

COMMISSIONE X

TRASPORTI — POSTE E TELECOMUNICAZIONI
MARINA MERCANTILE

VII.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 22 APRILE 1959

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE MATTARELLA

INDICE

	PAG.		PAG.
Congedi:		Disegno di legge (Discussione e rinvio):	
PRESIDENTE	44	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 cor- renti postali. (822)	49
Disegno di legge (Discussione e approvazione):		PRESIDENTE	49, 50, 51
Trasferimento nei ruoli del personale delle ferrovie dello Stato del personale delle ferrovie Santhià-Biella; Monza-Mol- teno - Oggiono; Siena - Buonconvento- Monteantico; Poggibonsi-Colle Val d'Elsa. (Approvato dalla VII Commis- sione permanente del Senato). (757)	44	ARMATO, <i>Relatore</i>	49
PRESIDENTE	44, 45, 46, 48	BOGONI	50
SAMMARTINO, <i>Relatore</i>	44	ADAMOLI	50
MOSCATELLI	44, 45, 46, 48	MACRELLI	50
TROISI	45	TROISI	51
BOGONI	45, 46	SAMMARTINO	51
FRUNZIO	46	CANESTRARI	51
CAPPUGI	46, 48	Disegno di legge (Discussione e approvazione):	
ARMATO	46	Disciplina relativa all'impianto di radioco- municazioni nel territorio nazionale da parte di aziende, istituzioni ed enti stra- nieri e norme per l'uso delle stazioni ra- dioelettriche installate a bordo di navi mercantili e da diporto in sosta nelle acque territoriali dello Stato. (Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato). (825)	51
COLASANTO, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti</i>	46, 48	PRESIDENTE	51, 52, 53
DEGLI ESPOSTI	48	ROMANO, <i>Relatore</i>	51
Disegno di legge (Rinvio della discussione):		TROISI	52
Risoluzione consensuale della concessione della ferrovia Novara-Biella ed inclu- sione della linea nella rete statale. (476)	48	SPATARO, <i>Ministro delle poste e delle tele- comunicazioni</i>	52
PRESIDENTE	48	POLANO	52, 53
COLASANTO, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti</i>	48	SAMMARTINO	52
		Votazione segreta:	
		PRESIDENTE	54

La seduta comincia alle 10,30.

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

(È approvato).

Congedi.

PRESIDENTE. Comunico che sono in congedo i deputati Spadola e Terragni.

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, già approvato dalla VII Commissione permanente del Senato.

L'onorevole Sammartino ha facoltà di svolgere la sua relazione.

SAMMARTINO, *Relatore*. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi. Il presente disegno di legge, approvato dalla settima Commissione del Senato nella seduta del 18 dicembre 1958, risponde alle esigenze di fondamentale giustizia ed equità nei confronti del personale di cinque ferrovie già esercitate dall'industria privata e trasferite alla rete ferroviaria dello Stato e, precisamente, l'11 luglio 1951 la ferrovia Santhià-Biella; il 1° gennaio 1954 la ferrovia Monza-Molteno-Oggiono; il 17 marzo 1956 la ferrovia Siena-Buonconvento-Monteantico; il 1° maggio 1954 la ferrovia Poggibonsi-Colle Val d'Elsa.

Questo disegno di legge era già stato sollecitato dalla nostra Commissione in sede legislativa nella passata legislatura, esattamente nella seduta del 18 ottobre 1957 con un ordine del giorno che fu accettato anche dal Governo. Di qui il provvedimento sottoposto al nostro esame.

Il disegno di legge prevede l'inquadramento *ipso facto* del personale dipendente da queste ferrovie nel ruolo del personale delle ferrovie dello Stato. Non si tratta di moltissime unità, ma di circa 200 dipendenti e precisamente di 21 unità appartenenti al personale che presta servizio negli uffici e 207 unità appartenenti al personale esecutivo,

in tutto 228 unità. La legge prevede altresì il trattamento di quiescenza, l'immissione di questo personale nel ruolo delle ferrovie dello Stato riconoscendo a ciascun agente, all'atto dell'inquadramento, la qualifica, la relativa classe di stipendio, secondo le tabelle di classificazione annesse allo stato giuridico del personale delle ferrovie dello Stato. Il provvedimento tiene conto altresì, per ragioni di evidente equità, oltre che della posizione ricoperta da questo personale nelle ex società concessionarie, del titolo di studio, dell'anzianità maturata, della qualifica di provenienza.

Devo, inoltre, osservare che la diversa decorrenza del passaggio di questo personale alle ferrovie dello Stato, ha, a mio avviso, riflessi sul trattamento di pensione. Si è reso, quindi, necessario disporre che il fondo speciale del personale addetto ai servizi pubblici di trasporto venga trasferito al fondo pensioni delle ferrovie dello Stato.

Il provvedimento di legge, infine, non comporta un aumento di onere per lo Stato, in quanto alla spesa conseguente si farà fronte, come già si è fatto fronte in altre circostanze, con i normali stanziamenti di bilancio. Ripeto, è da tener presente che il provvedimento riguarda soltanto un numero modesto di agenti, per la quasi totalità appartenente al personale esecutivo, e che non si rende necessario un ampliamento degli organici dell'amministrazione statale in considerazione che esiste già nei ruoli una sufficiente disponibilità di posti.

Invito, pertanto, gli onorevoli colleghi a voler dare il loro voto favorevole al provvedimento.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

MOSCATELLI. Desidero presentare un emendamento all'articolo 1, perchè oltre a non ritenere giusto che dipendenti già destituiti, revocati, o comunque licenziati dalle ferrovie dello Stato, ma che siano stati successivamente assunti dalle ferrovie ex concessionarie, non possano essere trasferiti in servizio nelle ferrovie dello Stato, sono di avviso sulla opportunità di indicare una diversa decorrenza per quanto riguarda l'immissione di questo personale a far parte del personale di ruolo delle ferrovie dello Stato. Proporrei, pertanto, di sostituire alla dizione: « alla data di entrata in vigore della presente legge » la seguente: « alla data di inclusione della linea nella rete statale ». La linea Santhià-Biella, ad esempio, è stata inclusa già da 5 anni nella rete ferroviaria statale e, pertanto, può essersi verificato

in questo periodo di tempo il caso dello agente dipendente dalle ferrovie dello Stato, già licenziato, che sia stato assunto da questa ferrovia secondaria.

TROISI. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, ho raccolto diversi voti e diverse sollecitazioni perchè il provvedimento sia approvato al più presto, in modo particolare da parte di autorevoli colleghi della provincia di Siena e, sono stato informato che gli interessati sono pienamente soddisfatti del testo approvato dal Senato. Ecco perchè pregherei gli onorevoli colleghi, che intendessero presentare emendamenti, di considerare il ritardo derivante da un eventuale rinvio del disegno di legge al Senato, soprattutto in relazione alla mole di lavoro, non indifferente, che in questo periodo deve essere espletata sia al Senato che alla Camera. Mi sono permesso di fare questa osservazione pur riconoscendo i rilievi dei colleghi che potrebbero essere oggetto di ordini del giorno invitanti il Governo a tenere presente determinati suggerimenti in sede di applicazione della legge.

BOGONI. Le notizie che sono in mio possesso contraddicono quanto comunica l'onorevole Troisi. Ad esempio, in una riunione tenuta dalle A. C. L. I. di Siena, si è domandato in particolare una modifica all'articolo 2 e all'articolo 6.

PRESIDENTE. In questo momento l'onorevole Moscatelli ha presentato al secondo comma dell'articolo 1 il seguente emendamento da lui già illustrato:

Sostituire alle parole: alla data di entrata in vigore della presente legge, *le parole:* « alla data di inclusione delle linee nella rete statale ».

MOSCATELLI. Desidero poi presentare all'articolo 2 due emendamenti. Nell'articolo 2 è detto che: « il ministro dei trasporti, sentito il consiglio di amministrazione delle ferrovie dello Stato, assegnerà a ciascun agente, tenendo conto della posizione rivestita nelle società ex concessionarie, e ove occorra, del titolo di studio, la qualifica e lo stipendio, secondo i quadri di classificazione annessi allo stato giuridico del personale dello Stato... ». In questo modo, si dà facoltà al consiglio di amministrazione delle ferrovie dello Stato di decidere in base ai criteri che potranno anche essere giusti, ma che non possono essere lasciati alla discrezionalità dei funzionari delle ferrovie dello Stato, specie per gli aspetti che concernono il trattamento economico e previdenziale degli agenti stessi.

Pertanto, io proporrei di cancellare la parola: « assegnerà » sostituendola con la parola « applicherà », tenendo conto della posizione rivestita dall'agente nell'ex società concessionaria e questo per poter assicurare agli agenti un minimo di trattamento giuridico, economico e previdenziale di cui già beneficiavano prima della inclusione della linea nella rete statale. Inoltre, al secondo comma dell'articolo 2 io proporrei, dove si dice che gli stipendi assegnati avranno decorrenza agli effetti finanziari dalla entrata in vigore della presente legge, di sostituire alle parole: « dalla data di entrata in vigore della presente legge » le parole: « dalla data di inclusione delle linee nella rete statale ».

In tal modo, si consentirebbe di lasciare il beneficio della scelta tra i due trattamenti economici, quello che aveva l'agente quando era in servizio presso le società ex concessionarie e il nuovo all'atto del suo ingresso nella amministrazione ferroviaria dello Stato.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Bogoni, Ricca, Bensi, Mancini, Concas, Magliacci, Fabbri hanno proposto il seguente articolo aggiuntivo 4-bis:

« Gli agenti iscritti allo speciale Fondo per il personale addetto ai pubblici servizi di trasporto gestito dall'Istituto nazionale della previdenza sociale che, alla data del passaggio nei ruoli delle ferrovie dello Stato, abbiano oltrepassato i trentacinque anni di età, hanno facoltà di optare entro il termine di tre mesi dalla entrata in vigore della presente legge fra il Fondo pensioni per il personale delle ferrovie dello Stato ed il Fondo per il personale addetto ai pubblici servizi di trasporto ».

BOGONI. Questo emendamento si propone di dare al personale un'alternativa nella scelta fra l'uno e l'altro fondo. Infatti vi potrebbero essere dei casi in cui il personale, passando alle dipendenze delle ferrovie dello Stato, perderebbe i diritti acquisiti.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Bogoni, Ricca, Bensi, Fabbri, Mancini, Concas e Magliacci, hanno proposto il seguente emendamento all'articolo 5:

« All'ultimo comma sostituire alle parole: a 5 mensilità, le altre: a 6 mensilità ».

MOSCATELLI. Ho dimenticato di illustrare alla Commissione alcune mie modifiche di coordinamento all'articolo 4.

Per coerenza con quanto ho proposto per l'articolo 2, proporrei di sostituire, al primo e al secondo comma dell'articolo 4, le parole « dalla data di entrata in vigore

della presente legge», con le altre: «dalla data di inclusione nelle linee della rete statale».

Lascerei invece la formula «dalla data di entrata in vigore della presente legge» nel primo capoverso. Infatti in questo caso mi sembra giusto lasciarla, dato che si fissa come termine minimo per poter entrare alle dipendenze delle ferrovie dello Stato due anni di anzianità prestati nella linea concessionaria. Facciamo il caso che, nella Santhià-Biella, in questi ultimi 5 anni l'amministrazione dello Stato avesse assunto degli agenti sprovvisti di qualsiasi anzianità...

PRESIDENTE. Questa ipotesi non è possibile, in quanto l'amministrazione non può assumere che mediante concorso. Pertanto in questo caso fanno già parte delle ferrovie dello Stato.

FRUNZIO. Vorrei dire qualcosa a conforto delle osservazioni fatte dall'onorevole Troisi.

Siamo nel nostro pieno diritto di introdurre modifiche, ma questo significherebbe dover rinviare il provvedimento al Senato, il che implicherà un ulteriore ritardo nell'entrata in vigore della legge.

PRESIDENTE. Di fronte alle considerazioni fatte dagli onorevoli Troisi e Frunzio, non posso far altro che chiedere ai presentatori se insistono sui loro emendamenti.

BOGONI. Gli emendamenti da noi proposti avvantaggiano talmente la categoria, che penso valga la pena ritardare di qualche mese l'emanazione del provvedimento, purché alla fine si abbia una legge che sodisfi le aspirazioni degli interessati.

CAPPUGI. A mio avviso, vi sarebbe un sistema per raggiungere i due scopi; quello di approvare il disegno di legge nel più breve tempo, sovvenendo immediatamente alle necessità più sostanziali, che sono quelle del reale inquadramento del personale nei ruoli delle ferrovie dello Stato, e quello di considerare nello stesso tempo le proposte che sono state avanzate dai colleghi.

Questo si potrebbe fare approvando il disegno di legge nel testo pervenutoci dal Senato e invitando i colleghi a trasferire i loro emendamenti in altrettante proposte di legge di iniziativa parlamentare.

ARMATO. Mi permetto di far notare come l'accoglimento di taluni emendamenti (per esempio quello riguardante la retroattività) comporterebbe il parere della V Commissione (Bilancio), il che implica ovviamente un'ulteriore perdita di tempo. Pertanto mi associo a quanto ha detto l'onorevole Cappugi.

MOSCATELLI. Per accedere alla proposta avanzata dall'onorevole Cappugi, propongo di trasformare gli emendamenti in un ordine del giorno.

BOGONI. La proposta Cappugi, in se stessa accettabile, presenta un lato negativo: quello della sorte riservata in genere agli ordini del giorno e alle proposte di iniziativa parlamentare. Ci auguriamo pertanto che egli vorrà sottoscrivere le proposte che noi presenteremo a suo tempo.

CAPPUGI. Faremo delle proposte congiunte.

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

COLASANTO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Pregiudizialmente vorrei associarmi alla richiesta fatta dagli onorevoli Cappugi, Troisi ed altri, di approvare e subito il disegno di legge, così come ci è pervenuto dal Senato.

Entrando nel merito, occorre tener presente che questo personale deve essere inquadrato in quello delle ferrovie dello Stato senza ledere eventuali diritti acquisiti.

Per quanto riguarda l'articolo 2, occorre considerare che un impiegato delle ferrovie secondarie percepisce uno stipendio superiore a quello di un ispettore delle ferrovie dello Stato; pertanto un inquadramento in base allo stipendio è praticamente impossibile. Se mai, si dovrebbe far conservare un assegno *ad personam*.

Per quanto riguarda il trattamento previdenziale, va notato che l'introduzione di due forme di previdenza comporterebbe complicazioni di carattere amministrativo e contabile. Comunque non escludo che si possa studiare il mezzo per poter salvare i diritti acquisiti specialmente dal personale anziano. Questo potrebbe essere formulato in un ordine del giorno che l'amministrazione, nei limiti consentiti dalla legge, attuerà.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli articoli, che porrò successivamente in votazione:

ART. 1.

A decorrere dalla data di entrata in vigore della presente legge, il personale di ruolo delle ferrovie Santhià-Biella, Monza-Molteno-Oggiono, Siena-Buonconvento-Monteantico e Poggibonsi-Colle Val d'Elsa, già esercitate dall'industria privata e successivamente trasferite allo Stato, è ammesso a far parte del personale di ruolo delle Ferrovie dello Stato.

Sono esclusi dal passaggio i dipendenti già destituiti, revocati o comunque licenziati dalle Ferrovie dello Stato per motivi disciplinari che, alla data di entrata in vigore della presente legge, si trovino in servizio presso le ferrovie di cui al precedente comma, nonché gli agenti che, alla data stessa, abbiano estinto il rapporto di impiego con le predette società ex concessionarie.

(È approvato).

ART. 2.

Il Ministro dei trasporti, sentito il Consiglio di amministrazione delle Ferrovie dello Stato, assegnerà a ciascun agente, tenendo conto della posizione rivestita nelle società ex concessionarie e, ove occorra, del titolo di studio, la qualifica e lo stipendio, secondo i quadri di classificazione annessi allo stato giuridico del personale delle Ferrovie dello Stato approvato con legge 26 marzo 1958, n. 425, assegnando a tutti gli effetti la decorrenza corrispondente alla anzianità maturata nella qualifica di provenienza nelle società ex concessionarie.

Gli stipendi assegnati avranno decorrenza, agli effetti finanziari, dalla data di entrata in vigore della presente legge.

(È approvato).

ART. 3.

Sono ammessi a far parte del personale di ruolo, a decorrere dalla data di entrata in vigore della presente legge — purché in possesso degli altri requisiti normalmente richiesti — anche gli agenti non di ruolo delle ferrovie, di cui all'articolo 1, che rivestono qualifiche diverse da quelle di guardabarrera ed hanno, inoltre, alla data di entrata in vigore della presente legge, compiuto almeno due anni di effettivo servizio.

Il passaggio di cui al comma precedente avrà luogo con la qualifica di assunzione che sarà attribuita a ciascun agente dal Ministro dei trasporti, sentito il Consiglio di amministrazione, con i criteri di cui all'articolo 2. La qualifica come sopra assegnata e la corrispondente classe di stipendio iniziale avranno decorrenza dalla data di entrata in vigore della presente legge. I rapporti tra l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato e coloro che hanno incarichi in assuntoria nelle quattro ferrovie di cui all'articolo 1 saranno regolati, dal primo giorno del mese successivo a quello di entrata in vigore della presente legge, secondo le norme vigenti per gli assuntori delle Ferrovie dello Stato.

(È approvato).

ART. 4.

Il personale delle società ex concessionarie sarà iscritto al Fondo pensioni per il personale delle Ferrovie dello Stato, di cui al decreto 22 aprile 1909, n. 229 e successive modificazioni dalla data di inquadramento nei ruoli del personale delle Ferrovie dello Stato.

Il servizio prestato anteriormente a tale data presso le società ex concessionarie, con iscrizione allo speciale Fondo di previdenza per gli addetti ai pubblici servizi di trasporto gestito dall'I. N. P. S., è utile ai fini della cessazione dal servizio sia d'ufficio sia a domanda, ai sensi dello stato giuridico del personale delle Ferrovie dello Stato, nonché ai fini del trattamento di pensione ai sensi del predetto decreto. Lo speciale fondo del personale addetto ai servizi pubblici di trasporto trasferirà al Fondo pensioni delle Ferrovie dello Stato la relativa riserva matematica corrispondente ai versamenti effettuati per ciascun dipendente.

(È approvato).

ART. 5.

Gli agenti di ruolo saranno iscritti, alla data del loro passaggio nei ruoli delle Ferrovie dello Stato, all'Opera di previdenza per il personale delle Ferrovie dello Stato di cui alla legge 19 giugno 1913, n. 641, e successive modificazioni.

Il servizio prestato anteriormente a detto passaggio non è computabile agli effetti della liquidazione della indennità di buonuscita a carico dell'Opera di previdenza.

Con l'iscrizione nei ruoli delle Ferrovie dello Stato del personale delle società ex concessionarie verranno a cessare i rispettivi fondi di buonuscita previsti dall'articolo 12 dell'accordo nazionale 19 febbraio 1958, e dall'articolo 2 dell'accordo nazionale 12 gennaio 1956. I singoli conti individuali con i relativi interessi saranno introitati dall'Opera di previdenza delle Ferrovie dello Stato la quale assicurerà, in ogni caso, al personale di cui sopra un trattamento di buonuscita di importo non inferiore a 5 mensilità dell'ultimo stipendio.

(È approvato).

ART. 6.

Il personale non di ruolo di cui al precedente articolo 3 sarà iscritto al Fondo pensioni e all'Opera di previdenza del personale delle Ferrovie dello Stato dalla data della sua sistemazione in ruolo.

(È approvato).

ART. 7.

Le Casse soccorso, esistenti presso le società di provenienza a norma del regio decreto 8 gennaio 1931, n. 148, cesseranno di funzionare dalla data di entrata in vigore della presente legge e da tale data il personale sarà iscritto all'Ente nazionale di previdenza ed assistenza per i dipendenti statali secondo le norme in vigore per il personale delle Ferrovie dello Stato.

Alla liquidazione dell'attività e passività delle Casse soccorso, da operarsi ai sensi dell'articolo 6 della legge 1° agosto 1941, n. 1063, provvederà un commissario governativo, da nominarsi con decreto del Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro del lavoro e della previdenza sociale.

(È approvato).

È stato presentato dagli onorevoli Moscatelli e Bogoni il seguente ordine del giorno:

« La X Commissione (Trasporti), visto il disegno di legge n. 757, impegna il Governo, applicando a ciascun agente delle società ex concessionarie il trattamento giuridico, economico e previdenziale secondo i quadri di classificazione annessi allo stato giuridico del personale delle ferrovie dello Stato, approvato con legge 26 marzo 1958, n. 425:

1°) ad assicurare a ciascun agente il trattamento economico comunque non inferiore a quello in atto;

2°) ad assegnare a ciascun agente la qualifica tenendo conto anche del titolo di studio ».

CAPPUGI. Il contenuto dell'ordine del giorno potrebbe anche tendere ad ottenere che l'amministrazione inquadri il nuovo personale proveniente dalle ferrovie in concessione non secondo la posizione giuridica investita nella società di provenienza, ma secondo quella delle ferrovie dello Stato. L'amministrazione può inquadrare questo personale secondo la legge, in modo che il trattamento economico sia differenziato da quello giuridico. È necessario che i diritti quesiti dello sviluppo di carriera dei ferrovieri non siano alterati dalla immissione del nuovo personale e che il nuovo personale non perda una lira del trattamento economico che gode, il che si ottiene con l'assegno *ad personam*.

DEGLI ESPOSTI. Noi dobbiamo precisare ed impegnare il Governo — e in questo spirito è la formulazione dell'ordine del giorno — a non diminuire di una lira il trattamento

che questo personale gode, e ciò si ottiene attraverso il congegno dell'assegno *ad personam*. In secondo luogo, l'ordine del giorno sollecita il Governo a tener conto del titolo di studio.

PRESIDENTE. Se il Governo dichiara di convenire con quanto è stato detto fino a questo momento, credo che l'ordine del giorno potrebbe essere sufficiente; altrimenti noi dovremmo modificarlo perché non si dovrebbe dire « impegna il Governo », ma « impegna il Governo, nell'applicazione della legge, a garantire a ciascuno uno stipendio non inferiore a quello goduto ».

MOSCATELLI. Con il mio ordine del giorno intendo soprattutto fugare una preoccupazione: che a questi agenti non venga, in ogni caso, corrisposto uno stipendio inferiore a quello goduto.

DEGLI ESPOSTI. Occorre anche che il Ministero nell'assegnazione delle qualifiche tenga conto del titolo di studio.

COLASANTO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Siamo d'accordo che a nessuno deve essere fatto un trattamento economico inferiore a quello che ha attualmente e che si terrà conto anche del titolo di studio.

PRESIDENTE. Il sottosegretario di Stato pertanto aderisce all'ordine del giorno. Lo pongo in votazione.

(È approvato).

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

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

COLASANTO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Chiedo il rinvio del provvedimento perché gli uffici desiderano presentare degli emendamenti in relazione al disegno di legge n. 757 che abbiamo testé approvato. Oppure, si potrebbe rinviarne l'esame a dopo la pubblicazione sulla *Gazzetta Ufficiale* del suddetto provvedimento n. 757.

PRESIDENTE. Se non vi sono obiezioni può rimanere stabilito che l'esame viene rinviato a dopo la pubblicazione sulla *Gazzetta Ufficiale* del disegno di legge n. 757.

(Così rimane stabilito).

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 ».

L'onorevole Armato ha facoltà di svolgere la relazione.

ARMATO, *Relatore*. Il provvedimento in esame trova altri precedenti in leggi del 1950, 1951 e 1952 con le quali furono concesse autorizzazioni di spesa per l'ammontare di 55 miliardi a favore dell'azienda di Stato per i servizi telefonici e di 8 miliardi per spese di attrezzatura a favore dell'amministrazione delle poste e dei telegrafi.

Il provvedimento scaturisce da una esigenza di bilancio. Come ripetutamente è stato notato, l'impostazione del bilancio è tale per cui la spesa relativa al personale corrisponde ad una media dell'80 per cento, che via via è andata aumentando non fosse altro per una serie di provvedimenti in favore di esso. Invece si sono limitate le spese destinate all'esercizio e addirittura possono essere considerate esigue le spese destinate agli investimenti. Infatti in occasione della discussione del bilancio, lo stesso relatore notava che appena il 3 per cento della spesa era destinato agli investimenti, il 15-16 per cento alle spese di esercizio rispetto ad un complesso dell'82 per cento destinato alla spesa del personale.

Il provvedimento in esame è uno stralcio di un vecchio programma del Ministero delle poste e dei telegrafi in ordine ad un piano quadriennale che inizialmente era previsto per un ammontare di circa 90 miliardi ed era coordinato nel 1955-56, con tutta una azione al livello governativo, allo scopo di incrementare una serie di investimenti nei riguardi dei servizi del Ministero delle poste e dei telegrafi. Il provvedimento, che viene presentato, ha ridotto la cifra a 40 miliardi, che dovrebbero servire alla somministrazione di spese che sono indicate nella relazione. Ovverossia: 1°) l'ampliamento di uffici della direzione provinciale e la costruzione di uffici principali specialmente nei grossi agglomerati, allo scopo di evitare la concentrazione di servizi, in determinati locali, ed invece consentire l'espansione di essi nelle zone periferiche; 2°) la costruzione di un notevole nu-

mero di uffici postali ferroviari allo scopo di completare il programma già predisposto in tutti i capoluoghi di provincia e di ammodernare i vecchi uffici che per l'accresciuto traffico si dimostrano ormai non più rispondenti alle esigenze dei servizi; 3°) la costruzione di autocentri e autorimesse e di magazzini. Altra indicazione di spesa notevole è quella concernente la costruzione di nuove sedi di uffici locali ed agenzie e l'ammodernamento degli uffici ubicati nei comuni delle province. Infatti, è avvenuto che con la legge n. 656 di cinque anni or sono, l'amministrazione delle poste a differenza del passato deve pagare l'affitto di questi locali e ancora oggi, nonostante il notevole programma di acquisti di immobili e di costruzioni, attuato in quest'ultimi anni, circa il 40 per cento dei locali sono presi ancora in locazione da privati. Tenendo conto, poi, che nel 1960 vi sarà lo sblocco dei fitti, l'amministrazione delle poste attraverso questo programma di costruzioni si vuol premunire. Ecco perché, ripeto, si va sviluppando quel programma di costruzioni e di acquisti per addvenire al passaggio, anche in proprietà, di altri immobili ed alla costituzione patrimoniale relativa ai locali siti negli uffici comunali.

Vi è, inoltre, un'indicazione di spesa riguardante la meccanizzazione e il potenziamento degli impianti tecnologici e un'altra indicazione di spesa riguardante il potenziamento del parco degli automezzi, al fine di rendere più agevole e più veloce il servizio, oltre alla previsione di spesa per gli arredi degli uffici, specie quelli di nuova costruzione.

Infine, vi è un'ultima indicazione, quella del concorso nella spesa per l'attuazione del nuovo piano telegrafico nazionale, che inizialmente era concepito come piano telegrafico nazionale. L'attuazione di tale piano ha per scopo la realizzazione della commutazione automatica degli uffici telegrafici dei vari comuni onde evitare le perdite di tempo che in atto sono registrate, in quanto i piccoli comuni, ricevute le richieste di telegrammi, devono poi ritrasmetterle telegraficamente ai capoluoghi di provincia e questi a loro volta a destinazione. Questa iniziativa non può non avere il nostro consenso quando si pensi che circa il 40 per cento degli uffici postali, specie quelli ubicati nei comuni, non sono idonei ad assolvere con speditezza questo servizio.

La proposta che mi permetto di avanzare, poi, è questa: poichè la legge prevede in complesso una spesa di 40 miliardi che può essere

distribuita in cinque anni, tutto il piano di costruzione concernente il potenziamento in generale dei servizi postelegrafonici potrebbe essere collegato al piano di pontenziamento, di cui avremo occasione di occuparci nella prossima discussione del bilancio delle poste e telecomunicazioni.

Naturalmente il problema si riallaccia a quello dell'adeguato finanziamento delle spese dell'amministrazione postelegrafonica la quale, non potendo ancora beneficiare di una legge che prevede il rimborso delle spese extra aziendali, è costretta ad adeguare la sua politica della spesa a quelle che sono le entrate, che non sono tali da consentire la realizzazione di un programma di investimenti per l'ammodernamento degli impianti. Sarebbe estremamente augurabile che l'amministrazione sul piano generale potesse risolvere questo problema di autofinanziamento. Pertanto, noi riteniamo che debba essere accolta questa richiesta di 40 miliardi nella speranza che ad essa possa far seguito l'attuazione del programma di investimenti già predisposti.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

BOGONI. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, il provvedimento sottoposto al nostro esame è di grande importanza e richiede una ingente spesa la quale grava in modo particolare sopra le modeste possibilità della cassa depositi e prestiti. Noi domandiamo, pertanto, di rinviare la discussione del provvedimento per consentirci la possibilità di uno studio più approfondito della questione.

ADAMOLI. Sul merito del provvedimento siamo fundamentalmente d'accordo perché si tratta di concedere al Ministero delle poste e telecomunicazioni i mezzi necessari per incominciare ad applicare un piano di ammodernamento dei servizi. Tuttavia, non possiamo esimerci dall'osservare che il provvedimento riguarda uno stralcio del piano e non affronta tutti i problemi che assillano il settore che ci riguarda e che avrebbero meritato di essere affrontati con maggiore decisione. Ora, il limite di questo disegno di legge è dato proprio dalla forma di finanziamento, perché, pur essendo d'accordo sul piano come è stato presentato (anche se si conoscono soltanto alcuni aspetti), quando si scende all'esame della forma del finanziamento attraverso le anticipazioni al tesoro con i fondi della Cassa depositi e prestiti, si deve constatare la rottura di un principio costituzionale. Da anni si discute sul modo e sui mezzi finanziari di cui dispone lo Stato per sopperire alle necessità dei comuni e

delle province. La Cassa depositi e prestiti fu istituita essenzialmente per finanziare questo settore della vita pubblica. Vero è che poi con delle speciali leggi si è anche ammessa la possibilità di finanziare opere dello Stato, ma questo fu ritenuto possibile nel caso che i fondi della Cassa depositi e prestiti fossero poi reimpiegati e non è questo il caso. Devo ricordare che i Comuni hanno richiesto finanziamenti alla Cassa depositi e prestiti per un importo di oltre 600 miliardi; richieste a tutt'oggi non soddisfatte. Ora, che cosa devono fare i comuni per risolvere i drammatici problemi che assillano la vita delle loro popolazioni? Come si potrà venire loro incontro se si continua a distogliere dalle disponibilità della Cassa depositi e prestiti mezzi che vengono destinati ad altri settori della vita pubblica? Questo sistema è stato introdotto dal fascismo per sopperire a certe esigenze e per affrontare certe spese che riteneva più adatte alla sua politica. Attraverso il tempo si è fatto man bassa delle disponibilità della Cassa depositi e prestiti. Io potrei ricordare una serie di ordini del giorno, votati sia alla Camera sia al Senato a questo proposito, e la stessa dichiarazione dell'onorevole Pella tendenti ad evitare l'utilizzazione delle leggi speciali che permettono di richiedere fondi alla Cassa depositi e prestiti. Inoltre, noi non vediamo la ragione per la quale il Ministero delle poste e telecomunicazioni, nell'approntare il suo piano, non abbia scelto la strada che permetteva anzitutto di attuarlo completamente (perché questi 40 miliardi non sono sufficienti in quanto il piano prevederebbe una spesa di 90 miliardi per la sua completa realizzazione). Il Ministero avrebbe potuto ricorrere ad una forma di prestiti diretti, ad autofinanziamenti. Questa, mi sembra, sia stata la strada che è stata scelta dal Ministero dei trasporti. Non è opportuno chiedere soltanto i fondi alla Cassa depositi e prestiti tanto più che il mercato finanziario è in questo momento ricco di mezzi.

MACRELLI. Nella mia regione questa situazione non si verifica. Forse a Genova sono le floride condizioni economiche locali che lo consentono.

ADAMOLI. Il caso di Genova è particolare, anche se si può criticare il modo con cui si è coperta una sottoscrizione per 5 miliardi in 40 minuti. Non desidero sollevare polemiche, ma rilevo il fatto puramente dal punto di vista finanziario.

Ripeto, pur essendo d'accordo sul merito del provvedimento, noi non possiamo con-

sentire sulla forma di finanziamento che è stata scelta, la quale contrasta appunto con l'indirizzo per il quale ci siamo sempre battuti da anni insieme ai colleghi di parte socialista. Appunto per questo, alcuni colleghi socialisti e comunisti hanno presentato un provvedimento che ha per scopo di bloccare i quattro quinti delle disponibilità finanziarie della Cassa depositi e prestiti a favore dei comuni e delle province, e nello stesso tempo di obbligare lo Stato a restituire entro 5 anni i fondi che abbia preso in prestito per i suoi finanziamenti. Se si dovesse insistere sulla approvazione del presente disegno di legge n. 822 noi saremmo costretti ad astenerci. Io vorrei pregare l'onorevole Ministro di voler prendere in esame un'altra forma di finanziamento.

PRESIDENTE. La proposta di rinvio dell'onorevole Bogoni è preliminare e, pertanto, è su questa proposta che noi dobbiamo decidere.

TROISI. Poiché la Commissione del bilancio ha espresso parere favorevole, mi sembra che abbiamo gli elementi per pronunciarci.

SAMMARTINO. Vorrei pregare l'onorevole Bogoni di ritirare la richiesta di rinvio, tenendo conto che il disegno di legge è stato presentato fin dal mese di gennaio e che la Commissione bilancio ha espresso il parere favorevole il 27 febbraio.

BOGONI. Mi permetto di insistere sull'opportunità di un breve rinvio, per avere la possibilità di chiarire le obiezioni mosse dal collega Adamoli.

CANESTRARI. Rivolgo anch'io preghiera al collega Bogoni di ritirare la sua richiesta.

PRESIDENTE. Di fronte alle insistenze dell'onorevole Bogoni, penso che potremmo accedere alla sua richiesta di rinvio anche perché, una volta approvato il disegno di legge di modifiche al codice della strada, potremo procedere rapidamente nei nostri lavori.

Se non vi sono obiezioni, rimane stabilito che il seguito della discussione è rinviato alla prossima seduta.

(Così rimane stabilito).

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 radiocomuni-

cazioni 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 ».

Il disegno di legge è stato già approvato dalla VII Commissione permanente del Senato.

Il relatore, onorevole Romano, ha facoltà di svolgere la relazione.

ROMANO, Relatore. Il provvedimento al nostro esame riguarda la concessione dei servizi di telecomunicazioni ad aziende, istituzioni ed enti stranieri e relative norme per l'uso delle stazioni radioelettriche installate a bordo di navi mercantili e da diporto in sosta nelle acque territoriali dello Stato. Come gli onorevoli colleghi sanno, la concessione di detti servizi ad uso pubblico e privato è disciplinata dal codice postale e delle telecomunicazioni, il quale dispone che i concessionari, i quali intendano stabilire comunicazioni telegrafiche, telefoniche o radioelettriche, devono, fra gli altri requisiti, risultare in possesso della cittadinanza italiana.

D'altra parte lo sviluppo e la diffusione dei mezzi di radiocomunicazione non consentono più che siano privi di questi mezzi le imprese o le rappresentanze commerciali estere, le società di navigazioni aeree postali, le aziende di stampa e di informazione e tutti quegli altri uffici stranieri che hanno proprie rappresentanze nel nostro paese.

In tal modo, il problema assume aspetti complessi, specialmente per le rappresentanze diplomatiche estere accreditate presso il nostro Governo, e perciò occorre disciplinare la materia in modo che, con precise e determinate garanzie, siano assicurati l'impianto e l'esercizio di radiocollegamenti ufficiali di servizio delle predette rappresentanze diplomatiche con il paese rappresentato.

Il disegno di legge al nostro esame, che tende appunto a disciplinare la materia, si compone di 7 articoli.

L'articolo 1 sancisce che, in caso eccezionale, possa essere accordata ad aziende o istituzioni non in possesso del requisito della nazionalità la concessione prevista dall'articolo 251 del codice postale e delle telecomunicazioni, purché sussistano le condizioni sostanziali e procedurali richieste nei confronti dei cittadini italiani, in particolare la concorrenza di ragioni di pubblico interesse. Richiama inoltre l'osservanza delle altre disposizioni in materia e prescrive che, oltre all'esercizio del normale potere discrezionale

del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni, la concessione non possa essere accordata per un periodo superiore ad un anno, salvo rinnovo, e sia subordinata al parere favorevole dei Ministeri degli affari esteri, della difesa e dell'interno, e al trattamento di reciprocità da parte dello Stato di appartenenza del concessionario straniero. Dal beneficio vengono esclusi i radioamatori stranieri.

L'articolo 2 prevede la possibilità di concedere l'impianto e l'esercizio di stazioni radioelettriche trasmettenti e riceventi alle sedi di rappresentanze estere nelle quali si trovi la cancelleria diplomatica, sempre a condizione che viga il trattamento di reciprocità.

Gli articoli 3, 4 e 5 stabiliscono le condizioni cui sono subordinate le concessioni previste nell'articolo 2 e la eventuale revoca della concessione.

L'articolo 6 fissa le norme transitorie per definire la posizione di quelle rappresentanze diplomatiche che abbiano già installato gli impianti radioelettrici.

L'articolo 7, infine, disciplina, in forma più razionale, il divieto dell'uso degli apparati radiotelegrafici e radiotelefonici di bordo, installati su navi mercantili e da diporto che si trovano in sosta nelle acque territoriali dello Stato.

Nella mia qualità di relatore, esprimo parere favorevole ed invito la Commissione ad approvare il provvedimento.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

TROISI. Mi associo alla proposta del relatore, perché ritengo necessario e indispensabile che la materia in questione sia finalmente disciplinata.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la discussione generale.

SPATARO, *Ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. Il Governo è favorevole all'approvazione del provvedimento.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli articoli. Ne do lettura:

ART. 1.

La concessione per l'impianto e l'esercizio delle stazioni radioelettriche fisse e terrestri di cui all'articolo 251 del Codice postale e delle telecomunicazioni, approvato con il regio decreto 27 febbraio 1936, n. 645, può essere accordata dal Ministero delle poste e delle telecomunicazioni, in caso eccezionale e secondo le disposizioni in materia, previo

parere favorevole dei Ministeri degli affari esteri, della difesa, e dell'interno, ad aziende od istituzioni non in possesso del requisito della nazionalità previsto dall'articolo 173 del predetto Codice, a condizione di reciprocità da parte degli Stati esteri di appartenenza.

La concessione è accordata per un periodo non superiore ad un anno, salvo rinnovo.

Nulla è innovato in merito a quanto disposto con il decreto del Presidente della Repubblica 14 gennaio 1954, n. 598, contenente norme per la concessione di licenze per l'impianto e l'esercizio di stazioni di radioamatori.

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Passiamo all'articolo 2. Ne do lettura:

« La concessione per l'impianto e l'uso di stazioni trasmettenti e riceventi può essere accordata, a condizione di reciprocità da accertarsi dal Ministero degli affari esteri, alle Rappresentanze diplomatiche estere situate sul territorio italiano, limitatamente alla sede in cui trovansi la cancelleria diplomatica, con le norme e le modalità indicate nei successivi articoli.

Analogha concessione può essere accordata agli Enti internazionali cui, in virtù di accordi internazionali, siano riconosciute, nel territorio nazionale, agevolazioni in materia di comunicazioni analoghe a quelle spettanti alle Rappresentanze diplomatiche ».

POLANO. Vorrei sapere perché, una volta accertata la reciprocità, la concessione non debba essere obbligatoria. A me non sembra che vi siano motivi validi per sostenere la discrezionalità della concessione, e pertanto propongo che, al secondo comma, le parole « può essere accordata » siano sostituite dalle parole « deve essere accordata ».

SAMMARTINO. È evidente che, sussistendo la reciprocità, la concessione sarà sempre accordata. Mi sembra però che non sia il caso di cambiare la dizione, ad evitare un ritorno del provvedimento al Senato.

SPATARO, *Ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. È necessario tener presente che siamo in tema di concessioni e non di obblighi. Lo Stato, tenute presenti tante considerazioni, può fare simili concessioni: nel caso specifico, prevede la reciprocità del trattamento. È evidente che, per ragioni diplomatiche, lo Stato non negherà mai la concessione quando esista la reciprocità; però, è altrettanto opportuno che, trattandosi

appunto di concessione, non si adoperi la forma obbligatoria.

D'altra parte, essendo stato già il provvedimento approvato dal Senato, e non essendovi nulla da temere per la dizione usata, vorrei pregare l'onorevole Polano di ritirare l'emendamento.

POLANO. Tenuto conto delle dichiarazioni del Ministro, ritiro l'emendamento.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo 2, di cui ho dato dianzi lettura.

(È approvato).

Passiamo agli altri articoli che, non essendovi osservazioni ed emendamenti, porrò successivamente in votazione.

ART. 3.

La concessione di cui al precedente articolo 2 può essere accordata alle seguenti condizioni:

a) l'uso degli impianti radioelettrici deve essere limitato al traffico ufficiale di servizio della Rappresentanza diplomatica con lo Stato di appartenenza, escluso il traffico di stampa ed i messaggi personali e qualsiasi collegamento con altri Paesi;

b) la potenza della stazione trasmittente non deve essere superiore a quella necessaria per il collegamento con lo Stato di appartenenza;

c) l'esercizio della stazione deve essere affidato a personale tecnicamente idoneo;

d) l'esercizio della stazione non deve in alcun modo interferire o disturbare i servizi di telecomunicazioni in Italia;

e) il Ministero delle poste e delle telecomunicazioni può prescrivere particolari accorgimenti tecnici per la eliminazione dei disturbi o interferenze eventualmente derivanti dall'esercizio della stazione, e, in caso di persistenza di questi, sospendere la concessione o revocarla;

f) la stazione non può far uso di frequenze diverse da quelle assegnate dal Ministero delle poste e delle telecomunicazioni;

g) qualsiasi variazione nella consistenza e nelle caratteristiche degli impianti deve essere preventivamente autorizzata dal Ministero delle poste e delle telecomunicazioni;

h) per il controllo delle caratteristiche degli impianti la Rappresentanza estera deve impegnarsi ad aderire alle richieste di accesso ai locali della stazione da parte di funzionari del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni, debitamente autorizzati.

(È approvato).

ART. 4.

Per il rilascio della concessione di cui all'articolo 2 le Rappresentanze interessate debbono avanzare domanda al Ministero degli affari esteri specificando la località di impianto, le caratteristiche tecniche e l'impiego delle apparecchiature.

Il rilascio della concessione è effettuato dal Ministero delle poste e delle telecomunicazioni di concerto con il Ministero degli affari esteri, con la procedura di cui agli articoli 169, lettera a), e 251 del Codice postale e delle telecomunicazioni, approvato con il regio decreto 27 febbraio 1936, n. 645.

L'atto di concessione deve specificare le condizioni alle quali è subordinato l'impianto e l'esercizio degli apparati, il termine di scadenza e le modalità per l'eventuale rinnovo.

(È approvato).

ART. 5.

Fermo il disposto dell'articolo 3, lettera e), della presente legge, la concessione è revocata qualora non venga osservata una qualsiasi delle condizioni alle quali il rilascio è stato subordinato.

Essa può altresì essere revocata, sospesa o sottoposta a particolari modalità di esercizio, in caso di gravi necessità pubbliche, con provvedimento insindacabile del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni, da comunicarsi per il tramite del Ministero degli affari esteri.

(È approvato).

ART. 6.

Le Rappresentanze diplomatiche estere in Italia, che abbiano già installato impianti radioelettrici, debbono presentare domanda di concessione al Ministero degli affari esteri, con la procedura di cui al precedente articolo 4, entro 60 giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, dando notizia degli impianti medesimi.

(È approvato).

ART. 7.

L'articolo 3 del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 22 gennaio 1947, n. 215, è sostituito dal seguente:

« È vietato di far uso delle stazioni radiotelegrafiche e radiotelefoniche delle navi mercantili e da diporto in sosta nelle acque dello Stato, o che siano in partenza, salvo per avviso o richiesta di soccorso in caso di pericolo, ovvero per motivi di urgenza nella pri-

ma mezz'ora dopo l'arrivo, o quando le comunicazioni con la terra siano impedita da forza maggiore o vietate per misure sanitarie.

L'Autorità marittima portuale ha facoltà di procedere alla chiusura a chiave e al suggellamento delle porte di accesso agli impianti radiotelegrafici e radiotelefonici o alla inutilizzazione temporanea di detti impianti.

Le chiavi devono essere consegnate al comandante della nave che rimane, a tutti gli effetti di legge, custode della integrità dei sigilli.

Il dissuggellamento e la riapertura delle porte o il ripristino della funzionalità degli impianti sono eseguiti dal comandante della nave dopo l'uscita di questa dalle acque territoriali, salva la facoltà di procedervi in ogni momento nei casi di pericolo e richiesta di soccorso e sempreché manchi la possibilità di comunicare comunque con la terra ferma.

Il comandante della nave deve anche provvedere alla riapertura delle porte e al ripristino della funzionalità degli impianti nei casi di visite di ispezione o di collaudo da parte dei funzionari dei Ministeri delle poste e delle telecomunicazioni, della marina mercantile e della difesa-marina, all'uopo incaricati.

I trasgressori del presente articolo sono puniti con l'ammenda da lire 20.000 a lire 80.000 e con l'arresto fino a un anno, separatamente o cumulativamente ».

(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 oggi esaminati.

(Segue la votazione).

Comunico il risultato della votazione segreta dei disegni di legge:

« Trasferimento nei ruoli del personale delle ferrovie dello Stato del personale delle

ferrovie Santhià-Biella; Monza- Molteno-Og- giono; Siena-Buonconvento- Monteantico; Poggibonsi-Colle Val d'Elsa. *(Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato).* (757).

Presenti e votanti 30

Maggioranza 16

Voti favorevoli 30

Voti contrari 0

(La Commissione approva).

« Disciplina relativa all'impianto di radio- comunicazioni 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 di- porto in sosta nelle acque territoriali dello Stato. *(Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato).* (825).

Presenti e votanti 30

Maggioranza 16

Voti favorevoli 30

Voti contrari 0

(La Commissione approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Adamoli, Ambrosini, Amodio, Armato, Armosino, Bardanzellu, Bianchi Gerardo, Bogoni, Calvaresi, Canestrari, Concas, Degli Esposti, Fabbri, Francavilla, Frunzio, Geffer- Wondrich, Granati, Macrelli, Marchesi, Mat- tarella, Mogliacci, Moscatelli, Petrucci, Po- lano, Ravagnan, Romano Bartolomeo, Sam- martino, Simonini, Troisi, e Vidali.

Sono in congedo:

Spadola e Terragni.

La seduta termina alle 11,50

IL DIRETTORE
DELL'UFFICIO COMMISSIONI PARLAMENTARI
Dott. FRANCESCO COSENTINO
