

**COMMISSIONE X**  
**TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE — POSTE E TELECOMUNICAZIONI**  
**MARINA MERCANTILE**

LXI.

**SEDUTA DI MERCOLEDÌ 12 OTTOBRE 1966**

**PRESIDENZA DEL PRESIDENTE SAMMARTINO**

| <b>INDICE</b>   | <b>PAG.</b>   | <b>PAG.</b>  |
|---|---------------|--|
| <b>Congedo:</b>   |               |  |
| PRESIDENTE . . . . .  | 615           |  |
| <b>Comunicazione del Presidente:</b>  |               |  |
| PRESIDENTE . . . . .  | 615           |  |
| <b>Disegno di legge (Discussione e rinvio):</b>   |               |  |
| Disposizioni per il completamento dei lavori di costruzione della ferrovia circumflegrea e per l'acquisto di materiale rotabile (Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato) (3226)  | 615           | FLORENA, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile</i> . . . . . 618, 620 |
| PRESIDENTE, <i>Relatore f.f.</i> . . . . .  | 615, 617      | FORTINI . . . . . 620  |
| FLORENA, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile</i> . . . . .   | 617           | IOZZELLI, <i>Relatore</i> . . . . . 618, 619, 620  |
| MARCHESI . . . . .  | 616           | PIRASTU . . . . . 620  |
|   |               | SANTAGATI . . . . . 619, 620   |
| <b>Proposta di legge (Discussione e rinvio):</b>  |               |  |
| Senatori BERLANDA ed altri: Norme integrative di attuazione degli articoli 28 della legge 24 luglio 1959, n. 622 e 1 della legge 6 gennaio 1963, n. 14, riguardanti la ferrovia Trento-Malè (Approvata dalla VII Commissione permanente del Senato) (3387) . . . . .            | 617           |  |
| PRESIDENTE, <i>Relatore f.f.</i> . . . . .  | 617           |  |
| MACCHIAVELLI . . . . .  | 617           |  |
| MARCHESI . . . . .  | 617           |  |
| <b>Proposta di legge (Discussione e rinvio):</b>  |               |  |
| Senatori TORELLI ed altri: Modifica degli articoli 64 e 65 del Regolamento di polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio delle strade ferrate, approvato con regio decreto 31 ottobre 1873, n. 1687 (Approvata dalla II Commissione permanente del Senato) (2796) . . . . . | 618           |  |
| PRESIDENTE . . . . .  | 618, 619, 620 |  |

**La seduta comincia alle 9,45.**

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

(È approvato).

**Congedo.**

PRESIDENTE. Comunico che è in congedo il deputato Sinesio.

**Comunicazione del Presidente.**

PRESIDENTE. Comunico che per la discussione dei progetti di legge all'ordine del giorno della seduta odierna i deputati Dagnino e D'Alema sostituiscono, rispettivamente, i deputati Amodio e Degli Esposti.

**Discussione del disegno di legge: Disposizioni per il completamento dei lavori di costruzione della ferrovia circumflegrea e per l'acquisto di materiale rotabile (Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato) (3226).**

PRESIDENTE, *Relatore*. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge n. 3226: « Disposizioni per il completamento

IV LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 12 OTTOBRE 1966

dei lavori di costruzione della ferrovia circumflegrea e per l'acquisto di materiale rotabile ».

Questo provvedimento ci viene dal Senato, dove è stato approvato dalla VII Commissione permanente, nella seduta del 31 maggio 1966.

Su di esso la Commissione bilancio ha espresso parere favorevole nella seduta del 4 ottobre 1966.

Sul disegno di legge riferisco io stesso, brevemente, sostituendomi al relatore che è assente.

Con legge 24 luglio 1959, n. 622, esattamente all'articolo 73, l'Amministrazione ferroviaria veniva autorizzata a corrispondere alla Società anonima per l'esercizio di pubblici servizi (S.E.P.S.A.), concessionaria della ferrovia circumflegrea, di Napoli, un corrispettivo di lire 2.061 milioni per il completamento dell'intera linea da Napoli a Pianura.

Va tenuto presente che il Consiglio superiore dei lavori pubblici, con voto del 21 novembre 1957, n. 2076, aveva riconosciuto ammissibile l'importo di spesa di lire 2.876 milioni, salvo aggiornamento alla data di inizio dei lavori ed eventuale, conseguente revisione dei prezzi nel caso in cui tra la data di emissione del voto e l'inizio effettivo delle opere fosse decorso un tal lasso di tempo da giustificare la maggiorazione dei costi. Rimanevano quindi non finanziati 815 milioni, costituiti dalla differenza tra la somma prescritta dalla legge che ho ricordato e quella ritenuta ammissibile dal Consiglio superiore dei lavori pubblici.

Nello stesso voto il Consiglio superiore dei lavori pubblici aveva altresì determinato in lire 1.542.621.000, salvo aggiornamento e revisione, la spesa relativa al nuovo materiale rotabile da apprestare per l'esercizio della ferrovia stessa; ma l'Amministrazione non ritenne di includere tale importo nella spesa a carico dello Stato, giudicando che essa avrebbe potuto essere considerata in sede di piano finanziario relativo all'esercizio della stessa ferrovia. Ciò, per spiegarci, significa che la Società concessionaria avrebbe dovuto acquistare il materiale, includendosi gli interessi sul capitale investito al passivo del piano finanziario, come sempre si fa.

A questo punto si è fermato tutto: la società concessionaria non ha avuto la possibilità di affrontare l'onere derivante da questa condizione. E intanto il disagio causato da questa stasi nelle opere e nell'esercizio è grave, tanto che la popolazione e le autorità interessate, come i rappresentanti politici di

tutti i settori, ne invocano a gran voce una urgente soluzione. E la soluzione sta nella opportunità che il materiale rotabile sia acquistato a spese dello Stato, il quale ne resti, naturalmente, proprietario. In tal modo lo Stato verrà ad assicurarsi, come contropartita del contributo di legge previsto, una corrispondente economia di spesa, se si pensa che esso dovrebbe sempre sostenere, per tutta la durata della concessione, un onere per interessi sul materiale rotabile, che, in quel caso, resterebbe di proprietà della società concessionaria e che, in caso di soluzione della concessione, dovrebbe essere acquistato a prezzo di stima. La soluzione della concessione, come è noto, si ha per scadenza di termini, per decadenza o per riscatto.

Ora, la spesa relativa al materiale rotabile è di lire 2 miliardi (circa 500 milioni in più della misura prevista dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, che è — si badi — del 1957).

Intanto le necessità delle popolazioni servite incalzano, i problemi dei trasporti nella zona circumflegrea reclamano provvidenze che non consentono remore; i bisogni della nostra metropoli del Mezzogiorno sono sempre più vivi e presenti alla nostra coscienza responsabilità, tanto essi sono vasti e complessi. Per sopperire almeno in parte a queste necessità la società concessionaria ha acquistato materiale per un ammontare di circa 110 milioni, mentre tutto il materiale nuovo da immettere sull'esercizio tarda ad essere fornito, per ragioni non imputabili alla Amministrazione od alla Società interessata. Quest'ultima sta provvedendo a trasformare il materiale stesso per renderlo idoneo all'esercizio sulla linea ferroviaria.

La spesa complessiva, dunque, è oggi di lire 3.260 milioni, così divisa: 1 miliardo per impianti fissi; 2 miliardi per il nuovo materiale rotabile; 260 milioni per il materiale usato da trasformare.

Il provvedimento che ho l'onore di sottoporre al vostro responsabile esame, consentirà, onorevoli colleghi, l'apertura all'esercizio dell'intero tronco Napoli-Pianura, oggi aperto limitatamente e in esercizio provvisorio nel tratto Napoli-Montesanto-Soccavo, ma esso rappresenterà un contributo sostanziale del Parlamento all'economia generale di Napoli ed un segno di concreta solidarietà verso i bisogni di popolazioni particolarmente carenti di servizi civili, quali sono appunto quelle della vasta e popolosa regione circumflegrea.

Dichiaro aperta la discussione generale.

MARCHESI. Prendo la parola solamente per chiedere un brevissimo rinvio dell'esame

del progetto di legge, onde acquisire maggiori elementi di giudizio.

FLORENA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Sarebbe opportuno non rinviare l'esame del provvedimento che è urgente, come ha brillantemente illustrato il signor Presidente, quale Relatore.

PRESIDENTE. Dato che si tratterebbe di un brevissimo rinvio, come ha precisato l'onorevole Marchesi, io non ho difficoltà ad accedere alla richiesta.

Pertanto, se non vi sono obiezioni, può rimanere stabilito che l'esame del provvedimento è rinviato alla prossima seduta.

*(Così rimane stabilito).*

**Discussione della proposta di legge d'iniziativa dei senatori Berlanda ed altri: Norme integrative di attuazione degli articoli 28 della legge 24 luglio 1959, n. 622, e 1 della legge 6 gennaio 1963, n. 14, riguardanti la ferrovia Trento-Malè (Approvata dalla VII Commissione permanente del Senato) (3387).**

PRESIDENTE, *Relatore*. L'ordine del giorno reca la discussione della proposta di legge di iniziativa dei senatori Berlanda, Corbellini, Crollalanza, Ferroni, Massobrio e Zannier: « Norme integrative di attuazione degli articoli 28 della legge 24 luglio 1959, n. 62 e 1 della legge 6 gennaio 1963, n. 14, riguardante la ferrovia Trento-Malè » (3387).

Il provvedimento è stato già approvato dalla VII Commissione permanente del Senato ed ha ricevuto il parere favorevole della V Commissione permanente della Camera.

Sulla proposta riferirò io stesso.

Onorevoli colleghi, prima di tutto, ricordando che, con legge 6 gennaio 1963, n. 14, il Parlamento aveva stabilito norme interpretative dell'articolo 28 della legge 24 luglio 1959, n. 622, la quale fissava il limite massimo della spesa a carico dello Stato in ordine al potenziamento della ferrovia in concessione Trento-Malè.

Tali norme contenute nell'articolo unico della legge 6 gennaio 1963, n. 14, stabiliscono che, per detta ferrovia, sono applicabili le disposizioni di cui alla legge 2 agosto 1952, n. 1221, limitatamente al materiale rotabile ed all'esercizio, con l'esclusione di qualsiasi forma di ulteriori contributi per il potenziamento degli impianti fissi.

Ora, gli onorevoli senatori che hanno promosso l'iniziativa della proposta di legge in esame hanno ritenuto necessario chiarire che l'esclusione di cui sopra riguarda unicamen-

te i concorsi dello Stato previsti dalla legge su ricordata — la legge agosto 1952, n. 1221 — e non anche l'inclusione nei piani finanziari da istituirsi per la determinazione o la revisione della sovvenzione annua di esercizio delle quote di ammortamento e interessi della maggiore spesa, che la società concessionaria ha sostenuto e va sostenendo nel corso dei lavori di potenziamento. Tali lavori hanno infatti subito numerose modifiche rispetto ai progetti originari, previe, naturalmente, le approvazioni di legge. Sembra a me, in verità, che la mancata inclusione nei piani finanziari su ricordati sarebbe in aperto contrasto con le finalità del risanamento e del potenziamento della linea, previsti dalle varie leggi particolari e dalla legge generale concernente l'ammodernamento e il potenziamento delle ferrovie in concessione. Essa infatti lascerebbe a carico della società concessionaria oneri che non troverebbero copertura. Invece, le opere eseguite, alla scadenza della concessione, sono, come sappiamo, reversibili allo Stato e l'inclusione nei piani finanziari delle quote di ammortamento renderà queste totalmente reversibili anche in caso di riscatto, come è previsto dall'articolo 16, ultimo comma, della legge 2 agosto 1952, n. 1221.

La presente legge non comporta particolari stanziamenti di bilancio. Ecco perché non si richiede, a norma dell'articolo 81 della Costituzione, l'indicazione dei mezzi di copertura. Infatti, la spesa relativa alle sovvenzioni di esercizio per la ferrovia fa carico agli stanziamenti di carattere obbligatorio del bilancio dello Stato per i singoli esercizi.

Con queste premesse, io mi onoro proporre alla vostra approvazione la presente proposta di legge, nel cui articolo unico è condensata la materia che interessa l'importante via di comunicazione ferroviaria di una fra le più ardue e montuose zone, a servizio di popolazioni nobili e generose del nostro Paese.

Dichiaro aperta la discussione generale.

MARCHESI. Signor Presidente, anche per questa proposta di legge, e per gli stessi motivi che per il provvedimento precedente, chiedo un breve rinvio.

MACCHIAVELLI. Si tratta di due provvedimenti che sono sullo stesso binario. Mi pare quindi che i motivi che hanno indotto a concedere il rinvio per il primo debbano valere anche per il secondo.

PRESIDENTE. Se non vi sono obiezioni, può rimanere stabilito che anche questa proposta di legge è rinviata ad altra seduta.

*(Così rimane stabilito).*

**Discussione della proposta di legge d'iniziativa dei senatori Torelli ed altri: Modifica degli articoli 64 e 65 del Regolamento di polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio delle strade ferrate, approvato con regio decreto 31 ottobre 1873, n. 1687 (Approvato dalla II Commissione permanente del Senato) (2796).**

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca la discussione della proposta di legge di iniziativa dei senatori Torelli, Corbellini, Salari e Bussi, n. 2796: « Modifica degli articoli 64 e 65 del Regolamento di polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio delle strade ferrate, approvato con regio decreto 31 ottobre 1873, n. 1687 ».

Ricordo alla Commissione che questo provvedimento, originariamente assegnato in sede referente, a seguito della richiesta deliberata dalla Commissione nella seduta del 7 settembre scorso ci è stato assegnato in sede legislativa.

La IV Commissione Giustizia, che avrebbe dovuto esprimere il proprio parere in proposito, non lo ha fatto; essendo, peraltro, abbondantemente trascorsi i termini rituali, possiamo procedere, senz'altra attesa, al suo esame.

La proposta di legge è stata approvata dalla II Commissione permanente del Senato della Repubblica, nella seduta del 24 novembre 1965.

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

**IOZZELLI, Relatore.** Signor Presidente, onorevoli colleghi, la proposta di legge oggi al nostro esame consta di un solo articolo, e tende ad emendare una legislazione arcaica ed anacronistica. Ecco, in sintesi, il suo contenuto.

Il decreto 31 ottobre 1873, n. 1687, sul regolamento di polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio delle strade ferrate (che, per altro, modifica la legge sui lavori pubblici 20 marzo 1865; n. 2248) reca al titolo IV « Prescrizioni applicabili ai trasporti ed al pubblico », e le articola in una serie di norme, e precisamente gli articoli 47, 51, 52, 53, 54, 55 e 56. Faccio grazia agli onorevoli componenti la Commissione della lettura degli articoli in questione, che sono relativi alla spedizione e alla consegna delle merci, al comportamento dei viaggiatori prima e durante il viaggio, all'accesso di persone e mezzi trainati nel recinto delle ferrovie, ecc.

Gli articoli 64 e 65 dello stesso regio decreto stabiliscono le pene per i contravventori

alle prescrizioni di cui agli articoli precedenti. Tali pene, in gran parte, erano e sono di polizia; esse cioè comportano, oltre all'ammenda, la possibilità dell'arresto.

Tali norme, adeguate per quanto riguarda la svalutazione successiva della moneta, sono rimaste invece inalterate per quanto riguarda le pene di polizia. Ciò fa sì che i trasgressori delle anzidette prescrizioni non possono neppure usufruire della facoltà dell'oblazione e debbono anche vedersi iscritta la condanna loro inflitta sul certificato del casellario giudiziario.

Tutto ciò poteva essere valido ieri, al sorgere delle ferrovie; è assurdo oggi, e per le protezioni tecniche degli impianti delle ferrovie stesse, e ancor più per la lunga e diversa esperienza degli utenti e per l'affinamento della loro educazione.

Per questo, i proponenti auspicano che ai trasgressori delle norme si applichino soltanto le ammende, fino a lire 20.000. Ciò mi sembra giusto, e perché leggi successive hanno stabilito, per trasgressioni anche molto più gravi, le sole ammende, e perché, avviandoci addirittura verso la depenalizzazione di gran parte delle contravvenzioni derivanti dal Codice della strada e dai regolamenti comunali, sembra necessario consentire intanto, almeno per queste pene, questa equivalenza e questa equiparazione.

Per queste semplici e, peraltro, ovvie considerazioni mi permetto di chiedere a lei, signor Presidente, e agli onorevoli colleghi l'approvazione della presente proposta di legge.

**PRESIDENTE.** Ringrazio vivamente l'onorevole Iozzelli e dichiaro aperta la discussione generale. Nessuno chiedendo di parlare, la dichiaro chiusa.

Dò la parola all'onorevole Sottosegretario Florena.

**FLORENA, Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile.** La proposta di legge in oggetto, di iniziativa dei senatori Torelli, Corbellini, Salari e Bussi, tende ad attenuare le pene previste dagli articoli 64 e 65 del vigente Regolamento di polizia, sicurezza e regolarità delle strade ferrate per la violazione delle prescrizioni applicabili ai trasporti e al pubblico elencate negli articoli 47, 51, 52, 53, 54, 55 e 56, mutando la specie e l'entità delle pene stesse.

Il provvedimento stabilisce infatti la comminazione della sola ammenda — fino a lire 20.000 — per i contravventori alle accennate prescrizioni, mentre attualmente, a seconda della gravità delle infrazioni, oltre alle pene

dell'arresto e dell'ammenda, è prevista anche la pena della multa.

E da aggiungere che per le infrazioni alle disposizioni concernenti i passaggi a livello, di cui all'articolo 52 del Regolamento, non si applicano, attualmente, le sanzioni di cui all'articolo 64 del Regolamento (arresto e ammenda), bensì quelle previste dall'articolo 15 del Codice della strada (ammenda da lire 10.000 a lire 40.000) che ha tacitamente abrogato la prima. È evidente, pertanto, la necessità di prevedere una stessa sanzione per una identica infrazione.

La nuova regolamentazione prevista dalla proposta di legge in esame consentirebbe solo l'oblazione processuale di cui all'articolo 162 del Codice penale, mentre, ai fini di rendere più semplice e concretamente efficace l'applicazione della sanzione meramente pecuniaria, sembra preferibile prevedere la possibilità dell'oblazione amministrativa, secondo il criterio seguito dal Codice della strada.

Il provvedimento, d'altra parte, abroga gli articoli 64 e 65 del Regolamento del 1873, senza tener presente la legislazione in materia susseguente al detto Regolamento, e cioè: il regio decreto 9 maggio 1926, n. 1059, che sottopone ad ammenda coloro che provocano il deterioramento delle vetture delle ferrovie concesse all'industria privata o di tranvie extraurbane; il decreto-legge 25 maggio 1945, n. 344, che stabilisce l'applicazione di soprattasse a carico dei viaggiatori sprovvisti di biglietto o con documento di viaggio irregolare, modificando così quanto stabilito dall'articolo 51, primo comma, del suddetto Regolamento del 1873. Si ritiene, invece, opportuna una regolamentazione univoca ed uniforme per tutti i servizi pubblici di trasporto.

Pertanto, il Ministero che io rappresento ha predisposto degli emendamenti, di cui do lettura, che intendono sostituire l'articolo unico della proposta di legge con i seguenti due articoli:

#### ART. 1.

Gli articoli 64 e 65 del Regolamento per la polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio delle strade ferrate, approvato con regio decreto 31 ottobre 1873, n. 1687, sono sostituiti dal seguente:

« I contravventori alle disposizioni degli articoli 47, 51, 52, 53, 54, 55 e 56 del presente regolamento verranno puniti con la pena dell'ammenda fino a lire 20.000, salvo che i fatti non costituiscano più gravi reati.

La stessa pena si applica a chi violi il disposto del comma 11 dell'articolo 15 del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393.

Alla stessa pena sono sottoposti i contravventori alle disposizioni di cui all'articolo 1 del regio decreto 9 maggio 1926, n. 1059, e agli articoli 1 e 2 del decreto-legge luogotenenziale 25 maggio 1945, n. 344.

Le disposizioni di cui agli articoli 51 e 56 del Regolamento 31 ottobre 1873, n. 1687, e dell'articolo 1 del regio decreto 9 maggio 1926, n. 1059, sono estese a tutti i pubblici servizi di trasporto in concessione e le relative infrazioni saranno punite ai sensi del precedente articolo 1 ».

#### ART. 2.

Nelle contravvenzioni previste nel precedente articolo il contravventore è ammesso a pagare, a titolo di oblazione, la somma di lire 5.000 o all'agente che accerta la contravvenzione o all'ufficio che gli sarà indicato, nel termine di 15 giorni.

**PRESIDENTE.** Ha chiesto di parlare l'onorevole Santagati. Ne ha facoltà.

**SANTAGATI.** In linea di massima, io sono sempre per la chiarezza dei testi legislativi. Con questo richiamo a più leggi in un solo articolo si mette il cittadino in condizione di non rendersi conto delle violazioni della norma, e l'interprete — quasi sempre il giudice, tranne i casi di oblazione di cui si parla nell'articolo 2 — nella necessità di avere a disposizione tutte queste leggi, per compulsarle.

Perciò, pur non essendo contrario al merito della proposta, direi che sarebbe opportuno ripetere le singole violazioni previste dalle norme richiamate, in maniera da rendere chiara e di immediata comprensione la legge.

Per quanto riguarda, poi, la forma, mi sembra che nel secondo comma dell'articolo 1, laddove si dice « salvo che i fatti costituiscano più grave reato », si dovrebbe piuttosto dire « salvo che i fatti non costituiscano più grave reato ». Questa è infatti la formula tradizionale.

Desidererei poi sapere quali sono le attuali pene previste dall'articolo 15 del Codice della strada che il Governo propone di modificare.

**IOZZELLI, Relatore.** È un'ammenda da lire 10.000 a lire 40.000.

**SANTAGATI.** Perché, allora, non lasciamo la norma più severa?

IOZZELLI, *Relatore*. Mi pare che l'obiezione di fondo a questi emendamenti sia il fatto che si tende ad introdurre norme che incidono su legislazioni diverse: mentre l'articolo dei proponenti è relativo al decreto del 1873, con gli emendamenti governativi, in base al criterio dell'entità dell'ammenda, ci si riferisce anche ad altre leggi. Peraltro, il criterio unico in base al quale sono presentati gli emendamenti è quello delle cifre: ora, a me sembra che questo criterio, da solo, non sia valido.

SANTAGATI. Non solo, ma in questa maniera si perde anche la proporzione della pena.

FLORENA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Quanto al riferimento ad articoli di altre leggi, voi mi insegnate che è un espediente del quale si fa uso.

SANTAGATI. Ma non è un buon sistema: costringeremmo il cittadino a prendersi sempre un avvocato.

FLORENA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Comunque, non è una novità: in moltissime leggi si trovano riferimenti a più leggi.

PIRASTU. Io sono d'accordo sulla sostanza del provvedimento; non altrettanto, invece, sull'obiezione tendente a ripetere il testo degli articoli.

È vero che sarebbe un bene per il cittadino; però il cittadino non va a leggersi le leggi, ma è l'avvocato che, quando è necessario, le legge per lui. D'altronde, in tutte le leggi che abbiamo fatto di recente, si è rivelato impossibile citare per esteso il riferimento. Aggiungo che io ho da poco avuto occasione di presentare una proposta di legge sui patti agrari: se avessi dovuto citare tutto il

testo di un comma richiamato, sull'enfiteusi, lungo trenta righe, avrei reso la legge ancora più complicata, e per il cittadino e per l'avvocato.

Quelle che mi convincono di più, invece, sono le obiezioni circa le possibili contraddizioni. Ad ogni modo, siccome il mio gruppo è dell'opinione che questa legge debba essere approvata, penso che si potrebbe facilmente trovare, d'accordo con il rappresentante del Governo, una formula che eviti queste possibili contraddizioni.

SANTAGATI. Signor Presidente, ritengo che il rimedio sia molto semplice: basta citare tutte le leggi che sono state qui richiamate per sommi capi, vedere la pena e la congruità, e con un articolo abrogarle.

Ciò, pur essendo la legge eterogenea, consentirebbe al destinatario della norma di capire meglio le disposizioni in essa contenute.

FORTINI. Propongo un breve rinvio, signor Presidente.

PRESIDENTE. L'onorevole Fortini propone un breve rinvio dell'esame del provvedimento.

Se non vi sono obiezioni, può rimanere stabilito che il seguito della discussione del provvedimento è rinviato ad altra seduta.

*(Così rimane stabilito).*

**La seduta termina alle 10,45.**

---

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO  
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI  
Dott. ANTONIO MACCANICO

---

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO