

COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE — MARINA MERCANTILE
— POSTE E TELECOMUNICAZIONI

2.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 13 NOVEMBRE 1968

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE SINESIO

INDICE

	PAG.		PAG.
Congedo:		PINTUS, <i>Sottosegretario di Stato per la marina mercantile</i>	19
PRESIDENTE	12	QUERCI, <i>Relatore</i>	19
Disegno di legge (Discussione e rinvio):		Partecipazione della Società « Alitalia » — Linee aeree italiane — alla gestione della Società « Somali Airlines » (437)	20
Modifiche all'articolo 55 del Regolamento circa la polizia, la sicurezza e la re- golarità dell'esercizio delle strade fer- rate, approvato con regio decreto 31 ottobre 1873, n. 1687 (342)	12	PRESIDENTE	20, 21, 22
PRESIDENTE	12, 14	FLORENA, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile</i>	22
DAMICO	13, 14	MARRACCINI, <i>Relatore</i>	20, 21, 22
FLORENA, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile</i>	14	PIRASTU	21, 22
IANNIELLO, <i>Relatore</i>	12, 13	Disegno di legge (Rinvio della discussione):	
SKERK	12	Integrazioni e modifiche alle leggi 30 di- cembre 1959, n. 1236 e 6 gennaio 1963, n. 13, sul trattamento giuridico ed eco- nomico degli assuntori dell'Azienda azienda autonoma delle ferrovie dello Stato (Approvato dalla VII Commis- sione permanente del Senato) (523)	22
Disegni di legge (Discussione e approvazione):		PRESIDENTE	22
Nuove disposizioni in materia di passaggi a livello in consegna a privati (343)	14	Votazione segreta:	
PRESIDENTE	14, 16, 17	PRESIDENTE	22
BRIZIOLI, <i>Relatore</i>	14, 17		
CEBRELLI	16, 17		
FLORENA, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile</i>	16, 17		
Modifiche all'articolo 41 della legge 9 feb- braio 1963, n. 82, concernente la revi- sione delle tasse e dei diritti marittimi (349)	19		
PRESIDENTE	19, 20		

La seduta comincia alle 9,30.

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

(È approvato).

Congedo.

PRESIDENTE. Comunico che è in congedo il deputato Pennacchini.

Discussione del disegno di legge: Modifiche all'articolo 55 del Regolamento circa la polizia, la sicurezza, e la regolarità dell'esercizio delle strade ferrate, approvato con regio decreto 31 ottobre 1873, n. 1687 (342).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Modifiche all'articolo 55 del Regolamento circa la polizia, la sicurezza e la regolarità dell'esercizio delle strade ferrate, approvato con regio decreto 31 ottobre 1873, n. 1687 ».

La IV Commissione, investita dell'esame del disegno di legge per il parere alla nostra Commissione, ha lasciato decorrere i termini senza inviare tale parere. Si intende pertanto che non ha voluto avvalersi della facoltà concessale.

L'onorevole Ianniello ha facoltà di svolgere la relazione.

IANNIELLO, *Relatore*: Signor Presidente, onorevoli Colleghi, non occorrono molte parole per illustrare il disegno di legge sottoposto oggi alla nostra approvazione: mi pare, infatti, che la sua motivazione sia ampiamente esposta nella relazione che lo accompagna.

Rimandando, quindi, i colleghi a tale relazione, mi limiterò a richiamare alcuni punti salienti di essa e del disegno di legge.

Premetto che possiamo distinguere in due parti il testo del disegno di legge. La prima, riconferma il divieto di pascolo non custodito in prossimità di strade ferrate; la seconda, stabilisce l'obbligo per i proprietari ed i conduttori di fondi destinati al pascolo di provvedere alla recinzione, in prossimità di strade ferrate; lo stesso dicasi per i terreni adibiti ad allevamento di bestiame, a tenute di caccia, e così via.

L'innovazione che il disegno di legge intende introdurre consiste appunto in questa seconda parte.

Io sono favorevole al disegno di legge; proporrei però di eliminare la parola « conduttore », al secondo comma, limitando al solo proprietario l'obbligo di recinzione dei fondi.

Gli onorevoli colleghi ricorderanno che il provvedimento era già stato presentato nella scorsa legislatura; esso trae origine dalla sciagura verificatasi sulla linea Salerno-Battipa-

glia nel novembre del 1967. Poiché quella sciagura non era la prima, si rese evidente la necessità di trovare precauzioni e misure adeguate per evitare che simili incidenti continuassero a ripetersi.

Per questo, nella relazione si richiamano le norme relative alla disciplina dei pascoli in fondi limitrofi alle ferrovie, contenute nel Regolamento del 1873, e nel disegno di legge si prevede una modifica di tali norme, disponendo l'obbligo di recingere i fondi limitrofi alle strade ferrate ed adibiti a pascolo o allevamento di bestiame o riserve di caccia. Il disegno di legge, per altro, si rifà a quello che esiste in molti paesi dell'Europa occidentale, in cui l'obbligo già sussiste ed è posto a carico dei proprietari dei fondi che sono ai limiti della strada ferrata.

Io sono in possesso di un elenco nel quale sono richiamati i principali paesi nei quali l'obbligo è posto congiuntamente a carico di entrambe le parti o, solamente, dei proprietari dei fondi (Germania, Austria, eccetera).

Oltre a questa posizione analogica nella quale si trovano molti paesi, il provvedimento intende riaffermare il principio secondo il quale, chiunque esercita un'attività produttiva, deve esercitarla in condizioni tali da assicurare l'incolumità pubblica.

Questi motivi hanno determinato il disegno di legge che è oggi al nostro esame; pertanto, per quanto ho accennato e per quanto è riportato nella relazione illustrativa, io chiedo alla Commissione di voler procedere all'approvazione del disegno di legge in esame, con la sola variante — ripeto — che il carico della recinzione debba cadere sui proprietari dei fondi limitrofi alla strada ferrata.

PRESIDENTE. Ringrazio il Relatore e dichiaro aperta la discussione generale.

SKERK. Signor Presidente, onorevoli Colleghi, vorrei dire alcune parole in merito allo scopo che questo disegno di legge si prefigge, cioè quello di consentire la massima sicurezza possibile sulle nostre strade ferrate.

Fatta la premessa che concordiamo con questo scopo e constatato che esistono già delle leggi molto severe che regolano la materia, noi crediamo giusto fare alcune precisazioni, ed esprimere le nostre riserve sul disegno di legge in esame.

Già la legge attuale stabilisce l'obbligo di una rigorosa custodia del bestiame; per cui, in teoria, dovrebbe essere possibile evitare incidenti causati da bestiame al pascolo.

Ad ogni modo, con il presente disegno di legge si vogliono obbligare i proprietari o i conduttori di pascoli adiacenti alle ferrovie a recingere idoneamente gli stessi. È a questo proposito che vogliamo esprimere il nostro dissenso.

Noi riteniamo, infatti, giusto e doveroso che l'idonea recinzione venga fatta dall'Amministrazione delle ferrovie, in analogia a quanto avviene per le autostrade.

La nostra opinione è sostenuta da vari motivi. In primo luogo, in alcuni casi i proprietari potrebbero non essere in grado di addossarsi le spese per la recinzione.

Inoltre, esistono nel nostro Paese vaste estensioni di terreni che non vengono usati dai proprietari né da questi affittati perché servano da pascolo; è noto, d'altro canto, che i bovini, se non custoditi, si possono spostare anche per dei chilometri e raggiungere così le strade ferrate.

A chi spetterà, inoltre, decidere se la recinzione sia o meno idonea? Ad uffici tecnici delle ferrovie? Ad altri organi? Su questo punto possono darsi diverse interpretazioni.

D'altra parte, qualora il disegno di legge al nostro esame venisse approvato così come redatto, si avrebbero svariati tipi di recinzione, con reti, muri, fili spinati, siepi, e così via, a piacimento dei singoli proprietari dei terreni. Insomma, non si avrebbe una sufficiente garanzia per quanto riguarda la sicurezza, mentre ne verrebbero a soffrire il decoro e l'estetica del paesaggio lungo le ferrovie.

Per questi motivi noi insistiamo perché la recinzione venga fatta dalle ferrovie, e sia di uno stesso tipo per tutto il Paese, come avviene per le autostrade.

Questa è dunque la modifica del disegno di legge che noi proponiamo.

IANNIELLO, Relatore. Desidero assicurare all'onorevole Skerk che, personalmente, ho cercato di approfondire questo aspetto.

In questo disegno di legge, come ho detto, vengono semplicemente richiamate delle norme che già esistono a proposito delle misure di sicurezza previste per strade ferrate ed autostrade. L'unica innovazione è costituita dal fatto che — solamente per determinati fondi, destinati permanentemente a pascolo, ad allevamento o a tenute di caccia — viene richiesta una recinzione.

L'unico problema consiste nel vedere a chi spetti l'onere di tale recinzione.

A mio avviso, la pericolosità non è creata dall'attività delle ferrovie dello Stato, ma da quello che si svolge nel fondo. Mi pare quindi che non possano esserci dubbi per quanto riguarda l'attribuzione dell'onere.

Per questo motivo, io aderisco al disegno di legge, escludendo, per altro, dall'obbligo il conduttore.

DAMICO. Vorrei fare osservare che non si tratta soltanto di questo.

Vi sono almeno tre tipi di fondi lungo la strada ferrata. Abbiamo quello della piccola proprietà contadina, caratteristica, tra l'altro, di un'ampia zona dell'Italia, in cui, per quanto si tratti in genere di piccoli appezzamenti non adibiti specificamente a pascolo, possono magari pascolare una coppia di mucche o tre o quattro maiali.

Sarebbe quindi necessario specificare meglio di quali terreni si parla, perché in parte sono anche terreni da pascolo quelli della piccola proprietà contadina, per una normale conduzione di un'azienda familiare.

Vi sono poi fondi concessi in locazione, che il proprietario non ha adibito a pascolo. Si dice che spetta al proprietario provvedere alla recinzione: su questo potremmo anche essere d'accordo; però, questo concetto va definito meglio.

Vi sono, infine, i terreni demaniali e municipali, sui quali si pascola anche se essi non sono specificamente destinati a questo scopo.

Allora, poiché siamo tutti d'accordo che dobbiamo garantire la sicurezza della strada ferrata (su questo non c'è discussione) e, d'altra parte, i problemi ai quali ho accennato hanno una diretta attinenza con le materie trattate dalla Commissione agricoltura, noi chiediamo formalmente che quella Commissione ci faccia pervenire il suo parere in merito.

Non si tratta, infatti, lo ripeto, soltanto di decidere a chi spetti l'onere della recinzione; qui bisogna entrare nel merito di cosa si intenda per fondo « in tutto o in parte destinato a pascolo ». Si tratta di questioni sulle quali non possiamo, *tout court*, pronunciarci noi.

Non possiamo, d'altra parte, fare una legge e poi lasciare alla magistratura la responsabilità di interpretarla.

Si tratta di una questione grossissima; per questo — lo ripeto — chiediamo che la Commissione agricoltura esprima il suo parere in proposito, in modo che anche noi possiamo poi decidere con piena convinzione.

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

FLORENA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. La storia recente di gravi tragedie che si sono verificate hanno reso necessario ed indispensabile intervenire per cercare di fronteggiare i pericoli che possono determinarsi.

È sorto il problema di chi doveva sopportare l'onere delle recinzioni. Posso convenire sul fatto che l'onere debba ricadere sul proprietario, e non sul conduttore, ma non sono assolutamente d'accordo sul fatto che l'onere di questa sicurezza debba ricadere sull'Amministrazione dello Stato. Il pericolo non viene dalla linea ferrata, ma da quegli animali che sono fatti pascolare vicino alla linea ferroviaria senza un'opportuna ed adeguata custodia.

Insisto, quindi, sull'impostazione originaria del disegno di legge, mentre accetto l'emendamento proposto dal Relatore, per il quale l'onere dell'opera è a carico del proprietario, e non del conduttore.

DAMICO. Vorremmo chiedere se il Governo è d'accordo sul fatto di consultare la Commissione agricoltura. In caso contrario, saremmo costretti a votare contro il provvedimento o a chiedere la sua remissione in Aula.

Dobbiamo tenere presente le ripercussioni che il provvedimento potrà avere, anzi, avrà anche sul costo dei prodotti nonché del bestiame. La questione deve, poi, essere anche vista in rapporto a quelli che possono essere gli sviluppi del Mercato Comune. Un parere della Commissione agricoltura ci porrà in condizione di deliberare con maggiore tranquillità.

FLORENA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Sono d'accordo con la proposta fatta.

PRESIDENTE. Ritengo anch'io che sia opportuno richiedere il parere alla Commissione agricoltura e, se non vi sono obiezioni, così rimane stabilito.

(Così rimane stabilito).

Rinvio il seguito della discussione ad altra seduta.

Discussione del disegno di legge: Nuove disposizioni in materia di passaggi a livello in consegna a privati (343).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Nuove disposizioni in materia di passaggi a livello in consegna a privati ».

Comunico che la V Commissione bilancio ha espresso il seguente parere favorevole condizionato:

« La Commissione delibera di esprimere parere favorevole, a condizione che la maggiore spesa dal disegno di legge implicata risultata imputata a carico degli stanziamenti iscritti al capitolo n. 509 dello stato di previsione della spesa dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato per l'anno finanziario 1968 e ai corrispondenti capitoli per gli anni finanziari successivi (in tal senso dovrà risultare modificato ed integrato l'articolo 6 del disegno di legge) ».

L'onorevole Brizioli ha facoltà di svolgere la relazione.

BRIZIOLI, *Relatore*. Signor Presidente, signor Sottosegretario, onorevoli Colleghi, i numerosi attraversamenti a raso (passaggi a livello) interessanti la rete ferroviaria hanno rilevato degli inconvenienti che hanno dei riflessi di natura sociale, umana ed economica, per i danni che vengono subiti dalle persone e dalle cose. Ciò rileva l'esigenza di elevare al massimo grado la sicurezza della circolazione ferroviaria e stradale, in special modo nei punti in cui esse vengono ad interferire reciprocamente.

La tendenza è quella di rendere indipendenti, compatibilmente con le possibilità tecniche ed economiche, le due circolazioni mediante la soppressione dei passaggi a livello esistenti.

Il problema ha visto tutta una serie di iniziative da parte dell'ANAS, da parte di enti locali ed anche da parte dell'Azienda ferroviaria.

Il problema è imponente, considerato che i passaggi a livello sono circa 15 mila e che la loro soppressione comporterebbe un onere non inferiore ai 900 miliardi. Di contro è molto limitato l'importo che può essere destinato alle soppressioni con i fondi del piano decennale.

Con il provvedimento in esame si è presa in considerazione la possibilità di affrontare

il complesso problema dei passaggi a livello in consegna ad utenti privati, interessanti le ferrovie dello Stato. Questi passaggi a livello sono oltre 4 mila e possono essere suddivisi in due gruppi: quelli su strada privata istituiti all'atto della costruzione della linea ferroviaria (che sono la quasi totalità) e quelli istituiti successivamente alla costruzione della strada ferrata su concessione dell'Azienda ferroviaria. I primi traggono un fondamento giuridico dall'articolo 229 della legge 20 marzo 1965, n. 2248, allegato F, sui lavori pubblici; gli altri, invece, come ho detto, da un atto di concessione dell'Azienda ferroviaria.

Al fine della tutela dell'incolumità delle persone e della sicurezza dell'esercizio ferroviario, al privato utente sono stati imposti, con apposito disciplinare, determinati obblighi che pongono a suo totale carico gli eventuali danni derivanti dall'attraversamento.

Questa disciplina risale al secolo scorso ed è in netto contrasto con l'intensità e la velocità del traffico attuale.

Anche se le statistiche non riportano incidenti drammatici, tuttavia il numero elevato di questi passaggi a livello è tale da destare preoccupazione; per cui si rende necessaria la riduzione dei passaggi a livello, per assicurare alla circolazione dei treni quella sicurezza che si richiede ad un moderno sistema di trasporti ferroviari.

Nell'articolo 1 del disegno di legge si prevede che le comunicazioni mediante passaggio a raso, possono essere definitivamente abolite, oppure deviate, anche attraverso fondi intermedi, su strade pubbliche o private che ripristino le comunicazioni in convenienti condizioni di sicurezza. Ciò ovviamente quando venga imposto o dalle nuove esigenze di circolazione, oppure dall'esigenza di tutelare la sicurezza dell'esercizio o la pubblica incolumità.

Qualora dall'adozione di tali provvedimenti dovesse derivare un apprezzabile danno al privato, questi sarà adeguatamente indennizzato.

All'articolo 2, è concesso al privato di chiedere, in alternativa con quanto disposto nell'articolo 1, la costruzione, entro 60 giorni, di un cavalcavia o di un sottovia addossandosi naturalmente il relativo onere. L'Azienda delle ferrovie — ecco un altro correttivo — è libera di adottare i provvedimenti di cui all'articolo 1, qualora, entro il termine dei 60 giorni, l'avente diritto all'attraversamento non abbia provveduto al pagamento degli

oneri a suo carico, ovvero all'esecuzione delle opere cui debba provvedere.

I progetti e i preventivi di spesa per le opere o per gli impianti da eseguire ai sensi degli articoli 1 e 2 saranno approvati con provvedimento dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato.

Importante è anche l'articolo 4, nel quale si stabilisce il principio che quando le comunicazioni interessino località o zone che abbiano mutato o stiano mutando la loro originaria destinazione rispetto a quella del momento dell'istituzione dell'attraversamento, gli aventi diritto a quest'ultimo, ovvero gli eventuali enti che abbiano promosso la trasformazione (comuni, enti di bonifica ecc.) sono tenuti a provvedere a loro carico all'attuazione delle opere o delle modificazioni tecniche che l'Azienda ferroviaria ritenga necessarie. Questo principio, come dice la relazione, è stato stabilito in considerazione anche dell'intensificarsi della circolazione stradale che ha accentuato i rischi dell'attraversamento, oltre che per l'accresciuto valore del fondo, in connessione con fenomeni di urbanizzazione.

L'articolo 5 stabilisce l'equiparazione della approvazione dei progetti relativi ai provvedimenti di cui alla presente legge a dichiarazione di pubblica utilità.

L'articolo 6 pone a carico del bilancio dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato la spesa necessaria per l'attuazione della legge.

Il provvedimento, in sostanza, sembra rispondere alle esigenze di una circolazione ferroviaria moderna, atta a tutelare la sicurezza della ferrovia e dei privati; per cui mi permetto di chiederne la sua approvazione ai colleghi.

Vorrei soltanto fare due osservazioni. Alla fine del primo comma dell'articolo 1, dove si prevede l'abolizione o la deviazione delle comunicazioni private mediante passaggi a raso, si dice « salva corresponsione di indennizzo agli interessati in caso di apprezzabile danno ». Ritengo che « apprezzabile », in questo caso, voglia dire « di una certa entità ».

Ora, questa norma potrebbe essere considerata incostituzionale, e come tale essere impugnata, perché chi ha subito un danno ha il diritto che questo gli venga risarcito, anche se è minimo. Quindi, non per tutelare interessi privatistici, ma proprio per evitare contestazioni, propongo che venga eliminata la parola « apprezzabile ».

Ricordo poi il parere espresso dalla Commissione bilancio per quanto riguarda la co-

pertura. L'articolo 6 del disegno di legge prevede, genericamente, che la spesa dev'essere imputata a carico degli stanziamenti iscritti negli stati di previsione della spesa dell'Azienda ferroviaria; la Commissione bilancio, invece, propone una imputazione specifica a carico del capitolo 509 per il 1968 e nei capitoli corrispondenti dei successivi esercizi.

Mi dichiaro, pertanto, favorevole alla seguente nuova formulazione dell'articolo 6, proposta dal Governo:

« L'onere derivante dall'attuazione della presente legge farà carico ai fondi iscritti nel capitolo n. 509 dello stato di previsione della spesa dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato per l'esercizio 1968 e nei capitoli corrispondenti dei successivi esercizi in dipendenza della legge 6 agosto 1967, n. 688, e successivi provvedimenti legislativi concernenti l'esecuzione del programma di costruzioni e di opere in conto della seconda fase del piano decennale, autorizzato dalla legge 27 aprile 1962, n. 211, per il rinnovamento, riclassamento, ammodernamento e potenziamento delle ferrovie dello Stato ».

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

CEBRELLI. Innanzi tutto, io mi associo alla proposta del Relatore per quanto riguarda la soppressione della parola « apprezzabile ».

Vorrei poi dire che da parte nostra vi è un sostanziale accordo su questo disegno di legge, anche se esso solleva alcune perplessità, che abbiamo il dovere di fare presenti.

Ci troviamo per questo disegno di legge, in fondo, in una situazione simile a quella nella quale ci trovavamo per il precedente. Evidentemente, noi ci troviamo nella necessità di adeguare la rete ferroviaria alle esigenze attuali, per quanto riguarda, nel caso specifico, la sicurezza del transito; ma, anche in questa occasione, ci serviamo di un concetto che si rifà all'antico, e creiamo in tal modo una disparità di trattamento nei confronti delle autostrade, per esempio, come abbiamo già detto. Oggi, quando si costruisce un'autostrada, si provvede a tutti i servizi, a tutti i collegamenti, a tutti i raccordi, senza caricare nulla sui privati. Nel caso della ferrovia, invece, ci troviamo di fronte all'attribuzione di una certa spesa a chi propone cavalcavia, sottovia, eccetera.

In secondo luogo, noi pensiamo che modifiche di questo genere debbano avvenire in collegamento e dopo consultazione con gli enti locali. Infatti, questo disegno di legge solleva una serie di problemi che possiamo considerare di viabilità minore, viabilità comunale, cittadina.

Così stando le cose, noi temiamo possibili arbitri dell'Azienda ferroviaria, e l'intervento della magistratura, in caso di conflitti.

Pensiamo che la questione potrebbe invece essere meglio risolta se l'Amministrazione ferroviaria si consultasse almeno con gli enti locali, ed in modo particolare con le amministrazioni comunali, perché si abbia il consenso di tutti a queste modifiche sulle quali, ripeto, noi siamo sostanzialmente d'accordo, anche se non approviamo il metodo che si vuole adottare per raggiungere certe soluzioni.

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

FLORENA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Per quanto si riferisce all'articolo 6, sono d'accordo con la considerazione del Relatore, tanto che, come egli stesso ha detto, il Governo ha già presentato un emendamento in proposito.

Per quanto si riferisce alla proposta di consultazione degli enti locali, vorrei ricordare un fatto. La maggior parte di questi passaggi a livello privati risalgono al tempo della costruzione delle ferrovie, che, tagliando alcune proprietà, rendevano necessario permettere il passaggio da una parte all'altra; si trattava, quindi, di permettere una limitata transitabilità di materiali che potevano interessare la conduzione del fondo o della piccola industria.

Oggi, però, il pericolo è aumentato, in quanto si sono determinate nuove situazioni, innanzitutto, per l'aumento della velocità dei treni e della circolazione degli autoveicoli; per altro, non si tratta più del proprietario di una volta, che apriva il cancello e lo richiudeva appena passato.

Non dobbiamo dimenticare che molti di questi passaggi a livello sono posti in zone dove oggi si è avuto un notevole sviluppo industriale; da qui la necessità di un'opera d'arte che permetta a quel settore particolare un'attività economica in condizioni di sicurezza.

Sono, quindi, del parere che il disegno di legge vada approvato così com'è, salvo la sop-

pressione della parola « apprezzabile » e la modificazione, secondo quanto detto dalla Commissione bilancio, dell'articolo 6.

CEBRELLI. Non ho nulla da obiettare a quanto è già stato detto; infatti ho dichiarato precedentemente che siamo d'accordo sul provvedimento. Vorrei soltanto, riferendomi a quanto ho già accennato, proporre un emendamento al secondo comma dell'articolo 1. E cioè, dopo la parola « Stato » aggiungere le parole « sentite le amministrazioni locali interessate e i consorzi di bonifica ». Mi sembra che in questa maniera si riesca a definire il tipo di intervento e a dare un contenuto al disegno di legge, che sia più legato alla realtà attuale e alle esigenze che questa realtà propone, sia per quanto riguarda il bisogno di sicurezza della linea ferroviaria, sia per quanto riguarda le nuove situazioni che si sono venute a determinare in questo mutamento di valori nelle zone del passaggio a livello.

BRIZIOLI, *Relatore*. Ritengo che l'emendamento proposto possa essere accolto.

FLORENA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Il Governo accoglie anche questo emendamento.

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

« Le comunicazioni private mediante passaggi a raso, istituite in base all'articolo 229 della legge 20 marzo 1865, n. 2248, allegato F, qualora le sopravvenute esigenze di circolazione dei convogli, o la sicurezza dell'esercizio, o la tutela della pubblica incolumità lo richiedano, possono essere definitivamente abolite, oppure deviate, anche attraverso fondi intermedi, su strade pubbliche o private che ristabiliscano le comunicazioni stesse in convenienti condizioni di sicurezza, salva corresponsione di indennizzo agli interessati in caso di apprezzabile danno.

I provvedimenti di cui sopra saranno adottati su richiesta dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato e con decreto motivato del Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, da pubblicarsi nella *Gazzetta ufficiale* della Repubblica e da affiggersi presso la casa comunale nella cui circoscrizione trovasi l'attraversamento.

Il decreto, di cui al comma precedente, diviene esecutivo trascorsi sessanta giorni dall'affissione presso la casa comunale ».

Il Relatore propone la soppressione, alla fine del primo comma dell'articolo 1, della parola « apprezzabile », a cui il Governo si è dichiarato favorevole.

Pongo in votazione il mantenimento della parola « apprezzabile ».

(*Non è approvato*).

La parola « apprezzabile » s'intende pertanto soppressa.

L'onorevole Cebrelli ha presentato un emendamento con il quale propone di aggiungere, al secondo comma, dopo le parole: « dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato », le altre: « sentite le amministrazioni locali e i consorzi di bonifica interessati ».

Pongo in votazione l'emendamento aggiuntivo di cui ho dato lettura.

(*È approvato*).

A seguito degli emendamenti approvati, l'articolo 1 rimane così formulato:

ART. 1.

Le comunicazioni private mediante passaggi a raso, istituite in base all'articolo 229 della legge 20 marzo 1865, n. 2248, allegato F, qualora le sopravvenute esigenze di circolazione dei convogli, o la sicurezza dell'esercizio, o la tutela della pubblica incolumità lo richiedano, possono essere definitivamente abolite, oppure deviate, anche attraverso fondi intermedi, su strade pubbliche o private che ristabiliscano le comunicazioni stesse in convenienti condizioni di sicurezza, salva corresponsione di indennizzo agli interessati in caso di danno.

I provvedimenti di cui sopra saranno adottati su richiesta dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, sentite le Amministrazioni locali e i Consorzi di bonifica interessati, e con decreto motivato del Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, da pubblicarsi nella *Gazzetta ufficiale* della Repubblica e da affiggersi presso la casa comunale nella cui circoscrizione trovasi l'attraversamento.

Il decreto, di cui al comma precedente, diviene esecutivo trascorsi sessanta giorni dall'affissione presso la casa comunale.

Lo pongo in votazione.

(*È approvato*).

Do successivamente lettura e pongo in votazione gli articoli 2, 3, 4 e 5 ai quali non sono stati presentati emendamenti:

ART. 2.

In alternativa con i provvedimenti di cui all'articolo 1, l'avente diritto all'attraversamento può, subordinatamente alle esigenze dell'esercizio ferroviario, chiedere, entro il termine di cui al terzo comma del precedente articolo 1, la costruzione di un cavalcavia o sottovia, ovvero l'adozione di idonei provvedimenti protettivi di custodia dell'attraversamento, da stabilirsi dall'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato. In tal caso le maggiori spese che le opere dovessero comportare rispetto all'adozione delle misure di cui all'articolo 1, saranno a carico dell'avente diritto all'attraversamento.

L'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato è libera di adottare i provvedimenti di cui all'articolo 1 qualora, entro il termine e nei modi stabiliti, l'avente diritto all'attraversamento non abbia provveduto al pagamento degli oneri a suo carico ovvero alla esecuzione di quelle opere cui egli debba provvedere direttamente.

(È approvato).

ART. 3.

L'indennizzo di cui all'articolo 1 sarà stabilito con provvedimento dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato e da essa notificato all'avente diritto.

I progetti ed i preventivi di spesa per le opere o per gli impianti da eseguire ai sensi degli articoli 1 e 2 saranno approvati con provvedimento dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato. Con lo stesso provvedimento, pure da notificarsi all'avente diritto, saranno stabilite le condizioni e le modalità per i versamenti degli importi di cui al secondo comma dell'articolo 2.

(È approvato).

ART. 4.

Quando le località o zone servite dalla comunicazione privata attraversante a raso la ferrovia abbiano mutato o mutino la destinazione rispetto a quella del momento della

istituzione dell'attraversamento, gli aventi diritto a quest'ultimo, ovvero gli eventuali enti che abbiano promosso la trasformazione, sono tenuti a provvedere a loro carico all'attuazione delle opere o delle modificazioni tecniche che l'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato ritenga necessarie per le esigenze di circolazione dei convogli, per la sicurezza dell'esercizio o per la tutela della pubblica incolumità.

(È approvato).

ART. 5.

L'approvazione dei progetti relativi a provvedimenti di cui alla presente legge equivale a dichiarazione di pubblica utilità.

Il Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile può dichiarare la indifferibilità ed urgenza dei relativi lavori.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo 6:

« La spesa necessaria per l'attuazione della presente legge sarà portata a carico degli stanziamenti iscritti negli stati di previsione della spesa dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato ».

Il Governo, uniformandosi al parere della V Commissione bilancio, propone di sostituire detto articolo con il seguente altro:

ART. 6.

L'onere derivante dall'attuazione della presente legge farà carico ai fondi iscritti nel capitolo n. 509 dello stato di previsione della spesa dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato per l'esercizio 1968 e nei capitoli corrispondenti dei successivi esercizi in dipendenza della legge 6 agosto 1967, n. 688, e successivi provvedimenti legislativi concernenti la esecuzione del programma di costruzioni e di opere in conto della seconda fase del piano decennale, autorizzato dalla legge 27 aprile 1962, n. 211, per il rinnovamento, riclassamento, ammodernamento e potenziamento delle ferrovie dello Stato.

Pongo in votazione l'articolo sostitutivo.

(È approvato).

Poiché agli articoli 7 e 8 non sono stati presentati emendamenti, li leggerò e li porrò in votazione successivamente:

ART. 7.

Con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, di concerto con i Ministri del tesoro, dell'agricoltura e foreste e dei lavori pubblici, saranno emanate le norme di esecuzione della presente legge.

(È approvato).

ART. 8.

Le disposizioni comunque contrastanti con quanto stabilito dalla presente legge sono abrogate.

(È approvato).

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

Discussione del disegno di legge: Modifiche all'articolo 41 della legge 9 febbraio 1963, n. 82, concernente la revisione delle tasse e dei diritti marittimi (349).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Modifiche all'articolo 41 della legge 9 febbraio 1963, n. 82, concernente la revisione delle tasse e dei diritti marittimi ».

La Commissione bilancio ha espresso il seguente parere favorevole: « La Commissione delibera di esprimere parere favorevole segnalando peraltro alla competente Commissione di merito l'opportunità di perfezionare la formulazione del primo comma dell'articolo 3 del disegno di legge nei seguenti termini:

« La minore entrata derivante dall'attuazione della presente legge, valutata in lire 13 milioni per ciascuno degli anni finanziari 1968 e 1969, viene compensata con riduzione di pari importo degli stanziamenti iscritti sul capitolo n. 3523 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per gli anni finanziari medesimi ».

L'onorevole Querci ha facoltà di svolgere la relazione.

QUERCI, *Relatore*. Il disegno di legge al nostro esame concede esenzioni da tasse, a certe condizioni, sulle merci in transito nel porto di Civitavecchia.

Fino ad ora questa materia era regolata dalla legge n. 82 del 1963. Tale legge, nell'articolo 33, fissava appunto alcune tasse sulle merci imbarcate, sbarcate o in transito nei porti; nell'articolo 34 tali tasse venivano ridotte, in particolari condizioni, per i porti di Livorno, Civitavecchia e Brindisi.

Ma la legge del 1963 colpiva le merci indipendentemente dalla loro destinazione e dalla loro provenienza. In particolare, per quanto riguarda il porto di Civitavecchia, le disposizioni di quella legge sono in contrasto con l'indirizzo adottato, mirante a favorire la riduzione dei costi per quanto riguarda la Sardegna, in armonia con il programma di sviluppo di quella regione.

L'articolo 41 della legge del 1963 prevedeva già un ampliamento delle merci esenti da tasse per il porto di Civitavecchia; con la legge oggi al nostro esame si conferma tale norma, ed inoltre la si estende alle merci caricate su carri ferroviari e autoveicoli che accedono con le proprie ruote sulle navi traghetto adibite al collegamento marittimo con la Sardegna.

Quando, nel 1963, venne instaurato il servizio di navi traghetto, il ministero dei trasporti ritenne opportuno sospendere il pagamento della tassa portuale. Il disegno di legge al nostro esame vuole definire questo punto anche sotto il profilo legislativo, facendo risalire al 9 febbraio 1963 (data della legge n. 82) la decorrenza dell'esenzione.

Per quanto riguarda la copertura, prevista nell'articolo 3, la Commissione bilancio suggerisce una migliore formulazione del primo comma di quell'articolo.

Come relatore, io mi dichiaro favorevole al disegno di legge ed anche alla modifica proposta dalla Commissione bilancio, e invito la Commissione ad approvare il disegno di legge stesso.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

Poiché nessuno chiede di parlare, la dichiaro chiusa.

PINTUS, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Questo disegno di legge fu già presentato alle Camere nel corso della passata legislatura. Comunque, aderisco pienamente alla chiara esposizione del Relatore, e raccomando l'approvazione del provvedimento.

Il Governo accoglie, per altro, l'emendamento all'articolo 3, proposto dalla V Commissione Bilancio.

V LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 13 NOVEMBRE 1968

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli articoli.

Poiché agli articoli 1 e 2 non sono stati presentati emendamenti, li leggerò e li porrò successivamente in votazione:

ART. 1.

L'articolo 41 della legge 9 febbraio 1963, n. 82, « Revisione delle tasse e dei diritti marittimi » è sostituito dal seguente:

« Nel porto di Civitavecchia, oltre alle merci indicate nell'articolo precedente, sono esenti dalla tassa di cui all'articolo 34 le ceneri di piriti, gli animali vivi ed il pesce fresco in arrivo dalla Sardegna.

Sono esenti altresì dalla tassa anzidetta tutte le merci caricate sui carri ferroviari ed autoveicoli che accedono con le proprie ruote sulle navi traghetto adibite al collegamento marittimo con la Sardegna ».

(È approvato).

ART. 2.

L'esenzione di cui all'articolo precedente, per le merci caricate sui carri ferroviari ed autoveicoli che accedono con le proprie ruote sulle navi traghetto adibite al collegamento marittimo con la Sardegna ha decorrenza dalla data di entrata in vigore della legge 9 febbraio 1963, n. 82.

Per il periodo dal 2 ottobre 1961 alla data di entrata in vigore della citata legge 9 febbraio 1963, n. 82, le merci indicate nel comma precedente sono esentate anche dalla tassa prevista dagli articoli 2 e 4 della legge 27 marzo 1952, n. 198.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo 3:

« L'onere derivante dalla presente legge per gli anni finanziari 1968 e 1969, valutato in 13 milioni per ciascun anno, viene compensato con corrispondente riduzione del fondo iscritto al capitolo n. 3523 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per gli stessi anni.

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

La V Commissione bilancio propone di sostituire il primo comma con il seguente:

« La minore entrata derivante dall'attuazione della presente legge valutata in lire 13

milioni per ciascuno degli anni finanziari 1968 e 1969, viene compensata con riduzione di pari importo degli stanziamenti iscritti al capitolo n. 3523 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per gli anni finanziari medesimi ».

Metto in votazione detto emendamento, al quale si sono dichiarati favorevoli il Relatore e il Governo.

(È approvato).

A seguito della approvazione dell'emendamento proposto dalla Commissione bilancio, l'articolo 3 risulta così modificato:

ART. 3.

La minore entrata derivante dall'attuazione della presente legge, valutata in lire 13 milioni per ciascuno degli anni finanziari 1968 e 1969, viene compensata con riduzione di pari importo degli stanziamenti iscritti sul capitolo n. 3523 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per gli anni finanziari medesimi.

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

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

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

Discussione del disegno di legge: Partecipazione della Società « Alitalia » - Linee aeree italiane - alla gestione della Società « Somali Airlines » (437).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Partecipazione della società " Alitalia " - Linee aeree italiane - alla gestione della società " Somali Airlines " ».

Su questo provvedimento la V Commissione bilancio ha espresso parere favorevole.

L'onorevole Marraccini ha facoltà di svolgere la relazione.

MARRACCINI, *Relatore*. Il disegno di legge all'esame della Commissione si propone di assicurare alla società Alitalia una ulteriore partecipazione, per altri cinque anni, con responsabilità anche di direzione, alla gestione della società Somali Airlines. A tale

scopo si prevede un contributo di 200 milioni annui, che lo Stato italiano dovrebbe corrispondere all'Alitalia, per compensare eventuali perdite di gestione.

La « Somali Airlines » fu costituita dal governo somalo nel marzo del 1964, con sede a Mogadiscio, e con capitale sociale di un milione di somali, al quale l'Alitalia partecipava al 50 per cento. A questo fine l'Alitalia, nel febbraio 1964, aveva ottenuto dal Governo italiano un contributo annuo di 200 milioni; contributo che verrà a cessare al 31 dicembre 1968.

La flotta della società di bandiera somala era costituita, nel mese di luglio 1964 (data di inizio della sua attività commerciale), da tre aeromobili DC-3.

La Somali Airlines, nonostante gli iniziali soddisfacenti risultati di traffico, non poté non risentire, specialmente nel 1966, di alcune componenti negative. La inadeguatezza delle attrezzature a terra faceva sentire il suo peso sulla economicità della gestione e l'istruzione e l'addestramento del personale di volo e di quello addetto ai servizi, necessaria alla sollecita sostituzione del personale italiano con quello somalo, incideva notevolmente sui bilanci annuali.

Ciò nonostante, anche in quell'anno venne istituita una nuova linea di collegamento dei centri costieri della Migiurtinia con la capitale, e la società venne anche dotata di due aerei Cessman, per brevi tragitti e per il servizio di taxi aereo. Durante l'esercizio 1967 si notò un ulteriore incremento nella gestione della società, tanto che si poté istituire anche un collegamento internazionale tra Mogadiscio e Dar-Es-Salaam.

La Somali Airlines può contare ora su un efficiente (per quanto ancora limitato) servizio aereo. Lo Stato italiano ha contribuito a questo, mediante la sua società di bandiera, con notevole impegno finanziario, ma soprattutto con l'intelligente e appassionata opera dei suoi rappresentanti.

Rileggendo il parere che la nostra Commissione ha espresso, per mezzo del Relatore, onorevole Macchiavelli, sullo stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile per l'anno finanziario 1969, ho sottolineato una affermazione che dice testualmente: « Lo sviluppo economico di un paese dipende in gran parte dal suo sistema di trasporti ». A questa affermazione, che ritengo tutti noi sottoscriviamo, vorrei farne seguire un'altra, che considero altrettanto valida: emblema di una nazione civilizzata è la sua aviazione.

L'Italia sta doverosamente dando il suo contributo allo sviluppo economico e al progresso civile di uno Stato del continente africano che per la sua storia, recente e passata, merita da noi ogni aiuto e considerazione.

Per completare l'opera iniziata occorre un ulteriore sforzo. Questa è la finalità del disegno di legge, che è sottoposto all'esame della Commissione, e per il quale mi permetto di sollecitare l'approvazione dei colleghi.

Non mi soffermo ad esaminare in particolare gli articoli del disegno di legge, perché, una volta espressa la volontà politica di accettarlo, gli articoli non costituiscono che uno schema tecnico per l'attuazione di tale volontà.

Dirò solo, brevemente, che nell'articolo 1 si autorizza l'Alitalia a continuare la gestione insieme alla Somali Airlines per altri cinque anni.

Nell'articolo 2 si stabilisce l'ammontare del contributo e si fa obbligo all'Alitalia di presentare annualmente il bilancio della Somali Airlines al nostro Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile.

L'articolo 3 determina il capitolo del bilancio del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile con il quale si farà fronte alla spesa prevista per l'attuazione della legge.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

PIRASTU. Signor Presidente, onorevoli colleghi, premettendo che il nostro gruppo è d'accordo e quindi che voterà a favore del disegno di legge, vorremmo fare due osservazioni, una concerne il fatto che non è molto generoso dotare questa società di apparecchi DC-3, meglio noti come « bare volanti ».

MARRACCINI, Relatore. Ultimamente è stato dato in dotazione un Viscount.

PIRASTU. Un'altra osservazione riguarda il fatto che noi non possiamo accettare senza obiezioni che il Parlamento deliberi su un qualcosa e che poi gli altri controllino l'esatta attinenza di quanto è stato fatto con quanto deliberato.

Pertanto, noi chiediamo che il bilancio annuale della Somali Airlines - per il quale è indubbia la necessità di un controllo - venga trasmesso anche alla Commissione. Ciò, non soltanto per una questione di prestigio del Parlamento, ma per verificare che cosa viene fatto per raggiungere lo scopo che questa partecipazione si prefigge.

Per inciso, faccio notare che lo scopo della partecipazione è quello di far raggiungere l'autonomia alla Somali Airlines; nella relazione, però, a questo proposito non è detto nulla: se la relazione fosse stata meno avara di chiarimenti e ci avesse detto quali sono le prospettive future, noi avremmo votato più convintamente.

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

MARRACCINI, Relatore. Nella relazione ho accennato agli scopi e agli sforzi che sono stati fatti dall'Alitalia; gli sforzi sono indirizzati verso la sostituzione del personale italiano con il personale somalo e le somme stanziare servono, per la maggior parte, per l'addestramento del personale stesso.

PIRASTU. Non tocchiamo questo problema che è già drammatico per l'Alitalia!

FLORENA, Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile. Il Governo è favorevole al provvedimento.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli articoli.

Poiché ai tre articoli non sono stati presentati emendamenti, li leggerò e li porrò successivamente in votazione:

ART. 1.

Il Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, di concerto con il Ministro degli affari esteri, può autorizzare la Società « Alitalia » - Linee Aeree Italiane società per azioni - a partecipare nella misura del 50 per cento alla gestione della società somala di navigazione aerea « Somali Airlines », per la durata di cinque anni, a decorrere dal 1° gennaio 1969.

(È approvato).

ART. 2.

Per la partecipazione di cui al precedente articolo il Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile - Direzione generale dell'aviazione civile - corrisponderà alla Società « Alitalia » - Linee Aeree Italiane società per azioni - un contributo annuo di lire 200 milioni, per compensare gli eventuali oneri finanziari derivanti da tale partecipazione.

A tal fine, la Società « Alitalia » - Linee Aeree Italiane società per azioni - è tenuta a presentare annualmente, nel periodo previsto

nell'articolo 1, al Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile - Direzione generale dell'aviazione civile - il bilancio della società « Somali Airlines », e ogni altra documentazione che potrà eventualmente essere richiesta dal predetto Ministero.

(È approvato).

ART. 3.

All'onere derivante dall'applicazione dell'articolo 2 della presente legge, si fa fronte con imputazione della spesa al capitolo 1385, dello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile per l'anno finanziario 1969 ed ai corrispondenti capitoli per gli anni successivi.

(È approvato).

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

Rinvio della discussione del disegno di legge: Integrazioni e modifiche alle leggi 30 dicembre 1959, n. 1236, e 6 gennaio 1963, n. 13, sul trattamento giuridico ed economico degli assuntori dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato (523).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Integrazioni e modifiche alle leggi 30 dicembre 1959, n. 1236, e 6 gennaio 1963, n. 13, sul trattamento giuridico ed economico degli assuntori dell'Azienda delle ferrovie dello Stato ».

La Commissione bilancio non ha ancora fatto pervenire il suo parere. Pertanto, rinvio la discussione del disegno di legge ad altra seduta.

Votazione segreta.

PRESIDENTE. Indico la votazione a scrutinio segreto sui disegni di legge esaminati nella seduta odierna.

(Segue la votazione).

Comunico il risultato della votazione.

Disegno di legge: « Nuove disposizioni in materia di passaggi a livello in consegna a privati » (343):

Presenti e votanti	26
Maggioranza	14
Voti favorevoli	26
Voti contrari	0

(La Commissione approva).

V LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 13 NOVEMBRE 1968

Disegno di legge: « Modifiche all'articolo 41 della legge 9 febbraio 1963, n. 82, concernente la revisione delle tasse e dei diritti marittimi » (349):

Presenti e votanti	26
Maggioranza	14
Voti favorevoli	26
Voti contrari	0

(La Commissione approva).

Disegno di legge: « Partecipazione della Società " Alitalia " - Linee Aeree Italiane - alla gestione della Società " Somali Airlines " » (437):

Presenti e votanti	26
Maggioranza	14
Voti favorevoli	26
Voti contrari	0

(La Commissione approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Azimonti, Ballarin, Belci, Bianchi Gerardo, Brizioli, Carrara Sutour, Cebrelli, Ceravolo Sergio, Damico, Degli Esposti, Guglielmino, Ianniello, Mancini Antonio, Marino, Marocco, Marraccini, Nannini, Pirastu, Querci, Reale Giuseppe, Russo Ferdinando, Sinesio, Skerk, Squicciarini, Tripodi Girolamo e Zanibelli.

In congedo:

Pennacchini.

La seduta termina alle 11.

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI
Dott. ANTONIO MACCANICO

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO