

COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE — POSTE E TELECOMUNICAZIONI
MARINA MERCANTILE

LXII.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 19 OTTOBRE 1966

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE SAMMARTINO

INDICE	PAG.	PAG.
Congedo:		
PRESIDENTE	621	
Comunicazione del Presidente:		
PRESIDENTE	621	
Disegno di legge (<i>Seguito della discussione e approvazione</i>):		
Disposizioni per il completamento dei lavori di costruzione della ferrovia circumflegrea e per l'acquisto di materiale rotabile (<i>Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato</i>) (3226)	622	
PRESIDENTE	622, 623	
FLORENA, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile</i>	623	
MARCHESI	622	
RUSSO SPENA	622	
Proposta di legge (<i>Seguito della discussione e approvazione</i>):		
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 (<i>Approvata dalla VII Commissione permanente del Senato</i>) (3387)	624	
PRESIDENTE, <i>Relatore</i>	624, 625, 626	
ALINI	625	
FLORENA, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile</i>	625	
MARCHESI	624	
VERONESI	625	
Proposta di legge (<i>Seguito della discussione e rinvio</i>):		
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 (<i>Approvato dalla II Commissione permanente del Senato</i>) (2796)	626	
PRESIDENTE	626	
FLORENA, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile</i>	626	
Votazione segreta:		
PRESIDENTE	626	
<hr/>		
La seduta comincia alle 9,45.		
CALVARESI, <i>Segretario</i> , legge il processo verbale della seduta precedente.		
(<i>È approvato</i>).		
Congedo.		
PRESIDENTE. Comunico che è in congedo il deputato Sinesio.		
Comunicazione del Presidente.		
PRESIDENTE. Comunico che, nella discussione delle proposte di legge all'ordine del giorno della seduta odierna, il deputato Russo Spena sostituisce il deputato Armato.		

Seguito della 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. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge n. 3226: « Disposizioni per il completamento dei lavori di costruzione della ferrovia circumflegrea e per l'acquisto di materiale rotabile ».

Come i colleghi ricorderanno, nella precedente seduta del 12 corrente mese io stesso, nella veste di relatore, ho illustrato il provvedimento, che ci è stato trasmesso dal Senato della Repubblica, dove è stato approvato dalla VII Commissione permanente, nella seduta del 31 maggio 1966. Il prosieguo dell'esame è stato subito dopo rinviato su richiesta del gruppo comunista.

Dichiaro, pertanto, aperta la discussione generale.

MARCHESI. Signor Presidente, la volta scorsa io chiesi alla Commissione un breve rinvio per approfondire alcuni elementi che potevano essere determinanti per il voto del mio gruppo.

Devo dire che, per cause indipendenti dalla mia volontà, nel corso di questi otto giorni non ho potuto acquisire tutti questi elementi. Comunque, non chiederò oggi un ulteriore rinvio, ma farò alcune considerazioni ed esprimerò il punto di vista del gruppo che rappresento.

Mi meraviglio, innanzi tutto, del fatto che il Governo la volta scorsa abbia sollecitato la votazione immediata di questa legge, e si sia opposto al rinvio che io chiedevo. È strano che, mentre sospende l'esercizio di numerose ferrovie secondarie dipendenti dall'Amministrazione dello Stato (e ciò nonostante il contrario parere delle popolazioni e delle autorità locali, come abbiamo sentito in Aula dalle dichiarazioni fatte pochi giorni or sono a questo proposito da alcuni colleghi marchigiani) e mentre assume un atteggiamento intransigente per quanto riguarda i cosiddetti « rami secchi » della rete statale, il Governo dimostri poi un particolare riguardo per le ferrovie concesse e sia loro tanto prodigo di aiuti.

Desidero dire che il disegno di legge sottoposto al nostro esame crea un precedente pericolosissimo. Qui si intende correggere una decisione presa dal Parlamento con una legge del 1959, si prende a pretesto un parere

espresso dal Consiglio superiore dei lavori pubblici nel 1957, parere che sarebbe stato ingiustamente disatteso dal Parlamento.

Vengono chiesti un miliardo in più per gli impianti fissi, e due miliardi in più per il materiale rotabile. Nel 1959 l'Amministrazione non ritenne che la spesa del materiale rotabile dovesse essere posta a carico dello Stato. Ora invece si sostiene che lo Stato deve sostenere questa spesa perché gliene deriverà una serie di vantaggi in caso di riscatto della ferrovia o di decadenza della concessione. L'argomentazione è assai speciosa e arriva a conclusioni molto discutibili.

La governativa relazione premessa al disegno di legge non è assolutamente convincente. Basterebbe che i colleghi la esaminassero attentamente, per rilevare quante forzature essa contenga.

Se dovessi esprimere il voto del mio gruppo soltanto in rapporto alla linea politica che lo contraddistingue, non potrei che dichiararmi contrario a questa legge. Ma non posso non tener conto di una situazione particolare segnalatami dal gruppo parlamentare campano e del danno che deriverebbe alle popolazioni se le opere programmate non fossero eseguite in tempo utile. I gravi errori commessi dalla società concessionaria hanno creato una situazione di fatto estremamente delicata a cui va posto rimedio. Forse di questa circostanza ha voluto tener conto il nostro gruppo del Senato votando a favore di questa legge.

Noi non ci sentiamo, per questioni di principio, votare favorevolmente ma eviteremo di creare ostacoli all'approvazione della legge astenendoci dal voto, lasciando che la maggioranza assuma tutte le responsabilità che fanno capo alla politica seguita dal Governo nel settore dei trasporti e, in particolare, nel settore ferroviario.

RUSSO SPENA. Ho ascoltato l'intervento dell'onorevole Marchesi e debbo confermare che sono state fatte delle pressioni affinché questo provvedimento venga approvato. L'urgenza deriva appunto da una situazione di fatto: lo Stato ha sopportato una spesa abbastanza rilevante per costruire la ferrovia Circumflegrea che si allacciasse con la cumana e facesse il giro completo delle zone interessanti lo sviluppo urbanistico e turistico.

La ferrovia allaccia tutti i centri dove si sviluppa la piccola industria napoletana, con al centro il complesso dell'Italsider; pertanto la spesa originaria di questa ferrovia ha avuto una funzione essenziale ai fini sociali.

In questo momento non vorrei dare un frettoloso giudizio sul fatto che siano stati commessi, a meno, degli errori: oltretutto non avrei nemmeno gli elementi tecnici per far ciò. Indubbiamente la ferrovia è perfetta, ma — e qui probabilmente vi è l'errore — la stessa è stata costruita tenendo presente uno sviluppo urbanistico verso occidente della città che, in effetti, non si è ancora realizzato, in quanto al momento attuale non abbiamo che dei piani di massima che non sappiamo quando potranno avere esecuzione. Probabilmente, per altro, la visione avveniristica che hanno avuto i tecnici della Sepsa sarà più reale di quanto noi politici possiamo e riusciamo ora ad immaginare. Ad ogni modo, certamente, al momento, non possiamo far altro che constatare una situazione non felice.

Un fatto, però, è certo: la spesa rilevante (dieci miliardi circa) già sostenuta dallo Stato non avrebbe alcuna funzione, senza questa ulteriore spesa, necessaria per rendere utile un impianto che attualmente non lo è.

La critica, poi, che questo sia uno di quei « rami secchi » che bisogna abolire, ritengo non sia giusta, perché questa piccola ferrovia di servizio urbano avrà sempre la sua utilità.

Sono state poi avanzate alcune critiche circa la parte di spesa che dovrebbe servire per l'acquisto del materiale rotabile. Faccio presente, a questo proposito, che non si tratta che di far concordare le cifre. Già il Consiglio superiore aveva determinato questa maggiore cifra, in origine; il Governo, poi, aveva dato di meno, ritenendo che la differenza dovesse ricavarci dalla gestione della S.E.P.S.A. Ebbene, pensare oggi che una azienda di trasporti, urbani o inter-urbani, possa avere degli utili, è certamente fantasioso. Nella specie, la S.E.P.S.A. (il cui pacchetto azionario è interamente di proprietà della Volturno) si trova in una situazione deficitaria.

Prevedere degli utili, per l'acquisto di materiale rotabile, fu dunque, allora, semplicistico ed, oggi, non si fa che sanare questa cattiva previsione amministrativa.

Per questi motivi e per l'attesa della popolazione, invito i commissari della X Commissione trasporti ad approvare il disegno di legge.

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

FLORENA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Per quanto riguarda l'osservazione dell'onorevole Mar-

chesi a proposito dei « rami secchi », devo dire che questo non è assolutamente uno di quei casi. Se lo fosse, dovremmo allora estendere il concetto fino ad includervi tutte le tranvie municipalizzate, che sono tutte in condizioni disastrose, dal punto di vista finanziario. Nessuno pensa di farlo. Queste sono attività che si svolgono nell'ambito di grossi centri urbani, e credo sia doveroso mantenerle, perché rispondono ad esigenze reali, sentite, di tutta la popolazione.

È vero che c'è stata un'impostazione di larghezza nella programmazione di questi impianti, che ancora non trova corrispondenza nello sviluppo urbanistico della città. Tuttavia io penso che questa ferrovia vada adesso aiutata nel senso indicato dal disegno di legge. D'altra parte, come avrete potuto rilevare dal testo del provvedimento, una parte di queste spese previste per l'acquisto di materiale rotabile, praticamente, finirà con l'essere assorbita dallo Stato stesso, all'atto della cessazione del rapporto di concessione.

Prego pertanto vivamente la Commissione di voler approvare il disegno di legge, che risponde alle attese della popolazione del napoletano.

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, prima di passare alla votazione vorrei aggiungere anche io qualche considerazione, di carattere particolare e di carattere generale.

Sappiamo bene — e qui faccio eco alle parole dell'onorevole Russo Spena e del Sottosegretario — quali necessità presenta, in particolare, la zona di Napoli. Siamo soprattutto favorevoli a questo provvedimento in prospettiva, cioè in vista della produttività futura di questa opera, che ci viene assicurata: il denaro pubblico non va speso se non per opere produttive.

La considerazione di carattere generale è quella cui si riferiva il collega Marchesi, che mi trova in gran parte solidale. Sta di fatto, onorevole Sottosegretario, che esiste un contrasto stridente: mentre si parla di rami secchi, mentre si sta provvedendo a tagliarli, noi diamo fondi pubblici a ferrovie in concessione. Con ciò, non mi riferisco, è chiaro, specificatamente all'odierno provvedimento. Preciso anche che in questo momento non parlo come Relatore, ma come Presidente della X Commissione Trasporti. Chiedo al signor Ministro dei trasporti che la Commissione venga messa a parte della situazione di tutte le ferrovie concesse in Italia.

Questa mattina, per altro, onorevoli colleghi, e con ciò ritorno alle mie funzioni di Relatore, vi chiedo voto favorevole su que-

sto provvedimento, per le considerazioni che abbiamo già fatto.

Passiamo all'esame degli articoli.

Do lettura e, non essendovi osservazioni o emendamenti, pongo in votazione l'articolo 1.

ART. 1.

Il limite della spesa autorizzata per la ferrovia Circumflegrea con l'articolo 37 della legge 24 luglio 1959, n. 622, è elevato di lire 3.260 milioni per tener conto, sentito il Consiglio superiore dei lavori pubblici, della necessità di esecuzione di ulteriori lavori di costruzione di fabbricati e impianti fissi, delle variazioni di prezzi accertate in sede di aggiornamento o di revisione, nonché della spesa relativa al materiale rotabile, compreso quello acquistato usato e trasformato ai fini dell'esercizio provvisorio del tronco Napoli-Pianura. Detto materiale, lasciato in uso gratuito alla Società anonima per l'esercizio di pubblici servizi (S.E.P.T.A.), resterà acquisito alla proprietà dello Stato.

Resta fermo quant'altro disposto con gli articoli 36, 37 e 38 della legge 24 luglio 1959, n. 622.

(È approvato).

Do lettura e, non essendovi osservazioni o emendamenti, pongo in votazione l'articolo 2:

ART. 2.

La maggiore spesa di lire 3.260 milioni, di cui al precedente articolo 1, sarà iscritta nello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile in ragione di lire 500 milioni nell'anno 1965 e di lire 920 milioni in ciascuno degli anni dal 1966 al 1968.

All'onere di lire 500 milioni previsto per l'anno finanziario 1965 si provvede per lire 250 milioni, in deroga alla legge 27 febbraio 1955, n. 64, a carico del fondo iscritto al capitolo n. 580 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro, per il periodo 1° luglio-31 dicembre 1964 e, per lire 250 milioni, a carico del fondo iscritto al capitolo n. 5381 del medesimo stato di previsione per l'anno finanziario 1965.

All'onere di lire 920 milioni previsto per l'anno 1966 si provvede con riduzione del fondo iscritto al capitolo n. 5381 del predetto stato di previsione per l'anno finanziario stesso.

Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

(È approvato).

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

Seguito della 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 il seguito della 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. 622 e 1 della legge 6 gennaio 1963, n. 14, riguardanti la ferrovia Trento-Malè » (3387).

Come gli onorevoli colleghi ricorderanno, anche su questo provvedimento ho riferito io nella precedente seduta del 12 ottobre; dopo di che la discussione è stata rinviata su richiesta del gruppo comunista.

Dichiaro, pertanto, aperta la discussione generale.

MARCHESI. Signor Presidente, dovrei ripetere molte delle considerazioni già fatte nel mio intervento sul disegno di legge che abbiamo poco fa esaminato.

Qui ci troviamo, per di più, di fronte ad un fatto curioso, per non dire assurdo: l'articolo 28 della legge 24 luglio 1959, n. 622, venne interpretato dall'articolo unico della legge 6 gennaio 1963, n. 14; l'odierno disegno di legge dà un'interpretazione alla legge n. 14 del 1963: è quindi l'interpretazione autentica ad un'interpretazione autentica.

Apparentemente si conferma e si chiarisce quanto venne stabilito con la legge del 1963, ma in sostanza si amplia notevolmente la portata di quella legge autorizzando che nei piani finanziari da istituirsi per la determinazione della sovvenzione ordinaria di esercizio siano incluse le quote di ammortamento e gli interessi della spesa per lavori e provviste restata a carico della concessionaria perché non coperta dai contributi dello Stato. Il principio fissato dalla legge n. 622 del 1959 viene completamente sovvertito.

IV LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 19 OTTOBRE 1966

Anche qui vi è purtroppo una situazione che l'interesse delle popolazioni esige che venga affrontata definitivamente. Deve essere richiamata a questo proposito l'attenzione della provincia di Trento e dei comuni che con essa gestiscono la linea. Per le stesse ragioni per cui si è astenuto nella precedente votazione il gruppo comunista si asterrà dal voto.

Colgo l'occasione per ricordare che da molto tempo abbiamo chiesto al Governo una circostanziata relazione sullo stato delle ferrovie concesse. Abbiamo ottenuto ripetutamente assicurazioni che essa ci sarebbe stata quanto prima presentata ma ai propositi espressi non si è finora dato alcun seguito. Chiedo all'onorevole Florena se sarà in grado di dirci qualcosa al riguardo.

VERONESI. Prendo la parola dopo le oneste dichiarazioni del collega Marchesi per confermare che i suoi dubbi sono anche i nostri, come è già stato fatto rilevare, e riguardano tutta la materia delle ferrovie in concessione: il discorso è aperto e dovrà affrontare la materia nel suo complesso. Nel frattempo però maturano delle singole posizioni che non si possono non esaminare.

Circa le preoccupazioni manifestate dal collega riguardanti il criterio che informa la proposta di legge in discussione, ritengo che il fatto che, con legge specifica relativa alla Trento-Malè, venga stabilita la questione, può rappresentare un argine. La giustificazione di questo trattamento particolare può essere rappresentata dal fatto che la società che gestisce la ferrovia Trento-Malè è formata da enti locali verso i quali lo Stato già interviene. Questa considerazione ritengo che possa essere di aiuto nel dubbio e possa contribuire a convincere gli onorevoli Commissari a dare voto favorevole alla proposta di legge in esame.

ALINI. Per le stesse considerazioni del collega Marchesi, anche io mi asterrò dal votare questa proposta di legge.

Vorrei riprendere, in modo particolare, ciò che ha ricordato il nostro Presidente a proposito delle ferrovie in concessione, per rinnovare, anche per quanto riguarda la mia parte politica, la richiesta al Governo di fornirci un quadro preciso di questo settore. Il Sottosegretario Florena ricorderà che noi abbiamo avuto in Aula una polemica in ordine alle ferrovie Nord-Milano, che pure rientrano nel settore delle ferrovie in concessione.

Forse non sarebbe male se, a conclusione di questa brevissima discussione, il Rappresentante del Governo, ricordando l'impegno preso più di un anno fa dal Ministro Jervo-

lino, volesse darci qualche assicurazione in merito, anche se, almeno in parte, questi problemi li conosciamo già attraverso il piano di sviluppo.

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

FLORENA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Il Governo è favorevole all'approvazione della proposta di legge.

Con la legge 24 luglio 1959, n. 622, che ha fissato il limite massimo della spesa a carico dello Stato, è stato anche stabilito, all'articolo 28, che il contributo sostituiva quello assentibile per il potenziamento degli impianti fissi della ferrovia a norma dell'articolo 3 della legge 2 agosto 1952, n. 1221.

Con successiva legge 6 gennaio 1963, n. 14, è stato precisato che le disposizioni della legge n. 1221 del 1952 erano applicabili anche per la ferrovia suddetta limitatamente al materiale rotabile, confermandosi l'esclusione di qualsiasi forma di ulteriori contributi per il potenziamento degli impianti fissi.

La spesa sostenuta dalla Società concessionaria per il potenziamento di detti impianti è risultata, tuttavia, in consuntivo, e tenuto conto delle risultanze del collaudo, superiore a quella originariamente prevista e finanziata dallo Stato in dipendenza dell'aumento dei costi (circa 500 milioni).

Pertanto con la proposta di legge in esame si precisa che l'esclusione di ulteriori contributi dello Stato, confermata con l'articolo 1 della legge n. 14 del 1963, si riferisce soltanto a quelli assentibili ai sensi dell'articolo 3 della legge sull'ammortamento e non preclude la possibilità di includere le quote di ammortamento ed interessi della maggiore spesa, rimasta a carico della Società, nei piani finanziari per la determinazione o revisione della sovvenzione ordinaria di esercizio.

In tal modo si renderà possibile il completo risanamento economico della ferrovia, realizzando le finalità considerate, sia nelle leggi speciali riguardanti la Trento-Malè che nella legge generale n. 1221.

Si conferma che le azioni della società concessionaria sono totalmente in possesso degli enti locali.

Prego perciò la Commissione di approvare questa proposta di legge, che non ha nulla a che vedere con le ferrovie date in concessione ad organizzazioni private, che preoccupano i colleghi.

IV LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 19 OTTOBRE 1966

PRESIDENTE, *Relatore*. Io vorrei dire che l'argomento più fondato che ci induce ad invitare la Commissione a votare a favore di questo provvedimento è proprio quello che è stato appena ricordato: non si tratta di una società di singoli, ma dei comuni interessati che costituiscono essi stessi la società concessionaria. Si tratta quindi di enti pubblici, di enti locali, che vanno aiutati col nostro voto a gestire più degnamente possibile questa ferrovia la quale, ne siamo certi, risponde anche ad una funzione altamente sociale in quella zona.

Do lettura dell'articolo unico che costituisce il testo della proposta di legge al nostro esame:

ARTICOLO UNICO.

Per la ferrovia Trento-Malè il divieto posto dall'articolo 1 della legge 6 gennaio 1963, n. 14, riguarda soltanto la concessione di ulteriori contributi per il potenziamento degli impianti fissi della ferrovia in applicazione dell'articolo 3 della legge 2 agosto 1952, n. 1221, anche se in forma di integrazione, variazione o rettifica dei contributi elevati a norma dell'articolo 27 della legge 24 luglio 1959, n. 622.

Potranno invece essere incluse nei piani finanziari da istituirsi per la determinazione o revisione della sovvenzione ordinaria di esercizio le quote di ammortamento e interessi della parte di spesa per lavori e provviste restata a carico della concessionaria perché non coperta dai contributi statali.

Trattandosi di articolo unico e non essendovi emendamenti, il provvedimento verrà votato direttamente a scrutinio segreto al termine della seduta.

Seguito della discussione della proposta di legge di 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. 1697. (Approvata dalla II Commissione permanente del Senato) (2796).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della 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 ».

I colleghi ricorderanno che il Relatore, onorevole Iozzelli, ha già svolto la sua relazione il 12 ottobre scorso. In quella seduta si è iniziata anche la discussione, che, però, non si è conclusa, per dare tempo al Relatore di approfondire l'esame degli emendamenti presentati dal Governo.

FLORENA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Onorevoli colleghi, ho molto apprezzato l'osservazione fatta dai colleghi sulla opportunità di evitare una elencazione di articoli di leggi diverse.

Il Governo ha deciso allora di modificare sostanzialmente la formulazione dell'emendamento presentato nella seduta scorsa e per questo chiede un breve rinvio.

PRESIDENTE. Se non vi sono obiezioni, può rimanere stabilito che la discussione della proposta di legge n. 2796 è rinviata ad altra seduta.

(Così rimane stabilito).

Votazione segreta.

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

(Segue la votazione).

Comunico il risultato della votazione:

Disegno di legge: « Disposizioni per il completamento dei lavori di costruzione della ferrovia circumilegrea e per l'acquisto di materiale rotabile » (3226):

Presenti	26
Votanti	15
Astenuti	11
Maggioranza	8
Voti favorevoli	15
Voti contrari	0

(La Commissione approva).

Disegno di legge: « 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 » (3387):

Presenti	26
Votanti	15
Astenuti	11
Maggioranza	8
Voti favorevoli	15
Voti contrari	0

(La Commissione approva).

IV LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 19 OTTOBRE 1966

Hanno preso parte alla votazione.

Alba, Baldani Guerra, Belci, Canestrari, Cappugi, Catella, Cavallaro Nicola, D'Ambrosio, De Capua, Di Piazza, Fortini, Macchia-
velli, Russo Spena, Sammartino e Veronesi.

Si sono astenuti.

Alini, Battistella, Bigi, Degli Esposti, Fiu-
manò, Franco Raffaele, Giachini, Golinelli,
Manenti, Marchesi e Rubeo.

È in congedo:

Sinesio.

La seduta termina alle 10,45.

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

Dott. ANTONIO MACCANICO

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO