

## COMMISSIONE VIII

## TRASPORTI - COMUNICAZIONI - MARINA MERCANTILE

## XXVII.

## SEDUTA DI VENERDÌ 3 FEBBRAIO 1950

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **ANGELINI**

## INDICE

	PAG.		PAG.
<b>Congedi:</b>		<b>Disegno di legge (Discussione e approvazione):</b>	
PRESIDENTE . . . . .	286	Modificazioni al Codice postale e delle telecomunicazioni approvato con regio decreto 27 febbraio 1936, n. 645 (elevazione del limite del credito infruttifero, iscritto in conto corrente postale) (983) . . . . .	295
<b>Per una eccezione di incostituzionalità:</b>		PRESIDENTE . . . . .	295, 296
SERBANDINI . . . . .	286	CORONA GIACOMO, <i>Relatore</i> . . . . .	295, 296
PRESIDENTE . . . . .	286	SPOLETI . . . . .	296
<b>Disegno di legge (Discussione e approvazione):</b>		JERVOLINO ANGELO RAFFAELE . . . . .	296
Modificazioni al decreto legislativo 17 maggio 1946, n. 485, concernente la concessione all'industria privata della costruzione e dell'esercizio della ferrovia Circumflegrea. (958) . . . . .	286	MONTICELLI . . . . .	296
PRESIDENTE . . . . .	286, 288, 290, 291, 292, 293	CARONITI . . . . .	296
FIRRAO, <i>Relatore</i> . . . . .	286, 288, 289, 290, 291, 292, 293, 294	DE PALMA . . . . .	296
LOMBARDI RICCARDO . . . . .	288, 292	<b>Disegno di legge (Discussione e rinvio):</b>	
MATTARELLA, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti</i> . . . . .	289, 290, 292, 293, 294	Norme generali per le modificazioni alle condizioni e tariffe per il trasporto delle persone e delle cose sulle ferrovie dello Stato. (844) . . . . .	296
JERVOLINO ANGELO RAFFAELE . . . . .	290, 291, 292, 293	PRESIDENTE . . . . .	296, 297, 298, 299, 300
DE PALMA . . . . .	290	MONTICELLI, <i>Relatore</i> . . . . .	296, 297, 298, 299
PERTUSIO . . . . .	291, 292	MATTARELLA, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti</i> . . . . .	298, 299, 300
PETRUCCI . . . . .	291	FIRRAO . . . . .	299
CARONITI . . . . .	292	VERONESI . . . . .	299
COLASANTO . . . . .	293	SERBANDINI . . . . .	299
<b>Disegno di legge: (Rinvio della discussione):</b>		<b>Votazione segreta:</b>	
Modificazioni all'ordinamento del personale dipendente dal Ministero delle poste e delle telecomunicazioni. (935) . . . . .	295	PRESIDENTE . . . . .	300
PRESIDENTE . . . . .	295		

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 3 FEBBRAIO 1950

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

SEMERARO SANTO, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente. (*È approvato*).

**Congedi.**

PRESIDENTE. Comunico che sono in congedo i deputati Nicotra Maria e Orlando.

**Per una eccezione di incostituzionalità.**

SERBANDINI. Signor Presidente, la Commissione è riunita oggi in sede legislativa e quindi, come prescrive l'articolo 40 del Regolamento, con l'intervento dei ministri. Ora, poichè fino ad oggi non vi è stato un voto di fiducia al nuovo Governo, sarebbe stato corretto — secondo la Costituzione — che si attendesse quel voto prima che la Commissione si riunisse in sede legislativa.

Qualche collega ieri, cercando argomenti polemici contro questa tesi, ha detto che in questo modo il Parlamento rinuncerebbe a legiferare. A me pare che la questione più importante, e cioè il compito del Parlamento, sia quello di dare l'investitura al Governo, di dare al Governo la sua piena responsabilità onde esso sia diretta espressione del popolo. Questa è una grande conquista che la Costituzione ha sancito.

Noi eleviamo perciò qui la nostra protesta e facciamo le nostre riserve circa l'interpretazione che per noi è violazione) di un principio così fondamentale della nostra Costituzione.

PRESIDENTE. Ritengo che non si possa discutere su questo argomento perchè la decisione adottata ieri dalla Camera costituisce preclusione a che si possa ritornare sulla questione in sede di Commissione. Quindi, procediamo senz'altro allo svolgimento dell'ordine del giorno, dando atto a verbale delle riserve dell'onorevole Serbandini.

**Discussione del disegno di legge: Modificazioni al decreto legislativo 17 maggio 1946, n. 485, concernente la concessione alla industria privata della costruzione e dell'esercizio della ferrovia Circumflegrea. (958).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Modificazioni al decreto legislativo 17 maggio 1946, n. 485, concernente la concessione alla industria privata della costruzione e dell'esercizio della ferrovia Circumflegrea.

L'onorevole Firrao, relatore, ha facoltà di svolgere la sua relazione.

FIRRAO, *Relatore*. Onorevoli colleghi, la ferrovia Circumflegrea venne concessa con decreto legislativo 17 maggio 1946, n. 485.

Nel 1946 — come si ricorderà e come ancor oggi incombe — urgeva il problema della disoccupazione: Napoli si preoccupava di dare lavoro e, nello stesso tempo, di creare i presupposti del suo sviluppo ulteriore. Le autorità locali — il Comitato di liberazione nazionale di allora e il sindaco — si fecero araldi di questa iniziativa che era parlata dalla Società concessionaria della ferrovia Cumana.

La società concessionaria di tale ferrovia peraltro non era privata; ma con capitale azionario di proprietà dell'Ente autonomo Volturno, ente di diritto pubblico.

Così queste istanze trovarono accoglimento nel ministro dei trasporti, di allora, oggi qui presente, l'onorevole Lombardi, e da parte dell'allora ministro del tesoro onorevole Corbino. Entrambi diedero il via alla legge che stanziava 1.300.000.000 per la costruzione di questa ferrovia. L'opera aveva essenzialmente lo scopo di creare i presupposti dello sviluppo urbanistico di Napoli nella sua zona occidentale che, mediante un traforo, veniva messa a disposizione di Napoli, aprendo alle sue iniziali zone flegrea, e schiudendo nuove prospettive al risanamento igienico ed allo sviluppo della città ora così congestionata nella sua superficie urbana.

Dal punto di vista ferroviario si trattava di risolvere questo problema: la ferrovia Cumana era estremamente congestionata dal traffico durante la stagione estiva, suo caratteristico periodo di punta, e si presentava la necessità di un raddoppio del binario; sarebbe stata questa una soluzione molto onerosa, alla quale fu preferita l'altra della costruzione della Circumflegrea, strettamente legata allo sviluppo di altre zone periferiche popolate, e alla possibilità dello sviluppo della urbanizzazione per Napoli. Si è pensato in certo modo a creare una ferrovia non avente carattere di ferrovia provinciale, ma piuttosto di ferrovia metropolitana.

Questa brillante iniziativa che Napoli si attendeva di veder rapidamente realizzata, trovò disgraziatamente l'ostilità di alcuni uffici. L'onorevole Lombardi, con una energia di cui ancora oggi gli debbo dare atto, diede corso a questa legge senza attendere il beneplacito degli uffici dipendenti. Questo fatto creò un certo risentimento negli uffici mede-

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 3 FEBBRAIO 1950

simi, e una volta andato via il ministro Lombardi, questa legge è stata boicottata mentre, per essere operativa, aveva bisogno di una ulteriore regolamentazione. L'ostilità degli uffici fu resa più efficiente dalla ostilità delle banche, il cui concorso era il presupposto necessario perché la costruzione della ferrovia potesse essere iniziata. Si tentò di ostacolare questa iniziativa anche da alcuni gruppi che per motivi d'indole economica contrastano una dilatazione urbanistica della città nella sua parte occidentale. Ostilità queste che risultarono ancor più efficienti perché contrastavano con un organismo economicamente debole quale è un ente pubblico, sicché i lavori iniziati furono arbitrariamente sospesi per disposizione degli uffici e successivamente la società non fu in condizioni di poter riprendere e portare in porto i lavori, per la profonda incidenza dei mutati valori dei costi rispetto alla somma preventivata. In queste condizioni, solo due anni dopo la convenzione che era prevista dalla legge del 1946 potette essere firmata. Questa convenzione che la società fu obbligata a firmare fu articolata con condizioni che in partenza si sapeva essere state formulate dagli uffici in modo tale da rendere impossibile l'esecuzione delle opere. Quando questo scopo apparvé chiaro a tutti, fu naturale la reazione delle autorità locali, politiche e governative, tanto che fu indotto l'ufficio a modificare avviso e a concretare i provvedimenti atti a realizzare l'opera stabilita per legge dello Stato. Di qui la presente legge all'esame di questa Commissione. Anzi, questa volta si è venuto incontro finalmente, ancorché con ritardo di molti anni, alle esigenze della società, perché possa adempiere al compito che viene ad essa commesso. E qui sarebbe il caso di chiederci chi sia il responsabile di questo ritardo, e se non lo si debba perseguire, giacché non è soltanto un danno e un ritardo che si ripercuote in svantaggio per la società, ma è un danno anche per l'Esercizio, perché quel miliardo e 300 milioni stanziati allora erano sufficienti a coprire non solo il primo gruppo di opere della ferrovia, ma avrebbero in parte finanziato il secondo e il terzo; col ritardo avuto, il margine previsto è andato completamente assorbito dall'incremento dei prezzi, e così circa 500 milioni si sono volatilizzati con un corrispondente danno per l'economia del paese.

La legge che è al nostro esame non solo consente alla società di portare il lavoro a compimento, ma anche la solleva da

ogni soggezione bancaria, e mette la società nella condizione di poter fare a meno praticamente di credito in quanto sono disponibili le somme già accantonate per l'esecuzione di questi lavori: si tratta di 650 milioni che gravano sul bilancio dello Stato in conto residui, e 390 milioni maturano nel corso dei lavori, atteso che il miliardo e 300 milioni è ripartito in dieci annualità. Rimarrebbero prontamente inesigibili solo tre annualità, ma anche per questo importo la legge prevede che possano essere rilasciati alla società corrispondenti certificati di liquidazione definitiva dei lavori. Consentendo la legge il totale pagamento dei lavori man mano che andranno eseguiti, il problema finanziario viene ad essere risolto completamente per la società.

Spetta a me, deputato napoletano, esprimere il rammarico che in questa revisione, pur riconoscendosi il dovere di aggiornamento dei prezzi, non si sia sentito il bisogno di aumentare corrispondentemente lo stanziamento del miliardo e 300 milioni fatto nel 1946, somma questa che evidentemente oggi ha spostato negativamente le sue capacità di rendimento in opere. Tuttavia io non sento di poter insistere su questo punto perché andremmo incontro a nuove difficoltà, ad ulteriori rinvii, mentre questo provvedimento deve significare immediato inizio di questi importanti lavori nella zona flegrea. Ecco perché io mi permetto di raccomandare alla approvazione dei colleghi della Commissione questo provvedimento.

Prima di passare all'esame dei singoli articoli di questa elaborazione legislativa, su di un punto mi pare ci si debba tener fermi e cioè che attraverso eventuali emendamenti nessuna nuova difficoltà deve essere frapposta dagli uffici al pronto inizio dei lavori. È la preoccupazione più importante che tien conto delle pressanti istanze di lavoro in quella zona della plaga napoletana. È così che il tracciato previsto dalla legge del '46 per la ferrovia, dovrebbe essere in certo senso, pur nel rispetto della esigenza accennata, tenuto fermo. Giacché è avvenuto che non solo l'eccedenza che era prevista fra i lavori del primo gruppo di opere e il contributo statale complessivo è andata completamente assorbita dagli aumenti dei costi, ma si è dovuto, allo scopo di mantenere la spesa nel limite di un miliardo e 300 milioni, decurtare lo stesso tracciato della linea ferroviaria da costruire. Infatti, mentre prima era previsto che dovessero comprendersi due diramazioni, queste sono

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 3 FEBBRAIO 1950

state soppresse con la nuova legge in esame, in quanto i fondi non sono più sufficienti alla bisogna. Su questo mi permetto di richiamare l'attenzione dei colleghi della Commissione.

Per la prima diramazione, Torregaveta-Miseno, erano già in corso i provvedimenti di espropriazione, e per questo tratto la società aveva già provveduto alla costruzione delle opere d'arte, di modo che la linea Torregaveta-Miseno oltre i caselli e le stazioni ha bisogno dell'armamento e dell'elettrificazione. Sono quattro chilometri di linea che non debbono considerarsi dalla società come un grave onere, qualora si pensi che questo tratto, che va considerato più propriamente come un prolungamento della ferrovia Cumana, sarà un tratto ad alto rendimento per la società che ne dovrà avere l'esercizio. Occorre poi tener conto che la società in origine aveva l'obbligo di costruire in proprio l'ulteriore completamento delle opere per tutta la Circumflegrea. Questo modesto sacrificio vien chiesto alla società diluito nel tempo sicché queste opere potranno essere successive a quelle previste per la Circumflegrea vera e propria e non interferire con la stessa. Anzi le pattuizioni fra la società e lo Stato relative a questo onere dovrebbero essere successive e separate da quelle già concordate per la legge in esame integrandosi piuttosto con i rapporti fra società e Stato per la ferrovia Cumana. La società non deve sopportare per questo tratto spese per l'acquisto del materiale mobile, in quanto lo stesso materiale che arriva a Torregaveta potrà proseguire per Miseno. Si tenga presente a questo riguardo che con questa legge viene dato un concorso per le spese di espropriazione di questo tratto e per rimborso delle opere d'arte già eseguite. Con ciò si manterrebbe integra questa parte di tracciato previsto non solo dalla legge del '46 ma compresa come impegno di prolungamento della ferrovia Cumana della quale più propriamente fa parte, nella convenzione relativa alla elettrificazione della Torregaveta-Miseno. Si tratterebbe di mantenere così un impegno già previsto per ben due volte da leggi precedenti.

Per quanto riguarda il tratto Torregaveta-Monte di Procida, non essendo stato fatto finora nessun lavoro in questa zona, poiché l'onere di costruzione per la sua entità non può essere posto a carico della società mi permetto di invocare, come emendamento all'articolo 1, un capoverso nel quale venga stabilito che con successivo provvedimento, sarà provveduto anche a questo tratto ulteriore.

Dopo queste sole raccomandazioni io non avrei altro da aggiungere se non la mia vivissima preghiera, come deputato napoletano, ai colleghi perché diano il proprio suffragio a questo provvedimento.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

LOMBARDI RICCARDO. Sono d'accordo sia sull'impostazione generale sia sul suggerimento circa il tratto Torregaveta-Miseno.

Circa l'altro emendamento, relativo alla seconda diramazione Torregaveta-Monte di Procida, bisognerebbe trovare la formula adatta.

FIRRAO, *Relatore*. Quest'impegno già esisteva in una legge precedente. Io direi:

« salvo quanto è disposto nel successivo articolo 4. Il restante tronco Torregaveta-Monte di Procida, previsto dal decreto legislativo 17 maggio 1946, n. 485, formerà oggetto di un ulteriore provvedimento ».

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale. Passiamo all'esame degli articoli.

## ART. 1.

« La costruzione e la concessione accordate alla Società Anonima per l'Esercizio di Pubblici Servizi (S. E. P. S. A.) della ferrovia Circumflegrea di cui agli articoli 1 e 3 del regio decreto legislativo 17 maggio 1946, n. 485, sono, con effetto dalla data della presente legge, ridotte esclusivamente alla costruzione della sede stradale e fabbricati del tratto di chilometri 27 + 095 che, partendo dalla stazione di Napoli (Montesanto) della ferrovia Cumana e passando per gli abitati di Soccavo, Pianura e Quarto e per le spiagge di Licola e Cuma, giunge alla stazione di Torregaveta della suddetta ferrovia Cumana ».

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Pongo in votazione l'emendamento aggiuntivo dell'onorevole relatore:

« salvo quanto è disposto nel successivo articolo 4. Il restante tronco Torregaveta-Monte di Procida, previsto dal decreto legislativo 17 maggio 1946, n. 485, formerà oggetto di un ulteriore provvedimento ».

(È approvato).

Segue l'art. 2.

« È approvato l'atto 2 dicembre 1949 con il quale la Società Anonima per l'Esercizio di

## OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 3 FEBBRAIO 1950

Pubblici Servizi (S. E. P. S. A.) rinuncia ad ogni diritto per la riduzione di cui all'articolo 1 della presente legge ».

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Passiamo all'art. 3.

« Per la esecuzione di opere e forniture di cui all'articolo 1 della presente legge, compreso l'ampliamento e la sistemazione delle stazioni di Napoli (Montesanto) e di Torregaveta della ferrovia Cumana, lo Stato corrisponderà alla Società Anonima per l'Esercizio di Pubblici Servizi (S. E. P. S. A.) il corrispettivo di lire 1.276.142.816 salvo le variazioni derivanti dai procedimenti di revisione di cui al successivo articolo 6, e dell'eventuale applicazione del successivo articolo 7, comma terzo.

Nel corrispettivo di cui al comma precedente saranno computate le rate di acconto già corrisposte alla Società in forza dell'atto 16 aprile 1948, approvato e reso esecutivo con decreto del Presidente della Repubblica del 7 maggio 1948, n. 729 ».

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Passiamo all'articolo 4:

« Per la durata di anni dieci a decorrere dalla data di entrata in vigore della presente legge resta ferma a tutti gli effetti la dichiarazione di pubblica utilità per il tronco ferroviario e la diramazione di cui all'articolo 1, punto secondo, del regio decreto legislativo 17 maggio 1946, n. 485. La S. E. P. S. A. è autorizzata a procedere all'espropriazione dei terreni per i quali abbia già iniziato i relativi atti o provveduto ad occupazioni di urgenza.

Qualora alla rispettiva costruzione del tronco ferroviario e della diramazione suddetti non si addivenga entro il decennio, i diritti di cui agli articoli 60 e 63 della legge 25 giugno 1865, n. 2359, potranno essere fatti valere dai proprietari dei beni espropriati a pena di decadenza entro il termine di un anno dalla scadenza del decennio stesso e dietro pagamento del valore effettivo dei beni quale sarà al momento della relativa richiesta.

Tutti gli immobili espropriati saranno consegnati dalla Società Anonima per l'Esercizio di Pubblici Servizi (S. E. P. S. A.) al Demanio dello Stato, su richiesta del Ministero dei trasporti, Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione ».

FIRRAO, *Relatore*. Sull'articolo 4 vorrei dire qualche cosa.

Si è convenuto che questo ulteriore tratto Torregaveta-Miseno sia a carico della società. Io propongo di introdurre due emendamenti: un primo riguardo la durata, che io stabilirei di cinque anni invece di dieci; poi sopprimerei il secondo ed il terzo comma che sostituirei con il seguente:

« È fatto obbligo alla società di provvedere nello stesso termine all'armamento, all'elettrificazione e all'esercizio del tratto Torregaveta-Miseno col corrispettivo di cui all'articolo 5 ».

MATTARELLA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Non vorrei che la società trovasse eccessivamente gravosi i suoi compiti (bisogna ricordare che non si tratta di una società privata); non vorrei che questi obblighi costituissero un'ostacolo alla prosecuzione dei lavori. Bisogna calcolare una media dai quindici ai sedici milioni di lire per ogni chilometro.

FIRRAO, *Relatore*. Tenga presente il Governo che le espropriazioni sono già state fatte.

MATTARELLA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Il solo armamento e la sola elettrificazione costano in media quindici milioni a chilometro, anzi voglio precisare che quindici milioni a chilometro è il costo medio in una grande e lunga linea ferroviaria. Trattandosi qui di una linea di soli quattro chilometri, il costo unitario aumenterà.

Io non ho nessuna difficoltà ad accettare il punto di vista dell'onorevole Firrao, dato che non vi è nessun onere a carico dello Stato, ma temo che la società possa trovarsi in difficoltà di fronte a quest'obbligo, e che ciò possa costituire un ostacolo. Tanto più che anche dal punto di vista tecnico non siamo in condizioni di poter stabilire se l'esercizio di quest'ultimo tratto possa esser fatto senza la costruzione di un'altra sottostazione; perchè, se una sottostazione dovesse essere costruita per poter alimentare questi ulteriori quattro chilometri del tronco, occorrerebbero altri venti milioni.

FIRRAO, *Relatore*. La società aveva già allo studio una sottostazione nel tratto terminale della linea.

MATTARELLA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Mi rimetto alla Commissione; ho solo voluto far presente la situazione di fatto.

FIRRAO, *Relatore*. In origine la società doveva contribuire in proprio alla costruzione della ferrovia e non si trattava di poca spesa, ma di diverse centinaia di milioni. Con questa legge invece la società viene sol-

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 3 FEBBRAIO 1950

levata completamente da quest'onere. Dunse, se invece dei 32 chilometri di linea previsti le chiediamo di fare un tratto di quattro chilometri, non ritengo di richiedere molto. È da sottolineare poi che si tratta di quattro chilometri attivissimi, che daranno un gettito notevolissimo, perchè è un tratto che serve nel periodo balneare a favorire l'afflusso alla spiaggia di Miniscola; e che il solo esercizio di questo tratto ripagherà la società dei sacrifici che essa potrà compiere. I lavori, come ho già detto, sono da tempo iniziati e le opere d'arte sono già state fatte.

JERVOLINO ANGELO RAFFAELE. Vorrei qualche chiarimento sugli emendamenti proposti. Non ho capito, per esempio, la ragione per cui si propone la soppressione del secondo comma dell'articolo, in quanto la soppressione porterebbe a un aggravio maggiore per la società.

FIRRAO, *Relatore*. Ha ragione; è il terzo comma che va soppresso.

JERVOLINO ANGELO RAFFAELE. Io voglio insistere perchè si lasci anche il terzo comma dell'articolo, che è connesso col secondo; lasciando il secondo deve rimanere anche il terzo.

DE PALMA. Pur apprezzando i motivi addotti dal relatore, tendenti ad affrettare la costruzione della linea, vorrei evitare che queste disposizioni, determinassero, viceversa nuove lungaggini. Noi abbiamo votato, infatti, l'articolo 2, in cui si è detto che « l'atto 2 dicembre 1949 è approvato ». Questo mi lascia presumere che fra la società e chi ha compilato questo disegno di legge ci siano stati degli incontri che hanno portato a questo articolo 2. Ora, se noi modificiamo le disposizioni, potrebbe domani la stessa società sollevare delle obiezioni e ciò si risolverebbe in un ritardo anzichè in un acceleramento dei lavori.

Desidererei qualche chiarimento in materia, perchè non vorrei che si arrivasse a ottenere un effetto che noi tutti vogliamo invece evitare.

FIRRAO, *Relatore*. Vorrei chiarire che questo articolo parla dei diritti della società, perchè la società aveva tutta una serie di ulteriori diritti. A questi diritti la società rinuncia. Nel caso in esame invece la società non rinuncia a nessun diritto; qui essa ha un dovere. D'altra parte, siccome noi fissiamo un termine diverso, questo non interferisce con tutti gli altri punti, con tutti gli altri lavori che debbono essere fatti in tre anni. Qui si aggiunge un termine di due anni per compiere questi altri lavori.

D'altra parte si risolve in tal modo una esigenza sentita a Napoli dove non si trova giustificazione al fatto che un lavoro iniziato non venga portato a termine.

MATTARELLA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. La legge della quale discutiamo non prevede la concessione alla società dell'esercizio della linea. Se noi aggiungiamo l'emendamento proposto dall'onorevole Firrao, evidentemente dovremo stabilire anche che se la società deve completare con l'armamento e con l'elettrificazione questo ulteriore tratto di quattro chilometri, naturalmente essa avrà diritto alla concessione dell'esercizio. Ora, come si fa a concedere oggi, con questa legge, il diritto di esercizio? Bisognerà fare un provvedimento a parte.

FIRRAO, *Relatore*. La Cumana ha già in esercizio il tratto Napoli-Torregaveta. Questo non è che un piccolo prolungamento di quello, dove la società non ha bisogno di materiale mobile, perchè è lo stesso materiale che prosegue per altri quattro chilometri.

MATTARELLA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Se i commissari potessero vedere la carta che ho qui davanti, si potrebbero fare un'idea più chiara di quella che è la situazione. C'è una linea in esercizio: la Napoli-Torregaveta. La nuova linea verrebbe a creare la chiusura del cerchio. Da Torregaveta domani dovrebbe iniziarsi la nuova ferrovia, e sarebbe il punto di innesto con l'altra, la Cumana. Effettivamente chi gestisce la Cumana può proseguire fino a Miseno l'esercizio della linea senza bisogno di un'ulteriore spesa.

Però il punto è questo: quando si vuol far carico alla stessa società di costruire l'armamento e le opere di elettrificazione per questi quattro chilometri, si parte naturalmente dal presupposto che questi quattro chilometri debbono essere gestiti ed eserciti dalla stessa società che gestisce la Cumana. Ora mi pare che non sia possibile stabilire quest'obbligo e partire da questo presupposto senza fissarlo in una legge.

FIRRAO, *Relatore*. Infatti io propongo di dire: È fatto obbligo alla società di provvedere nello stesso termine all'armamento.

PRESIDENTE. Vediamo quali sono esattamente i termini della questione dal punto di vista formale. Sta di fatto che noi ci troviamo di fronte a due posizioni giuridiche nettamente distinte. Noi oggi infatti con questo disegno di legge affidiamo praticamente alla società l'appalto per la costruzione della Circumflegrea, la quale, ad un certo momento, si unisce alla Cumana. Ora, poiché questa

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 3 FEBBRAIO 1950

stessa società ha la concessione e l'esercizio della Cumana, ne deriva che noi dovremo a suo tempo, quando sarà costruita la Circumflegrea, darle la concessione a questa società, mentre per il momento non è stata ancora concessa ad alcuno perché deve essere ancora costruita.

FIRRAO, *Relatore*. Ma la Cumana è già concessa.

JERVOLINO ANGELO RAFFAELE. Per la Circumflegrea c'è la convenzione in atto: l'ho firmata proprio io a Napoli. È la legge precedente che viene modificata: sono due cose distinte.

FIRRAO, *Relatore*. Ma c'è di più. Questo tratto fa parte integrante della convenzione Napoli-Torregaveta-Cuma, perché questo tratto è previsto nella convenzione per l'elettrificazione della Cumana. Non è quindi questo il prolungamento della Circumflegrea, ma il prolungamento della Cumana.

PRESIDENTE. In sostanza, noi avevamo un precedente atto di concessione in data 16 aprile 1948, il quale comprendeva la concessione di costruzione e di esercizio. Ora, con questo nuovo provvedimento, si muta la natura del rapporto e si affida l'esecuzione delle opere a questa società. E per ora la legge si ferma qui. Con questo emendamento del relatore, che cosa verremmo ad inserire? Verremmo ad inserire un obbligo che si collega sia alla Cumana sia alla Circumflegrea, ma un obbligo che è fuori dell'oggetto, diciamo così, della legge stessa, in quanto stabilisce degli oneri, non previsti dalla legge, che si riferiscono all'esercizio di un'altra linea sia pure affidata alla stessa società.

Io mi domando allora se noi, inserendo questo obbligo, non ci mettiamo in condizione di rendere inoperante la convenzione stipulata fra il Ministero e la società, convenzione per la quale la società ha concesso la risoluzione della precedente convenzione unicamente per il caso che questa legge venisse approvata nei termini che sono qui stabiliti.

PERTUSIO. Ma l'emendamento che l'onorevole relatore propone ha per suo presupposto il decreto del 17 maggio 1946 o un altro provvedimento? Desidererei questo chiarimento, perché allora chiederei successivamente all'onorevole relatore come egli intenda mettere in relazione il suo emendamento con quanto è detto nell'articolo 1 del disegno di legge che stiamo esaminando.

FIRRAO, *Relatore*. L'articolo 1 è stato già approvato. Questo tratto di ferrovia non fa parte della ferrovia Circumflegrea — ecco quello che debbo far rilevare al collega Per-

tusio — perché, quando è nata la Circumflegrea, essa serviva soltanto da anello di congiunzione. Queste due diramazioni, poi, la società Cumana le aveva già da tanto tempo previste, da quando cioè aveva ottenuto la concessione di elettrificazione e di esercizio.

PERTUSIO. E allora il suo emendamento si ricollega ad un'altra concessione.

JERVOLINO ANGELO RAFFAELE. Basta leggere il titolo per rendersi conto di come sia chiara la cosa: « Modificazioni al decreto legislativo 17 maggio 1946, n. 485, concernente la concessione all'industria privata della costruzione dell'esercizio della ferrovia Circumflegrea ».

PERTUSIO. L'emendamento Firrao è in correlazione invece con l'esercizio della Cumana.

PRESIDENTE. Se voi esaminate il percorso di queste due ferrovie, vedete come il tratto di Torregaveta non si inserisce nella Circumflegrea, ma si inserisce nella Cumana; tanto è vero che la Circumflegrea finisce alla stazione di Fusaro, mentre dalla stazione di Fusaro si arriva poi a Torregaveta. Ora, è ben vero che attualmente il concessionario della Cumana è lo stesso, ma la figura giuridica di questa società mi pare sia diversa, perché nell'un caso abbiamo la figura di un appaltatore...

FIRRAO, *Relatore*. Appaltatore e concessionario.

PRESIDENTE. ...mentre nell'altro abbiamo già l'esercente della Cumana, al quale per dare questo appalto noi, con l'emendamento in discussione, diciamo in poche parole: « Noi diamo questo appalto, a condizione che, insieme agli altri oneri, il concessionario della Cumana elettrifichi il tratto Torregaveta-Miseno ». Ora, questo rappresenta un onere che non è previsto dalla legge né dalle relazioni intervenute tra la società che deve prendere l'appalto e il Ministero. A un certo momento, questa società può dire: chi mi paga questo onere? Si potrebbe rispondere che la società avrà un utile; ma ci possiamo trovare di fronte all'opposizione della società e si dovrebbe rivedere tutta la materia. Avremmo allora un provvedimento di legge che non potrebbe essere operante.

PETRUCCI. Qui si parla soltanto della concessione del tratto di linea considerato. L'articolo 1 parla di sola costruzione. Questo viene confermato anche dal fatto che nella convenzione, che viene ora ad essere risolta, si aveva la stessa formula.

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 3 FEBBRAIO 1950

MATTARELLA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Indubbiamente, l'emendamento dell'onorevole Firrao inserisce un argomento estraneo al contenuto di questo disegno di legge, tanto che, per poterlo legittimare, si fa riferimento alla precedente concessione, riducendo il problema a quanto l'onorevole Presidente ha chiaramente illustrato. Qui si tratta di obbligare la stessa società che ha l'esercizio della Cumana a completare il tronco Torregaveta-Miseno, in forza della concessione di sola costruzione della Circumflegrea, che oggi le si affida con un onere che deve essere inserito come corrispettivo globale nel miliardo e 300 milioni previsti dal disegno di legge. Non sono d'accordo che ciò non possa farsi. L'argomento, pur essendo estraneo, è inerente alla materia e riguarda la zona: per cui la Commissione potrebbe votarlo.

Però, vorrei ancora una volta richiamare l'attenzione dei commissari napoletani sul pericolo al quale ci esponiamo. Può darsi (non lo escludo) che la società, fatti i suoi conti, possa essere indotta ad accettare integralmente la legge, e quindi a completare la costruzione del tratto Torregaveta-Miseno, ma può darsi che la società non riesca a prendere questo impegno perché giudica che esso la porterebbe al di là delle sue possibilità economiche: per cui potrebbe non accettare la legge come è stata predisposta. Di conseguenza, dovremmo ritornare di nuovo a riesaminare per lo meno questo punto; e ciò con un notevole ritardo nell'inizio dei lavori, che porterebbe con sé il ritardato utilizzo delle possibilità di lavoro relative al miliardo e 300 milioni.

CARONITI. Le apprensioni dell'onorevole sottosegretario nei riguardi dell'elettrificazione dei quattro chilometri non hanno, secondo me, una grande importanza. Infatti, 45-50 milioni rappresentano al massimo, su un miliardo e 300 milioni, la modesta percentuale del 2 o 3 per cento. Noi sappiamo che oggi vi sono appalti che arrivano al 35 per cento. Quindi, la società ha tali margini che la nostra discussione è priva di fondamento.

PERTUSIO. Per quanto riguarda la sostanza dell'emendamento, sono perfettamente consenziente: cioè lo ritengo utile, e reputo anche che non vi siano ragioni di preoccupazione per quanto riguarda l'entità della spesa.

La mia obiezione è di tecnica legislativa. Io non riesco, cioè, a comprendere come un disegno di legge, che riguarda modifiche e trasformazioni del decreto legislativo 17

maggio 1946, possa contenere la costituzione di un obbligo che riflette un'altra concessione e un altro provvedimento, senza che noi parliamo dal presupposto di modificare e l'una e l'altro.

FIRRAO, *Relatore*. La modificazione che noi andiamo ad apportare è in relazione alla legge 17 maggio 1946. Questo è il nostro punto di partenza. La legge 17 maggio contempla tutti e tre i tronchi e l'esercizio della ferrovia. Se oggi escludiamo una parte, siamo sempre nei termini della legge precedente.

LOMBARDI RICCARDO. Secondo il suo emendamento, l'esercizio deve essere affidato alla Cumana o alla S. E. P. S. A. ?

FIRRAO, *Relatore*. È la stessa cosa. L'articolo 3 del decreto legislativo 17 maggio 1946 dice: « La nuova ferrovia viene data in concessione alla Società anonima per l'esercizio dei pubblici servizi (S. E. P. S. A.), già concessionaria Cumana ». Si chiama « Cumana » perché il tratto è Napoli-Cuma.

MATTARELLA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Io credo che la preclusione di carattere tecnico-legislativo non vi sia perché il decreto 17 maggio 1946 viene oggi ad essere modificato, con l'emendamento Firrao, nel senso che riduciamo la concessione di costruzione fino a Torregaveta, mentre manteniamo il primitivo provvedimento di concessione di costruzione e di esercizio da Torregaveta a Miseno.

Certo, la società diva preliminarmente di no.

FIRRAO, *Relatore*. Io potrei fare un ulteriore passo transattivo nel senso di lasciare 10 anni come termine per l'ottemperanza di questo onere.

JERVOLINO ANGELO RAFFAELE. Poiché non possiamo fare obbligo alla società di assumersi l'esercizio, si dovrebbe modificare l'emendamento Firrao in questo modo: « È fatto obbligo alla società di provvedere nello stesso termine (10 anni) all'armamento e all'elettrificazione del tratto Torregaveta-Miseno; essa ne avrà l'esercizio a norma di legge ». In tal modo si risolve tutto.

MATTARELLA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Bisogna dire: « a norma della precedente convenzione ».

FIRRAO, *Relatore*. Perfettamente: « a norma di legge e alle condizioni della convenzione vigente con la S. E. P. S. A. per la ferrovia Cumana ».

PRESIDENTE. Per chiarezza, bisognerà introdurre una frase che stabilisca che l'onere deve essere sopportato nell'ambito dei compensi previsti dalla legge.



OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 3 FEBBRAIO 1950

Io direi: « I maggiori oneri derivanti dal comma precedente sono a esclusivo carico della società e si intendono compresi nel corrispettivo previsto dagli articoli 3 e 5 della presente legge ».

MATTARELLA, *Scottosègretario di Stato per i trasporti*. Si potrebbe dire: « senza ulteriori oneri per lo Stato oltre quelli previsti dalla presente legge ».

COLASANTO. Dobbiamo specificare che non si vada oltre i 1.300 milioni.

PRESIDENTE. L'articolo 3 dice che per l'esecuzione delle opere e forniture, ecc., lo Stato darà alla S. E. P. S. A. il corrispettivo di lire 1.276.142.816, salvo le variazioni derivanti, ecc.

Noi dobbiamo dire che quest'onere è a totale carico della società e rientra nei compensi determinati dall'articolo 3.

FIRRAO, *Relatore*. Io proporrei di dire: « Sono ad esclusivo carico della società e si intendono compresi nei compensi di cui agli articoli 3 e 5 della presente legge ».

JERVOLINO ANGELO RAFFAELE. Per quanto riguarda l'esercizio di questo tratto, mi permetto di insistere sulla mia proposta, non soltanto per ragioni di tecnica legislativa, ma anche perchè noi violeremmo il contenuto della convenzione. Potrebbe non esserci nella convenzione l'obbligo da parte del Ministero di concedere l'esercizio. Quindi bisogna dire « in virtù della precedente legge », e non della precedente convenzione.

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione. Pongo ai voti prima di tutto l'articolo nel testo governativo:

« Per la durata di anni dieci a decorrere dalla data di entrata in vigore della presente legge resta ferma a tutti gli effetti la dichiarazione di pubblica utilità per il tronco ferroviario e la diramazione di cui all'articolo 1, punto secondo, del regio decreto legislativo 17 maggio 1946, n. 485. La S.E.P.S.A. è autorizzata a procedere all'espropriazione dei terreni per i quali abbia già iniziato i relativi atti o provveduto ad occupazioni di urgenza.

Qualora alla rispettiva costruzione del tronco ferroviario e della diramazione suddetti non si addivenga entro il decennio, i diritti di cui agli articoli 60 e 63 della legge 25 giugno 1865, n. 2359, potranno essere fatti valere dai proprietari dei beni espropriati a pena di decadenza entro il termine di un anno dalla scadenza del decennio stesso e dietro pagamento del valore effettivo dei beni quale sarà al momento della relativa richiesta.

Tutti gli immobili espropriati saranno consegnati dalla Società Anonima per l'Esercizio di Pubblici Servizi (S.E.P.S.A.) al Demanio dello Stato, su richiesta del Ministero dei trasporti, Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione ».

(È approvato).

Pongo ora in votazione l'emendamento aggiuntivo dell'onorevole Firrao:

« È fatto obbligo alla società di provvedere nello stesso termine all'armamento e alla elettrificazione del tratto Torregaveta-Miseno, del quale avrà l'esercizio a norma di legge e alle condizioni della convenzione vigente con la S.E.P.S.A. per la ferrovia Cumana.

I maggiori oneri derivanti dal comma precedente sono ad esclusivo carico della società e si intendono compresi nel corrispettivo previsto dagli articoli 3 e 5 della presente legge ».

(È approvato).

Passiamo all'articolo 5:

« Entro il limite massimo di lire 23.857.184 lo Stato rimborserà alla Società Anonima per l'Esercizio dei Pubblici Servizi (S.E.P.S.A.) le spese per le indennità di esproprio degli immobili nonché per le indennità di occupazione e per i lavori eseguiti sul tronco ferroviario di cui al punto secondo dell'articolo 1 del regio decreto legislativo 17 maggio 1946, n. 485.

Qualora l'importo complessivo delle somme rimborsate alla Società per il titolo di cui al comma precedente sia inferiore alla somma di lire 23.857.184, la differenza sarà destinata all'eventuale maggior corrispettivo di cui all'articolo 3 della presente legge che fosse per essere accordato alla società medesima per effetto della revisione dei prezzi di cui al successivo articolo 6.

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Pongo in votazione l'articolo 6 sul quale non sono presentati emendamenti:

« Qualora nel corso dei lavori i costi della mano d'opera e dei materiali di costruzione applicati alle stesse quantità di lavori e provviste ammesse nella stima in data 16 luglio 1948, in base alla quale è stato determinato il corrispettivo di cui all'articolo 3 della presente legge, portino, in complesso, ad un aumento o diminuzione superiore a 10 per cento della spesa che è servita di base alla deter-

## OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 3 FEBBRAIO 1950

minazione del corrispettivo medesimo, sarà in facoltà rispettivamente della Società anonima per l'esercizio di pubblici servizi (S. E. P. S. A.) e del Ministero dei trasporti di richiedere la revisione del corrispettivo.

A tale scopo, alla fine di ogni trimestre a decorrere dal 16 luglio 1948, verrà accertato se si siano verificate le condizioni di aumento o di diminuzione previste nel comma precedente e sarà eventualmente richiesta la revisione dalla parte che ritiene di avervi diritto. La revisione si estenderà, oltre che ai lavori ancora da eseguire, anche a quelli eseguiti nel relativo trimestre quando si siano verificate le condizioni di aumento o di diminuzione indicate nel comma precedente.

I prezzi da applicare nel procedimento di revisione saranno, per ciascun trimestre:

a) per la mano d'opera, quelli medi stabiliti dagli accordi interconfederali e di categoria per la zona della Campania;

b) per i materiali, quelli praticati sulla piazza per lavori analoghi.

Nessun aumento di spesa potrà essere ammesso per lavori e provviste che, a giudizio del Ministero dei trasporti, avrebbero potuto essere eseguiti e non siano stati invece eseguiti in relazione al tempo prescritto per la ultimazione dei lavori ed alle eventuali proroghe debitamente autorizzate nè si applica ai materiali precedentemente approvvigionati.

La diminuzione del corrispettivo si applica ai lavori ancora non eseguiti ed ai materiali ancora non approvvigionati all'inizio del trimestre cui la revisione si riferisce ».

(È approvato).

Pongo in votazione l'articolo 7, sul quale pure non sono presentati emendamenti:

« Eventuali varianti al tracciato della ferrovia di cui all'articolo 1 della presente legge saranno approvate con decreto del Presidente della Repubblica, sentito il Consiglio superiore dei lavori pubblici.

Tali varianti non potranno, comunque, importare una spesa superiore a quella di cui all'articolo 3 della presente legge.

Qualora le varianti medesime importassero una spesa inferiore a quella stabilita con l'articolo 3 il corrispettivo di concessione verrà corrispondentemente ridotto ».

(È approvato).

Passiamo all'articolo 8:

« Con apposito atto da rendersi esecutivo come gli eventuali atti addizionali, con decreto del Presidente della Repubblica, sentito

il parere del Consiglio di Stato, saranno regolate le modalità per la concessione di sola costruzione alla Società Anonima per l'Esercizio di Pubblici Servizi (S. E. P. S. A.) delle opere di cui all'articolo 1 della presente legge e per il rimborso alla Società delle spese di cui al successivo articolo 5 della legge medesima entro i limiti da detto articolo stabiliti ».

FIRRAO, *Relatore*. Qui si dice: « Con apposito atto da rendersi esecutivo ». Io vorrei che si ponesse un termine (poichè i precedenti insegnano), ma lascio al sottosegretario, onorevole Mattarella, di stabilirlo.

MATTARELLA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Penso che la Commissione potrebbe esprimere un voto per invitare l'amministrazione ad operare nel più breve tempo possibile. D'altra parte, è certo che il Ministero ha tutto l'interesse di fare il più presto possibile, soprattutto per investire questi 1.300 milioni.

PRESIDENTE. Sta bene. Resta inteso che la Commissione esprimerà un voto in tal senso. Pongo allora in votazione l'articolo 8, con la seguente modifica [di coordinamento: « opere di cui agli articoli 1 e 4 ».

(È approvato).

Segue l'articolo 9:

« Sono abrogati i numeri 1°) e 2°) dell'articolo 1, l'articolo 3 ed il primo comma dell'articolo 4 del decreto legislativo 17 maggio 1946, n. 485, restando ferme per quanto altro le rimanenti disposizioni del decreto legislativo medesimo.

È abrogato il decreto del Presidente della Repubblica del 7 maggio 1948, n. 729, con il quale è stato approvato e reso esecutivo l'atto 16 aprile 1948 ».

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

A questo punto, credo di interpretare il pensiero di tutti i colleghi facendo risultare a verbale il voto della Commissione che questa legge sia presto operante, per i fini soprattutto di carattere sociale che ha nella zona. Si tratta di 1.300 milioni di lavori che, per il loro tipo, sono suscettibili di assorbire molta mano d'opera, anche non qualificata. Quindi, se i colleghi sono d'accordo, faremo risultare dal verbale un voto affinché l'atto con cui la legge stessa sarà resa esecutoria, sia al più presto realizzato.

FIRRAO, *Relatore*. Specialmente separando la convenzione relativa alla Circum-

OTTAVA COMMISSIONE. — SEDUTA DEL 3 FEBBRAIO 1950

flegrea che dovrà aver corso subito così come è già convenuto, dall'altra relativa al tratto Torregaveta-Miseno che dovrà costituire un atto aggiuntivo indipendente dalla convenzione predetta stipulata successivamente a integrazione di quella relativa alla Cumana per la quale la convenzione è vicina a scadere.

PRESIDENTE. Se non vi sono osservazioni, così rimane stabilito.

*(Così resta stabilito).*

Comunico che l'onorevole Colasanto ha proposto il seguente ordine del giorno:

« L'VIII Commissione permanente, ritenendo necessario che il decreto-legge 17 maggio 1946, n. 485, abbia piena e completa attuazione, indipendentemente dai maggiori oneri derivanti dall'andamento dei prezzi, invita il Governo a predisporre d'urgenza i necessari ulteriori atti legislativi ed amministrativi per completare tutte le opere previste nel suddetto decreto-legge ed adeguarvi la relativa spesa ».

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: Modificazioni all'ordinamento del personale dipendente dal Ministero delle poste e delle telecomunicazioni. (935).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Modificazioni all'ordinamento del personale dipendente dal Ministero delle poste e delle telecomunicazioni.

Era stato messo all'ordine del giorno questo disegno di legge perché richiesto urgentemente dalle categorie interessate.

Ieri sera ho avuto una comunicazione dall'onorevole ministro Spataro il quale mi ha pregato di chiedere alla Commissione di rinviare di quattro o cinque giorni l'esame di questo disegno di legge, sia perché sono stati presentati (e voi stessi ne avete avuto notizia) degli emendamenti dalle categorie interessate, che debbono essere esaminati dal ministro, sia perché anche quest'ultimo desidera mettersi al corrente del disegno di legge, dei suoi precedenti e di altre richieste delle categorie, che il relatore conosce.

Io, naturalmente, non faccio che portare qui il desiderio espresso dal ministro, assicurando la Commissione che il ritardo

sarà al massimo di quattro o cinque giorni: cioè nella settimana ventura sarà riportato all'ordine del giorno della Commissione l'esame di questo disegno di legge.

Se non vi sono obiezioni così rimarrà stabilito.

*(Così rimane stabilito).*

**Discussione del disegno di legge: Modificazioni al Codice postale e delle telecomunicazioni approvato con regio decreto 27 febbraio 1936, n. 645, (elevazione del limite del credito infruttifero, iscritto in conto corrente postale). (983).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Modificazioni al Codice postale e delle telecomunicazioni approvato con regio decreto 27 febbraio 1936, n. 645, (elevazione del limite del credito infruttifero, iscritto in conto corrente postale).

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

CORONA GIACOMO, *Relatore*. Credo sia superfluo attardarsi nella illustrazione di un provvedimento che di per sé è chiarissimo. Si tratta semplicemente di tener conto della svalutazione subita dalla lira, per elevare il limite della somma che deve essere esonerata dal computo degli interessi.

L'articolo 113 del Codice postale stabiliva che tutti i depositi inferiori alle lire 100 erano infruttiferi, nel senso che non venivano corrisposti interessi; e ciò soprattutto perché queste operazioni richiedono un complesso di attività manuali e meccaniche tali che sarebbero inadeguate alla esiguità della somma. C'era quindi una giustificazione di carattere giuridico e tecnico.

Ora, a causa della svalutazione della lira, si è creduto opportuno elevare il limite da lire cento a lire cinquemila; si è moltiplicato cioè per 50, tenendo conto del normale rapporto di svalutazione.

L'unica preoccupazione che potrebbe sorgere in noi, potrebbe essere questa: che, data la fonte di questi piccoli depositi, non si verificasse un'incidenza sfavorevole proprio sui meno abbienti. Ma anche a questa obiezione si potrebbe rispondere che il fenomeno della svalutazione della lira ha un'incidenza uniforme, e che noi non possiamo creare un trattamento difforme per le diverse categorie.

Quindi, per questo complesso di ragioni, penso che il disegno di legge possa essere senz'altro approvato.

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 3 FEBBRAIO 1950

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

SPOLETI. A me sembra esagerato il limite stabilito dal provvedimento: invece di cinquemila si potrebbe mettere mille.

PRESIDENTE. Una diminuzione del limite potrebbe anche giovare allo scopo di incitare il piccolo risparmio.

JERVOLINO ANGELO RAFFAELE. Si tratta di chiarire un punto di fatto. Io ho dato l'incarico di eseguire delle statistiche, dalle quali è risultato che la percentuale dei depositi così bassi è appena del 0,12-0,13 per cento. Anche nei piccoli centri, i depositi sono più elevati. La preoccupazione quindi (non per questo mi oppongo ad una proposta modificativa del provvedimento) sostanzialmente non ha fondamento. Io vi ho portato un elemento di fatto. Semplicemente per quel che riguarda i risparmi abbiamo un incremento in questi ultimi anni che è di tre volte e mezzo la cifra precedente.

Purtroppo fino a quando non sarà modificata la struttura dell'Azienda delle poste e telegrafi, questi depositi richiedono una infinità di operazioni: a conti fatti per ogni operazione l'Amministrazione (calcolato il costo delle operazioni medesime) viene a rimetterci sui piccoli risparmi.

Comunque, posso assicurare, in tranquilla coscienza, che non vi è assolutamente un numero rilevante di risparmiatori dei piccoli centri che soffriranno danni a causa del provvedimento. Del resto, anche gli istituti bancari hanno proceduto in modo analogo.

MONTICELLI. Allora il provvedimento fa risparmiare ben poco all'Amministrazione, se si tratta soltanto del 0,12 per cento...

JERVOLINO ANGELO RAFFAELE. Faccio rilevare che, quando si tratta di operazioni per 560 miliardi in un anno, anche quella percentuale rappresenta qualche ccsa.

CARONITI. Noi dobbiamo cercare di incoraggiare e di aumentare il piccolo risparmio, perchè spesso il deposito delle mille, delle duemila lire rappresenta per i non abbienti una specie di salvadanaio; è l'invito al risparmio, a far affezionare i meno abbienti a quella piccola somma depositata.

Si obietta da parte dell'onorevole Jervolino: ma la spesa è troppo alta! Io gli rispondo che tante spese sono improduttive. Io sono d'avviso di ritornare alla normalità. Quando ero ragazzo anche dieci, quindici lire rappresentavano un risparmio; perchè non dobbiamo tornare a quel concetto che per me è sano e utile?

PRESIDENTE. Proporrò di ridurre a lire mille.

DE PALMA. Io metterei duemila.

CORONA GIACOMO, *Relatore*. Raccomanderei di tener conto della natura sociale delle fonti da cui provengono questi piccoli risparmi. Per me si tratta di un servizio di carattere sociale; e d'altronde, in certi settori, il rapporto di svalutazione non è stato sempre attuato. Io direi di stabilire in questo caso un rapporto di svalutazione da 1 a 25.

PRESIDENTE. Allora pongo in votazione la proposta di modificare l'importo da lire 5.000 a lire 2.000.

(È approvata).

L'articolo unico del disegno di legge rimane pertanto così modificato:

« L'ultimo comma dell'articolo 113 del Codice postale e delle telecomunicazioni, approvato con regio decreto 27 febbraio 1936, n. 645, è sostituito dal seguente:

« I crediti inferiori a lire 2.000 sono infruttiferi. Nella somma che rappresenta gli interessi non si computano le frazioni di lira ».

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

#### **Discussione del disegno di legge: Norme generali per le modificazioni alle condizioni e tariffe per il trasporto delle persone e delle cose sulle ferrovie dello Stato. (844).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Norme generali per le modificazioni alle condizioni e tariffe per il trasporto delle persone e delle cose sulle ferrovie dello Stato.

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

MONTICELLI, *Relatore*. Vorrei richiamare l'attenzione degli onorevoli colleghi su una questione pregiudiziale. È necessario fare anzitutto un po' di storia di questo disegno di legge. Gli aumenti e le riduzioni di carattere generale delle tariffe ferroviarie sono regolati da due leggi: una dell'11 ottobre 1934, che riguarda il trasporto delle persone, l'altra del 13 maggio 1940, che riguarda il trasporto delle cose.

In base a queste due leggi, gli aumenti erano disposti soltanto dal potere legislativo. Con un progetto di legge del 22 dicembre 1948 fu stabilito che le modificazioni delle tariffe, tanto per il trasporto delle persone che delle cose, potevano essere introdotte con decreto del Presidente della

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 3 FEBBRAIO 1950

Repubblica su proposta del ministro dei trasporti.

Io non reputo necessario ricordare ai colleghi le interessanti discussioni che ebbero luogo prima in sede di Commissione e poi in Assemblea, su questo punto. Si discusse se questa era una funzione legislativa, e fu ritenuto che non si trattava di delega, ma di una questione eminentemente amministrativa, sulla quale il Parlamento non esercitava che un controllo. La legge del 22 dicembre '48 stabilì che la competenza toccava al potere esecutivo, abrogando le disposizioni preesistenti. In questa occasione, però, da tutti i settori della Camera si riconobbe l'opportunità di limitare questa facoltà in uno spazio breve di tempo, e in sede di Commissione fu votato un ordine del giorno e un altro nello stesso senso fu votato in Assemblea. L'ordine del giorno della Camera diceva:

« La Camera impegna il Governo a presentare entro il 31 marzo prossimo venturo un progetto di legge che determini definitivamente le norme generali per la formazione e l'attuazione delle tariffe ferroviarie ».

Il ministro, parlando in sede di discussione, non soltanto accettò questo ordine del giorno, ma fece delle esplicite affermazioni al riguardo che mi permetto di ricordare: « Mi impegno fin d'ora a presentare un provvedimento organico che possa limitare l'attività del Governo in materia non solo di tariffe, ma anche di organizzazione tecnica ed economica di tutta l'azienda ferroviaria, in modo che il Parlamento possa discutere di tutte le attività che sono connesse alla sana e razionale organizzazione di questa grande azienda dello Stato ».

Ora, il disegno di legge in discussione non contiene che una norma la quale stabilisce che fino al 15 per cento di aumento il Governo può provvedere con il consueto sistema del decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del ministro dei trasporti, mentre oltre il 15 per cento deve rivolgersi al Parlamento. Tutto ciò riguarda dunque un mero problema tariffario e non riguarda per nulla quanto aveva chiesto il Parlamento, che cioè si limitasse il potere governativo in materia di organizzazione tecnica e in materia di organizzazione economica.

Ecco quindi il mio quesito in linea pregiudiziale: questo disegno di legge è quello che noi avevamo chiesto e che il Governo si era impegnato di recare alla nostra discussione entro il 31 marzo 1950 ?

Questo disegno di legge avrebbe dovuto contenere le norme generali per la formazione e l'attuazione delle tariffe, la libera circolazione, gli abbonamenti per operai, la riduzione per trasporto merci di largo consumo e via dicendo: ma ciò non è. Io sono quindi alquanto perplesso nell'affrontare la discussione di questo disegno di legge. Se pertanto voi ritenete giusta la pregiudiziale da me sollevata proporrei che questo disegno di legge venisse rinviato al Governo perché ce lo ripresentasse nella forma e nello spirito di quello che fu il voto della Camera.

PRESIDENTE. Il voto della Camera, in sostanza, ebbe luogo sotto un duplice profilo. Da una parte ci fu l'abbandono della propria competenza in materia di aumento delle tariffe sino alla data del 31 dicembre 1949; e voi ricorderete la questione che fu sollevata al riguardo in sede costituzionale. Tale questione fu allora risolta dalla Camera nel senso che si riconobbe che non c'era delega di potere, in quanto la Camera si spogliava di questa competenza legislativa, riconoscendo che ciò era opportuno per un insieme di ragioni soprattutto tecniche.

La Camera però se ne spogliò soltanto fino al 31 dicembre 1949. Si pone allora il quesito: c'è una *vacatio legis*? Io penso che vi sia, perché, se si fosse trattato di una delega di poteri limitata ad un certo periodo di tempo, è evidente che, scaduto il termine stabilito, dovrebbe rientrare in vigore la legge precedente e quindi la competenza ritornare al delegante. Ma, nel caso nostro, la Camera ha ritenuto di spogliarsi della competenza; e questa formula di salvaguardia del principio costituzionale ha determinato, per conto mio, una *vacatio legis*; ché, se così non fosse, non vi sarebbe evidentemente alcun bisogno di fare questo nuovo disegno di legge perché *ope legis*, si tornerebbe alla competenza del Parlamento.

Il caso da esaminare è quindi il seguente: questo ritorno di competenza deve essere integrato da un riesame generale che sia fatto riprendendo tutte le leggi istitutive delle tariffe, o dobbiamo ora semplicemente limitarci all'esame di questa legge che stabilisce e limita tale competenza per gli abbonamenti e le riduzioni, salvo a far intervenire più tardi il Governo perché presenti un successivo disegno di legge con il quale si riveda tutta la materia delle tariffe ?

Questo è il quesito, mi pare, che dobbiamo risolvere.

MONTICELLI, *Relatore*. Però a questa obiezione, onorevole Presidente, io avevo già

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 3 FEBBRAIO 1950

risposto quando ho osservato che essa poteva essere valida qualora nella relazione non si fosse detto che a tale scopo si è proceduto ad un riesame organico del problema, quando questo, evidentemente, non costituisce per nulla un riesame organico del problema.

Quindi, se si vuole per ora affrontare semplicemente il problema della *vacatio legis*, allora a mio avviso possiamo benissimo discutere questo disegno di legge, ma sia ben chiaro che ciò non costituisce quel riesame integrale del problema che ci si riprometteva di fare, in base al voto espresso dalla Camera.

**PRESIDENTE.** Si tratta di vedere chi è competente a decidere le diminuzioni o gli aumenti delle tariffe. Questa competenza era infatti prima dell'Assemblea, ed oggi il Governo propone una franchigia del 15 per cento, ci chiede cioè di delegargli la possibilità di deliberare sino al 15 per cento.

Gli altri articoli riprendono poi le modificazioni di carattere generale delle tariffe e riduzioni. La materia è quindi disciplinata per quanto riguarda la funzionalità e non già per quanto riguarda i criteri formatori, diciamo così, della tariffa.

**MATTARELLA, Sottosegretario di Stato per i trasporti.** Per interpretare il significato di quell'ordine del giorno della Camera e dell'impegno assunto dal ministro dobbiamo riportarci al momento in cui l'ordine del giorno fu presentato e all'argomento che formava oggetto di quel disegno di legge.

Eravamo in fase di riconoscimento al potere esecutivo della competenza di aumentare le tariffe. Noi non eravamo in fase di discussione dell'organizzazione dell'amministrazione né dei criteri e delle modalità di aumento delle tariffe, ma di formazione dell'aumento delle tariffe. Il Governo fece questo ragionamento, accettato dalla Camera: si tratta di un pubblico servizio, di condizioni, quindi, e di corrispettivi dovuti per un pubblico servizio; la competenza di questa materia appartiene, in base alla Costituzione, al potere esecutivo.

È dato che c'erano precedenti legislativi per cui la facoltà degli aumenti spettava alla Camera, il Governo ha chiesto che la Camera si spogliasse esplicitamente di questa sua facoltà, affinché non sorgessero equivoci.

La Camera ha accettato questo criterio ed ha approvato il disegno di legge, che non poneva limiti neanche nel tempo.

Pertanto, io concordo con l'onorevole Presidente nel ritenere che non vi sia una *vacatio legis*.

Il Parlamento ha votato un ordine del giorno che impegnava il Governo a presentare un provvedimento legislativo che regolasse la materia delle tariffe e delle condizioni per i trasporti. Questo è il punto essenziale. La Camera non ha detto che il Governo è autorizzato, con il riconoscimento dell'attribuzione che la Costituzione gli dà, ad aumentare le tariffe salvo a portarle in Parlamento fra un anno perché siano esaminate; non l'ha detto, e non è questo il significato di quell'ordine del giorno.

Il Parlamento non chiese questo, ma disse: noi riconosciamo al potere esecutivo questo diritto; però, siccome si tratta di materia delicata, che ha grande importanza nella vita economica del paese, entro un anno il Governo deve presentare un nuovo disegno di legge che regoli la materia.

Che cosa, quindi, si tratta di definire? La competenza. E la competenza porta anche all'esame dei criteri. Infatti è chiaro che, se fra sei mesi o un anno il Governo presentasse una proposta di aumento di tariffe, è in quella sede che andrebbero esaminati i criteri economici e le modalità di distribuzione del nuovo aggravio. Ma non possiamo, oggi, pretendere di esaminare i criteri degli aumenti già fatti. Questo il Parlamento non l'ha chiesto.

**MONTICELLI, Relatore.** Sarà per il futuro.

**MATTARELLA, Sottosegretario di Stato per i trasporti.** Se la Camera decidesse che tutti gli aumenti (di qualunque misura, anche inferiori al 15 per cento, come prevede l'articolo 1 del disegno di legge) debbano essere approvati per legge, il Parlamento avrebbe implicitamente affermato la sua competenza anche per i criteri. Infatti, nel momento in cui fossero portate all'esame le nuove tariffe, esaminerebbe i criteri che sono alla base dell'aumento.

L'ordine del giorno votato, risponde un po' a questo criterio. Riportando alla competenza del Parlamento l'esame delle tariffe e delle condizioni di trasporto, implicitamente porta alla sua competenza anche i criteri che vi devono stare alla base. ○

Per quel che riguarda poi l'organizzazione dell'amministrazione ferroviaria, non so che cosa si voglia intendere. Forse, l'organico del personale? Ma l'amministrazione non può minimamente modificare la struttura dell'amministrazione stessa, soprattutto per quel che riguarda il personale, se non attraverso provvedimenti legislativi. Io stesso non comprendo che cosa si voglia intendere per organizzazione dell'azienda, in riferimento a quell'ordine del giorno e, quindi,

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 3 FEBBRAIO 1950.

al disegno di legge che a quell'ordine del giorno si riferisce. Evidentemente, l'affermazione del Ministro fu molto lata e, direi, vaga, e non riferentesi alla materia che si esaminava in quell'ordine del giorno.

**PRESIDENTE.** Non occorre che il Governo ci presenti proposte di legge per l'esame tecnico, amministrativo ed economico dell'azienda delle ferrovie dello Stato. In sede di approvazione di bilancio, noi abbiamo già i poteri per stabilire se le direttive prese dall'amministrazione siano state giuste o meno. E quando saremo interpellati in merito agli aumenti di tariffe, abbiamo i poteri per accettarli o negarli, nei limiti della nostra sensibilità politica e attraverso l'apprezzamento degli elementi di carattere economico, sociale e industriale.

Quindi, con tutto il rispetto dovuto al ministro Corbellini, non vedo come si possa tradurre in una norma questo suo criterio.

In fondo, noi dobbiamo stabilire se un futuro movimento, in più o in meno, delle tariffe oggi vigenti nell'ambito dell'amministrazione ferroviaria debba essere approvato dal Parlamento o no.

**MONTICELLI, Relatore.** Posso riconoscere che l'onorevole ministro è andato al di là dello stesso ordine del giorno. Io, però, mi riporto all'impegno assunto dal Governo.

Se questo non basta, posso leggersi quanto ha detto l'illustratore dell'ordine del giorno:

« L'ordine del giorno che noi proponiamo all'attenzione della Camera mira a correggere la situazione legislativa nella materia delle tariffe ferroviarie proprio in quella parte sostanziale ed essenziale che è bene venga portata all'esame del Parlamento, vale a dire in quelle che sono le norme e le disposizioni di carattere generale nelle quali intervengono indubbiamente criteri di valore politico, economico e sociale ».

Questo è stato lo scopo dell'ordine del giorno: scopo ben diverso da quello cui mira il disegno di legge.

**PRESIDENTE.** In realtà, l'ordine del giorno si riferisce ad un esame molto più profondo e più vasto.

**MATTARELLA, Sottosegretario di Stato per i trasporti.** Se la Commissione decidesse che debba essere il Parlamento a formulare le tariffe, il Parlamento, in quel determinato momento, esaminerà i criteri per la formazione di una nuova tariffa, per vedere se sono esatti, ed eventualmente per modificarli con criteri propri. Non si può fissare una norma di legge che stabilisca, in astratto e preli-

minarmente, i criteri. I criteri sono elementi concreti e formativi della tariffa.

Qui occorre stabilire chi ha la competenza a fare la tariffa: perché chi ha questa competenza, ha anche quella di stabilire i criteri.

**FIRRAO.** Quando abbiamo formulato l'ordine del giorno, ci siamo riferiti, in modo particolare, alle norme generali per la formazione e l'attuazione delle tariffe ferroviarie.

Queste norme noi dovevamo rivederle (e l'abbiamo detto chiaramente) perché hanno un riflesso politico.

Mi pare che dica bene l'onorevole sottosegretario: quando si stabilisce che per la formazione delle tariffe è competente soltanto il Parlamento, sarà il Parlamento che rivedrà tutto ciò che in materia di tariffe dicono i diversi decreti, qui riportati, per dedurne la loro saggezza o la necessità di modificarli.

Se, viceversa, come qui è detto, è competente il Parlamento ed è competente da un certo punto in poi il ministro, il quale propone al Capo dello Stato i criteri di valutazione delle tariffe, se questi criteri riguardano la competenza del Parlamento saranno valutati dal Parlamento, se riguardano la competenza del ministro saranno valutati dal ministro.

Quindi mi pare che il criterio sia questo: se vogliamo essere interamente competenti noi aboliamo la scissione che fa questo disegno di legge attribuendo al ministro la competenza fino ad un certo segno e da un certo segno in poi al Parlamento, e diciamo che è sempre competente il Parlamento.

Mi pare, quindi, che si possa procedere nella discussione di questo disegno di legge, il quale potrebbe essere anche modificato se a noi sembri restrittivo di quella maggiore competenza che vogliamo dare al Parlamento.

**VERONESI.** Ho già detto allorché si discusse quell'ordine del giorno, e non posso che ripeterlo anche qui, che — a mio giudizio — siamo fuori strada, perché questa è una azienda, e le aziende vanno amministrate con criteri di azienda e non con leggi. Noi interveniamo in sede di discussione del bilancio dei trasporti: quando abbiamo fissato che l'azienda ferroviaria deve chiudersi in pareggio o in avanzo o disavanzo, sarebbe estremamente macchinoso intervenire poi nei singoli dettagli.

**SERBANDINI.** Mi pare che stiamo toccando con mano, dinanzi a questo disegno di legge e a questa discussione, l'assurdo a cui eravamo arrivati. In realtà l'unico che sia stato coerente è il collega onorevole Veronesi, ma egli è rimasto isolato in quella di-

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 3 FEBBRAIO 1950

scussione, in cui tutti eravamo d'accordo sul fatto di reagire a che il Parlamento si spogliasse di determinati poteri. Il concetto base comune era che non si dovesse rinunciare a questa facoltà, perché questa era una questione soprattutto profondamente politica e sociale di grande valore.

E allora, che cosa si disse con l'ordine del giorno? Stabiliamo che entro il 31 marzo (non il 31 dicembre) il Governo presenti un disegno di legge che fissi le norme generali per l'attuazione delle tariffe.

Ma l'ordine del giorno dice che però è sempre il Parlamento che vuole entro il 31 marzo discutere un disegno di legge in cui siano stabilite queste norme generali.

E in questo senso sono d'accordo con l'onorevole Monticelli: questa discussione non soltanto ci fa toccare con mano l'assurdo a cui siamo arrivati, ma questo disegno di legge arriva troppo tardi e non assolve per niente agli obblighi che erano stati assunti.

MATTARELLA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Vorrei ribadire quello che ho detto, poiché mi pare che non sia stato chiaro a tutti. I criteri generali che devono guidare la formulazione d'una tariffa non possono essere astratti e fissati in anticipo. I criteri generali vanno fissati nel momento in cui la tariffa si esamina e si attua, perché i criteri devono variare col variare delle esigenze che portano alla necessità di modificare le tariffe.

Io contesto che con quell'ordine del giorno si sia inteso dire che si dovesse riesaminare quello che era stato fatto e, quindi, le tariffe vigenti. Questo non era nello spirito né nella lettera di quell'ordine del giorno. Questo impegnava il Governo a stabilire i criteri di formazione della tariffa. E quali sono? Le modifiche che devono essere apportate e il perché le modifiche devono essere apportate e in che senso questa diminuzione (se di diminuzione si tratti) deve essere attuata.

Quando, come dice l'onorevole Spoleti, si stabilisce che il Parlamento per una parte o il potere esecutivo per l'altra sono competenti a formare le tariffe, si dice che i criteri base, che sono serviti al ministro per preparare il progetto e che devono essere esaminati dal Parlamento per la loro attuazione concreta, devono essere esaminati da chi ha la competenza per farlo. Ma non credo si possa andare al di là, perché chi ha la competenza per fissare le tariffe ha anche la competenza per fissare i criteri per formare le tariffe. A meno che non si dica: noi dobbiamo esaminare i criteri che sono stati seguiti.

Se si dice che le condizioni vigenti non vanno e devono essere modificate, questa è una cosa completamente diversa da ciò che fu richiesto e fu fissato con quell'ordine del giorno! E, comunque, dopo che sarà fissata la competenza per la modifica, questa può essere oggetto anche di proposte di legge di iniziativa parlamentare, se al Parlamento viene attribuita la competenza per determinate modifiche.

PRESIDENTE. Vorrei riassumere un po' la discussione. Indubbiamente l'ordine del giorno approvato dalla Camera è più vasto di quel che non sia la materia contenuta in questo disegno di legge. Il Ministero dei trasporti l'ha interpretato in senso assolutamente restrittivo, cioè esclusivamente in rapporto alla funzionalità del sistema tariffario.

Ora, noi non possiamo non richiamarci all'ordine del giorno, il quale, lo tengano presente gli onorevoli colleghi, fu un ordine del giorno emesso dalla nostra Commissione, illustrato dal relatore Cappugi e approvato dalla Camera.

Quindi, noi non possiamo non rinviare questo disegno di legge al ministro perché ci dica, tenuto presente l'ordine del giorno votato dal Parlamento nella seduta antimeridiana del 21 dicembre 1948, se esso risponda o meno a quello che è stato l'impegno preso dal ministro e al voto della Camera.

Propongo di rimandare il disegno di legge con queste osservazioni al ministro perché chiarisca il suo pensiero, dopo di che la Commissione lo riesaminerà.

(Così rimane stabilito).

#### Votazione segreta.

PRESIDENTE. Indico la votazione segreta sui disegni di legge oggi esaminati.

(Segue la votazione).

Comunico il risultato della votazione segreta dei disegni di legge:

Modificazioni al decreto legislativo 17 maggio 1946, n. 485, concernente la concessione all'industria privata della costruzione e dell'esercizio della ferrovia Circumflegrea (958):

Presenti e votanti . . . . .	35
Maggioranza . . . . .	18
Voti favorevoli . . . . .	35
Voti contrari . . . . .	0

(La Commissione approva).



## OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 3 FEBBRAIO 1950

Modificazioni al Codice postale e delle telecomunicazioni approvato con regio decreto 27 febbraio 1936, n. 645 (elevazione del limite del credito infruttifero, iscritto in conto corrente postale). (983).

Presenti e votanti . . . . .	35
Maggioranza . . . . .	18
Voti favorevoli . . . . .	35
Voti contrari . . . . .	0

(La Commissione approva).

*Hanno preso parte alla votazione:*

Angelini, Babbi, Baldassari, Capacchione, Cara, Caroniti, Colasanto, Corona Giacomo,

Cotani, De Caro Gerardo, De Martino Alberto, De Palma, Ducci, Farinet, Firrao, Giannini Olga, Gorini, Imperiale, Jacoponi, Jervolino Angelo Raffaele, Lombardi Riccardo, Mazza, Monticelli, Pertusio, Petrucci, Sala, Salerno, Salvatore, Semeraro Santo, Serbandini, Spoleti, Suraci, Tomba, Veronesi e Viola.

*Sono in congedo:*

Nicotra Maria e Orlando.

**La seduta termina alle 12,25.**