stipulazione dei nuovi contratti venga esclusa la clausola del rinnovo tacito dei medesimi.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento Moscatelli, di cui ho dato dianzi lettura, non accolto dal Governo.

(Non è approvato).

Nessuna modifica è stata quindi apportata all'articolo unico.

Il disegno di legge perciò, constando di un unico articolo al quale non sono state apportate modificazioni, sarà votato direttamente a scrutinio segreto.

Votazione segreta.

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

(Segue la votazione).

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

« Modificazione allo statuto della Società per azioni « Larderello » per lo sfruttamento dei giacimenti salini esistenti nella zona prevista nell'articolo 1 del regio decreto-legge 20 febbraio 1939, n. 318, convertito nella legge 2 giugno 1939, n. 739 » *(Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato)* (704):

Presenti	29
Votanti	28
Astenuti	1
Maggioranza	15
Voti favorevoli	25
Voti contrari	3

(La Commissione approva);

« Norme per la pubblicità sui fabbricati, manufatti, impianti e materiale rotabile di pertinenza delle ferrovie dello Stato » (545):

Presenti e votanti	29
Maggioranza	15
Voti favorevoli	29
Voti contrari	0

(La Commissione approva);

e della proposta di legge:

CACCURI ed altri: « Interpretazione autentica degli articoli 10 e 21 della legge 21 novembre 1955, n. 1108, concernente disposizioni per le concessioni di viaggio sulle ferrovie dello Stato » (497):

Presenti e votanti	29
Maggioranza	15
Voti favorevoli	28
Voti contrari	1

(La Commissione approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Adamoli, Ambrosini, Amodio, Armani, Armatò, Bardanzellu, Bogoni, Boidi, Bolla, Calabrò, Calvaresi, Canestrari, Colasanto, Degli Esposti, Durand de la Penne, Francavilla, Frunzio, Marchesi, Mattarella, Moscatelli, Petrucci, Ravagnan, Rivera, Romano Bartolomeo, Polano, Sammartino, Terragni, Togni Giulio Bruno e Vidali.

Si è astenuto, sul disegno di legge n. 704:

Togni Giulio Bruno.

È in congedo:

Troisi.

La seduta termina alle 11,40.

IL DIRETTORE
DELL'UFFICIO COMMISSIONI PARLAMENTARI
Dott. FRANCESCO COSENTINO

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI