

COMMISSIONE X

TRASPORTI — POSTE E TELECOMUNICAZIONI
MARINA MERCANTILE

VI.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 8 APRILE 1959

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE TROISI

INDICE

	PAG.		PAG.
Disegno di legge (<i>Discussione e approvazione</i>):		Disegno di legge (<i>Seguito della discussione e approvazione</i>):	
Modificazioni alla legge 29 novembre 1957, n. 1155 concernente il rimborso alla Amministrazione delle ferrovie dello Stato degli oneri e delle spese da questa sostenuti per motivi non attinenti all'esercizio ferroviario. (<i>Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato</i>). (719)	36	Proroga del termine relativo all'esecuzione delle opere di sistemazione del promontorio di San Benigno in Genova. (524)	40
PRESIDENTE	36, 38, 39	PRESIDENTE	40
FRANCAVILLA	37, 38	VIALE, <i>Relatore</i>	40
POLANO	38	ADAMOLI	40
COLASANTO, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti</i>	38	TURNATURI, <i>Sottosegretario di Stato per la marina mercantile</i>	40
MARCHESI	38	Disegni di legge (<i>Rinvio della discussione</i>):	
BOGONI	39	Autorizzazione alla Cassa depositi e prestiti a concedere all'Amministrazione delle poste e dei telegrafi una anticipazione di lire 40 miliardi sui fondi dei conti correnti postali. (822)	40
Disegni di legge (<i>Rinvio della discussione</i>):		PRESIDENTE	40
Trasferimento nei ruoli del personale delle ferrovie dello Stato del personale delle ferrovie Santhià-Biella; Monza-Molteno-Oggiono; Siena-Buonconvento-Montecatino; Poggibonsi-Colle Val d'Elsa. (<i>Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato</i>). (757)	39	Disciplina relativa all'impianto di radiocomunicazioni nel territorio nazionale da parte di aziende, istituzioni ed enti stranieri e norme per l'uso delle stazioni radioelettriche installate a bordo di navi mercantili e da diporto in sosta nelle acque territoriali dello Stato. (<i>Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato</i>). (825)	41
PRESIDENTE	39	PRESIDENTE	41
SAMMARTINO, <i>Relatore</i>	39	Votazione segreta:	
MOSCATELLI	39	PRESIDENTE	41
BOGONI	39		
Risoluzione consensuale della concessione della ferrovia Novara-Biella ed inclusione della linea nella rete statale. (476)	39		
PRESIDENTE	39		

La seduta comincia alle 10,15

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

(È approvato).

Discussione del disegno di legge: Modifiche alla legge 29 novembre 1957, n. 1155, concernente il rimborso alla Amministrazione delle ferrovie dello Stato degli oneri e delle spese da questa sostenuti per motivi non attinenti all'esercizio ferroviario. (Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato) (719).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Modifiche alla legge 29 novembre 1957, n. 1155, concernente il rimborso alla Amministrazione delle ferrovie dello Stato degli oneri e delle spese da questa sostenuti per motivi non attinenti all'esercizio ferroviario », sul quale io stesso svolgerò una breve relazione.

Il disegno di legge n. 719, già approvato dal Senato, concerne alcune modificazioni alla legge del 29 novembre 1957, n. 1155 riguardante il rimborso alla Amministrazione delle ferrovie dello Stato degli oneri e delle spese da questa sostenuti per motivi non attinenti all'esercizio ferroviario, vale a dire degli oneri e delle spese da essa sopportati per attività extra - aziendale. In particolar modo la legge si riferisce agli oneri riguardanti le tariffe ridotte, i viaggi gratuiti per conto di altre amministrazioni, il mantenimento in esercizio di linee passive per ragioni sociali e di difesa. Si stabilì allora l'importante principio del rimborso all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato di tutti questi oneri e spese, fissando altresì alcune modalità per la determinazione quantitativa, che per varie circostanze ancora non sono state poste in essere. Una prima modalità è quella prescritta dall'articolo 4 della succitata legge in cui si stabiliva l'emanazione di un decreto presidenziale entro 6 mesi dall'entrata in vigore della legge medesima (questa entrò in vigore nel dicembre). Di conseguenza entro il 27 giugno 1958 doveva emanarsi il detto decreto per la specificazione degli oneri extra - aziendali e per la indicazione dei criteri direttivi. Varie circostanze (preparazione delle elezioni, crisi ministeriale, ecc.) non ne hanno consentito l'emanazione, per cui si rende ora necessario, anche ai fini formali, modificare la legge n. 1155. Nel disegno di legge sottoposto oggi al nostro esame si stabilisce appunto la pro-

roga del suddetto termine al 27 giugno 1959: è questa la prima modifica.

Vi è però da osservare che sul piano rigorosamente giuridico il termine stabilito nella legge n. 1155 è da considerarsi ordinatorio e quindi si poteva anche fare a meno di un apposito provvedimento legislativo per la relativa proroga.

Passo alla seconda modifica. Nella stessa legge n. 1155 si stabiliva di determinare l'entità degli oneri e delle spese extraziendali tramite un'apposita Commissione composta di due funzionari del tesoro e di due funzionari della Amministrazione delle ferrovie dello Stato, designati rispettivamente dal Ministro del tesoro e dal Ministro dei trasporti. La Commissione e il suo Presidente dovevano essere nominati con decreto del Presidente della Repubblica. Anche per questo secondo punto non è stato possibile ancora giungere ad una definizione.

In via forfettaria, per l'esercizio 1957-58, a causa della impossibilità di determinare analiticamente l'importo degli oneri e delle spese, si stabilì la somma complessiva di 40 miliardi per il rimborso dei medesimi, mantenendo però la possibilità per gli esercizi successivi di mettere in atto il meccanismo predisposto dalla legge. Non essendo stato ancora possibile attuare quest'ultimo, per l'esercizio successivo si stabiliva una somma, pure a carattere forfettario, di 52 miliardi di lire. E così dai 40 miliardi stabiliti per l'esercizio 1957-58 si è passati ai 52 miliardi per l'esercizio 1958-59. Ma qui le cose si complicano perché nel bilancio del Tesoro la somma di 52 miliardi è stanziata con il riferimento specifico alla legge istitutiva della nuova spesa e quindi con la riserva che spetta alle singole Amministrazioni dello Stato di stabilire il *quantum* da rimborsare all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato. Tutto ciò implicherebbe un ritardo quanto mai pregiudizievole specialmente in questa fase di attuazione del piano quinquennale di trasformazione e ammodernamento delle ferrovie. La succitata legge stabilisce pertanto che la somma di 52 miliardi stanziata nel bilancio del Tesoro è spendibile immediatamente, nel senso che può essere messa a disposizione del Ministero dei trasporti senza attendere la determinazione delle quote relative da parte delle amministrazioni cui fanno carico. È questo il punto più importante del disegno di legge sottoposto al nostro esame, perché consente alla Amministrazione delle ferrovie dello Stato di poter disporre subito di questi stanziamenti, evitando così ritardi

nella attuazione del piano quinquennale delle ferrovie. Gli onorevoli colleghi sanno che per dare un maggiore impulso allo sviluppo delle varie iniziative — quindi anche nel quadro della politica di sviluppo economico — si è accelerato il ritmo di attuazione del piano. Sarebbe quindi veramente cosa nociva se si creasse un intralcio. Ecco perché nell'articolo 2 del disegno di legge si stabilisce che la somma di 52 miliardi è iscritta nel bilancio del Tesoro (previsione della spesa) e corrispondentemente nello stato di previsione delle entrate dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato.

A ulteriore chiarimento della Commissione verrei meno a un mio dovere se non aggiungessi qualche altra informazione su questo provvedimento tanto importante, che avvia il bilancio della Amministrazione delle ferrovie dello Stato su un indirizzo più aderente alla realtà, sia per quanto riguarda la rilevazione dei costi sia per quanto riguarda la valutazione delle prestazioni a vantaggio delle altre Amministrazioni dello Stato. È un problema che interessa tutte le ferrovie europee e recentemente, nella Conferenza permanente dei ministri dei trasporti europei, è stato messo a fuoco, nel senso che si è sentita l'esigenza di normalizzare i bilanci delle ferrovie dei vari paesi europei. Quanto all'attuazione della medesima nel nostro Paese, c'è qualche punto di frizione tra il Ministero dei trasporti e quello del tesoro, che indubbiamente ha avuto la sua parte nel ritardo dell'attuazione del meccanismo della legge. Questo attrito concerne alcuni capitoli di spesa, di cui il Ministero dei trasporti sostiene di dover avere il rimborso mentre il Ministero del tesoro esprime al riguardo delle riserve. Queste « voci » riguardano in modo particolare le « spese per i passaggi a livello »: l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato sopporta, al riguardo, una spesa notevole, valutata intorno ai 2 miliardi e 600 milioni. Queste opere — si sostiene — son fatte a vantaggio della collettività ed è quindi naturale che almeno una buona parte dei relativi oneri siano addossati alla collettività e non esclusivamente al bilancio delle ferrovie.

Ed ecco un altro punto importante. I colleghi della precedente legislatura sanno che ci siamo occupati ripetutamente del personale dello Stato (ricostruzione della carriera, immissione determinata da motivi di carattere politico) ed i provvedimenti attuati hanno comportato un onere notevolissimo per il bilancio delle ferrovie dello Stato. La stessa Amministrazione ferroviaria, infatti,

sostiene la tesi che una parte di questi oneri venga addossata alla collettività, in quanto una azienda industriale non avrebbe potuto seguire evidentemente questo indirizzo. Così è accaduto anche per le pensioni. I colleghi sanno che l'onere delle pensioni è integrato dal contributo dello Stato nella misura di 10 miliardi annui. Ed anche a questo proposito la Amministrazione delle ferrovie dello Stato sostiene la necessità di un rimborso. Ci sono inoltre le spese derivanti dalla esecuzione dei trasporti postali. Come si vede, sono « voci » che vanno attentamente esaminate e per le quali, purtroppo, non si è ancora giunti ad una concordanza di vedute tra i due Ministeri.

Riassumendo, mi pare che un passo avanti sia stato compiuto, anche se si tratta di rimborso a titolo forfetario ed anche se non si è giunti all'analisi di questi costi e alla loro ripartizione fra i vari ministeri interessati.

Propongo pertanto l'approvazione del disegno di legge nel testo trasmesso dal Senato.

Dichiaro aperta la discussione generale.

FRANCAVILLA. Il problema è di vecchia data. Vi è stata un'antica polemica tra il Ministero dei trasporti e quello del tesoro circa la soluzione da dare ad esso. Ne parlammo anche noi nello scorso bilancio e proponemmo un rimborso di 67,8 miliardi. Questa era la somma reale che il Ministero del tesoro doveva rimborsare a quello dei trasporti. Se noi vogliamo continuare per la vecchia strada, cioè a dire su una base concordataria e forfetaria arriveremo certamente nel prossimo anno alla cifra di 55 miliardi, cifra però che evidentemente non rifletterà la realtà del bilancio del Ministero dei trasporti. Ed il Presidente Troisi è stato preciso quando ha ricordato che il problema deve essere affrontato ed impostato così come lo si imposta in una azienda industriale, quale è quella della Amministrazione delle ferrovie dello Stato. Dicemmo anche allora che vi era stata una sorta di tiro alla fune tra il Ministero dei trasporti e quello del tesoro su questo problema ed io ritengo che se la Commissione trasporti dovesse accettare, senza dire la sua parola sul problema, la somma concordata dei 52 miliardi, non assolverebbe, certamente, alla sua funzione, che è quella di adoprarsi perché il problema venga risolto nei giusti termini. Io, pertanto, sono dell'opinione che il provvedimento dovrà essere approvato sulla base dei 67,8 miliardi. In caso contrario, presenterò un emendamento o, in via subordinata, un ordine del giorno rivolto a chiedere che la somma venga ele-

vata adeguatamente, lasciando così definitivamente da parte la soluzione forfettaria.

POLANO. Durante la discussione al Senato su questo disegno di legge l'onorevole Angelini, Ministro dei trasporti, ha ricordato che un notevole passo avanti è stato fatto in questo campo se si tien conto dell'epoca in cui il Ministero dei Trasporti non riceveva alcun rimborso. Come ha già rilevato il collega Francavilla, lo stesso onorevole Ministro aveva espresso l'opinione che la somma occorrente per l'esercizio 1958-59 era di 67,8 miliardi, e per il 1959-60 addirittura di 77 miliardi. Oggi si è parlato di 55 miliardi. Mi sembra quindi che noi siamo ben lontani da quella che deve essere la reale integrazione, che il Ministero dei trasporti deve avere per gli oneri che gli derivano dalla prestazione di servizi ad altre branche dell'Amministrazione dello Stato. E, anche se noi accettiamo la cifra stabilita dal disegno di legge oggi alla nostra attenzione, non dovranno forse essere egualmente effettuati i residui rimborsi al Ministero dei trasporti dopo che le altre Amministrazioni dello Stato avranno presentato quel rendiconto che sono tenute a dare? In altri termini, pur accettando il criterio forfettario dei 52 miliardi, è bene stabilire il principio che, quando verranno resi noti i rendiconti finanziari, dai quali certamente si vedrà che le prestazioni sono state superiori a quelle per cui è stato effettuato il rimborso, ogni Amministrazione dello Stato dovrà rimborsare la parte eccedente al Ministero dei trasporti. Su questo concetto è bene esprimere un voto attraverso un ordine del giorno che sarà presentato dalla nostra parte.

PRESIDENTE. È bene, onorevoli colleghi, tener conto del punto di partenza e riconoscere che un notevole passo in avanti è stato compiuto in questo campo, essendo stato raggiunto il traguardo dei 50 miliardi. Nel contempo bisogna rilevare che esiste una effettiva urgenza e che, se si dovesse ritardare la disponibilità della somma prevista dal disegno di legge a favore delle ferrovie dello Stato, ne avremmo rilevanti riflessi nella attività industriale per le commesse già effettuate dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato. E se malauguratamente il disegno di legge dovesse ritornare ancora all'esame del Senato, si verificherebbe un ritardo di vari mesi, che complicherebbe ancor più la situazione. Per questo motivo vorrei pregare l'onorevole Francavilla di non insistere nel suo emendamento. In ultima analisi si potrà presentare un

ordine del giorno che suoni di stimolo al Governo.

COLASANTO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Sono d'accordo in linea di massima con quanto affermato dall'onorevole Francavilla, ma vorrei porre l'accento sulla urgenza del provvedimento. Condivido altresì l'opportunità di presentare un ordine del giorno che sia di stimolo non soltanto per il Ministero dei trasporti, ma anche e soprattutto per le altre Amministrazioni dello Stato.

FRANCAVILLA. Ritiro l'emendamento ma presento un ordine del giorno così concepito: « La Commissione dei trasporti, mentre approva il disegno di legge n. 719 contenente modificazioni alla legge del 29 novembre 1957, n. 1155, concernente il rimborso all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato degli oneri e delle spese da questa sostenuti per motivi non attinenti all'esercizio ferroviario, fa voti perché nei prossimi bilanci la somma venga integrata ragguagliandola all'effettivo importo degli oneri e delle spese sostenuti a tale scopo dalle ferrovie dello Stato ».

MARCHESI. Sono dell'opinione di abolire il termine ordinatorio e di esigere la perentorietà del termine. Ciò al fine di evitare che con una legge ulteriore si possa rinviare la proroga precedentemente fissata.

PRESIDENTE. Per maggior chiarimento preciso che nella legge si usava, all'articolo 4, l'espressione: « entro il termine di sei mesi dall'entrata in vigore », mentre la nuova formulazione, a mio avviso, è più rigorosa in quanto dice: « non oltre il 27 giugno 1959 ». Di conseguenza questo articolo non ha un carattere veramente ordinatorio come in precedenza e, in caso di proroga, sarebbe necessaria un'altra legge, cosa che costituisce di per sé un freno e una remora.

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

Passiamo all'esame degli articoli. Dò lettura dell'articolo 1:

« Il termine per l'emanazione del decreto del Presidente della Repubblica, previsto dall'articolo 4 della legge 29 novembre 1957, n. 1155, è fissato non oltre il 27 giugno 1959 ».

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Passiamo all'articolo 2. Ne dò lettura:

« Per l'esercizio finanziario 1958-59 il complessivo ammontare delle somme previste

dagli articoli 1, 2, 3 della legge 29 novembre 1957, n. 1155, è fissato in lire 52 miliardi.

Questa somma è iscritta totalmente nello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per il predetto esercizio finanziario e corrispondentemente nello stato di previsione dell'entrata dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato.

All'occorrenza relativa si provvede a carico del capitolo n. 494 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per lo stesso esercizio finanziario 1958-59, relativo al « fondo da ripartire in applicazione della legge 29 novembre 1957, n. 1155 ».

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Passiamo all'articolo 3. Ne dò lettura:

« Il Ministro del tesoro è autorizzato a provvedere con proprio decreto alle occorrenti variazioni di bilancio ».

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

L'onorevole Francavilla, come i colleghi hanno sentito, ha presentato un ordine del giorno così concepito:

« La Commissione dei Trasporti, mentre approva il disegno di legge n. 719 contenente modificazioni alla legge del 29 novembre 1957, n. 1155, concernente il rimborso all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato degli oneri e delle spese da questa sostenute per motivi non attinenti all'esercizio ferroviario, fa voti perché nei prossimi bilanci la somma venga integrata ragguagliandola all'effettivo importo degli oneri e delle spese sostenute a tale scopo dalle ferrovie dello Stato ».

Pongo in votazione l'ordine del giorno Francavilla.

(È approvato).

BOGONI. La mia parte voterà a favore del disegno di legge, pur rimanendo favorevole alla richiesta del gruppo comunista di rimborsare all'Amministrazione dei trasporti quanto a suo tempo fu stabilito dalla Camera e non già una cifra forfettaria, che è inferiore alle esigenze dell'Amministrazione ferroviaria. Quindi voteremo a favore del disegno di legge ma altresì dell'ordine del giorno con la speranza che quest'ultimo non resti lettera morta.

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

Rinvio della discussione del disegno di legge: Trasferimento nei ruoli del personale delle ferrovie dello Stato del personale delle ferrovie Santhià-Biella; Monza-Molteno-Oggiono; Siena - Buonconvento - Monteantico; Poggibonsi - Colle Val d'Elsa. (Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato). (757).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Trasferimento nei ruoli del personale delle ferrovie dello Stato del personale delle ferrovie Santhià-Biella; Monza-Molteno-Oggiono; Siena-Buonconvento-Monteantico; Poggibonsi - Colle Val d'Elsa ».

Non sono pervenuti ancora i pareri richiesti sul provvedimento alle Commissioni I (Affari costituzionali), V (Bilancio) e XIII (Lavoro). Ne saremmo oggi esonerati, dato che il relativo termine fissato dal regolamento è scaduto ma la nostra coscienza è perplessa per vari motivi. Mi rimetto pertanto alla volontà della Commissione sulla necessità o meno di un rinvio dell'esame del disegno di legge.

SAMMARTINO, *Relatore*. Mi permetto fare osservare che il rinvio della discussione di questo disegno di legge comporta altrettanto per il disegno di legge n. 476, anche all'ordine del giorno della presente seduta della nostra Commissione, giacché riguarda analoga materia.

MOSCATELLI. Mi associo alla richiesta del collega purché il rinvio sia mantenuto nei limiti di una settimana.

BOGONI. Insisto nella mia richiesta perché penso che il rinvio del disegno di legge sarà limitato certamente a una sola settimana, in quanto è da ritenere che l'esame delle modifiche del nuovo codice della strada, che assorbe attualmente tutta l'attività della nostra Commissione, sarà nel frattempo portato a termine.

PRESIDENTE. Se non vi sono obiezioni, può rimanere stabilito che l'esame del disegno di legge è rinviato alla prossima seduta.

(Così rimane stabilito).

Rinvio 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 la discussione del disegno di legge: « Risoluzione consensuale della concessione della fer-

rovia Novara-Biella ed inclusione della linea nella rete statale ».

Il disegno di legge n. 476 prevede la risoluzione consensuale della concessione della ferrovia Novara-Biella, con l'esborso di 650 milioni di lire come corrispettivo di un patrimonio che passerà allo Stato. In conformità di quanto deliberato per il precedente disegno di legge n. 757, si può rinviare l'esame del disegno di legge n. 476.

Se non vi sono obiezioni, può rimanere stabilito che la discussione è rinviata alla prossima seduta.

(Così rimane stabilito).

**Seguito della discussione del disegno di legge:
Proroga del termine relativo all'esecuzione delle opere di sistemazione del promontorio di San Benigno in Genova (524).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Proroga del termine relativo all'esecuzione delle opere di sistemazione del promontorio di San Benigno in Genova ».

Faccio presente che la votazione a scrutinio segreto del disegno di legge era stata sospesa nella seduta del 12 dicembre 1958 per interpellare la Commissione del Bilancio se intendesse insistere sul proprio emendamento all'articolo 2, tendente a conservare le agevolazioni fiscali previste dall'intero articolo 38 del testo unico 16 gennaio 1936, n. 801, emendamento che non è stato approvato dalla nostra Commissione.

Do la parola al relatore, onorevole Viale.

VIALE, *Relatore*. Come già riferii nelle precedenti sedute del 12 dicembre 1958 e dell'11 marzo 1959, con questo disegno di legge si intende prorogare il termine per la esecuzione dell'opera di sistemazione del promontorio di San Benigno in Genova. Esaminammo nelle suddette sedute il parere della V Commissione (Bilancio), che subordinava il suo favorevole consenso al disegno di legge a condizione che non fosse disposto l'esonero dall'imposta comunale di consumo sui materiali da costruzione. Quando il 6 febbraio 1927 furono affidati i lavori al Consorzio autonomo del porto di Genova furono poste delle sanzioni. Tuttavia furono concesse diverse proroghe: 12 anni prima, 8 anni poi, ed infine 10. Il Governo ha per l'ennesima volta acconsentito ad una ulteriore proroga a condizione però che non venisse più concesso l'esonero, in quanto non si poteva pretendere che il

comune di Genova sostenesse ulteriori sacrifici finanziari. La Commissione Bilancio, come ho detto, ha espresso parere contrario all'esonero.

La Commissione trasporti si dichiarò unanime con la proposta del Governo, sicché fu deciso di rinviare il disegno di legge alla V Commissione permanente perché, tenuto conto delle osservazioni fatte, modificasse il suo parere. A quanto mi consta, la Commissione Bilancio non ha risposto nei termini, per cui oggi non siamo obbligati a tener conto del suo parere. Propongo, pertanto, che il disegno di legge venga approvato nel testo presentato dal Governo.

ADAMOLI. Noi siamo del parere di permettere al comune di Genova di applicare l'imposta di consumo.

TURNATURI, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Ho qui sotto gli occhi il terzo comma dell'articolo 38 del testo unico 16 gennaio 1936, n. 801, che concede al consorzio i benefici di cui abbiamo parlato. Pertanto il Governo non può che aderire alle conclusioni cui è pervenuto il relatore.

PRESIDENTE. Il testo del disegno di legge è contrario a ogni forma di esonero e ad ogni sorta di privilegio. Nella seduta del 12 dicembre scorso abbiamo già approvato gli articoli ed ora non ci resta che approvare il provvedimento nel suo complesso.

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

**Rinvio della discussione del disegno di legge:
Autorizzazione alla Cassa depositi e prestiti a concedere all'Amministrazione delle poste e dei telegrafi una anticipazione di lire 40 miliardi sui fondi dei conti correnti postali. (822).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Autorizzazione alla Cassa depositi e prestiti a concedere all'Amministrazione delle poste e dei telegrafi una anticipazione di lire 40 miliardi sui fondi dei conti correnti postali ».

Su questo importante disegno di legge la V Commissione (Bilancio) non ha espresso ancora il suo parere, ma i termini non sono scaduti. Quindi oggi non siamo in grado di poter procedere all'esame.

Rinvio pertanto l'esame del disegno di legge alla prossima seduta.

Rinvio della discussione del disegno di legge: Disciplina relativa all'impianto di radiocomunicazioni nel territorio nazionale da parte di aziende, istituzioni ed enti stranieri e norme per l'uso delle stazioni radioelettriche installate a bordo di navi mercantili e da diporto in sosta nelle acque territoriali dello Stato. (Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato) (825).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Disciplina relativa all'impianto di radiocomunicazioni nel territorio nazionale da parte di aziende, istituzioni ed enti stranieri e norme per l'uso delle stazioni radioelettriche installate a bordo di navi mercantili e da diporto in sosta nelle acque territoriali dello Stato ».

Anche per questo provvedimento, che riveste notevolissima importanza perchè aggiorna il codice postale delle comunicazioni, un po' arretrate rispetto alle nuove esigenze, sussiste l'opportunità di un rinvio dell'esame. Sono, infatti, in corso delle riunioni presso il competente Ministero per condurre un approfondito esame sulla materia, per cui su richiesta dell'onorevole sottosegretario Turnaturi e del relatore stesso si chiede un rinvio.

Se non vi sono obiezioni, può rimanere stabilito che la discussione è rinviata alla prossima seduta.

(Così rimane stabilito).

Votazione segreta

PRESIDENTE. Indico la votazione a scrutinio segreto dei disegni di legge oggi esaminati.

(Segue la votazione).

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

« Modificazioni alla legge 29 novembre 1957, n. 1155, concernente il rimborso alla

Amministrazione delle ferrovie dello Stato degli oneri e delle spese da questa sostenuti per motivi non attinenti all'esercizio ferroviario ». *(Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato)*. (719):

Presenti e votanti	36
Maggioranza	19
Voti favorevoli	36
Voti contrari	0

(La Commissione approva).

« Proroga del termine relativo all'esecuzione delle opere di sistemazione del promontorio di San Benigno in Genova ». (524):

Presenti e votanti	36
Maggioranza	19
Voti favorevoli	36
Voti contrari	0

(La Commissione approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Adamoli, Ambrosini, Amodio, Armani, Armato, Bensi, Bogoni, Boidi, Bolla, Calvaresi, Canestrari, Cappugi, Concas, Degli Esposti, Fabbri, Francavilla, Frunzio, Geffer-Wondrich, Granati, Lombardi Ruggero, Macrelli, Mancini, Marchesi, Mogliacci, Moscatelli, Petrucci, Polano, Ravagnan, Ricca, Romano Bartolomeo, Sammartino, Spadola, Terragni, Troisi, Viale e Vidali.

La seduta termina alle 12

IL DIRETTORE

DELL'UFFICIO COMMISSIONI PARLAMENTARI

Dott. FRANCESCO COSENTINO

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI