

# SENATO DELLA REPUBBLICA

V LEGISLATURA

## 7<sup>a</sup> COMMISSIONE

(Lavori pubblici, trasporti, poste e telecomunicazioni e marina mercantile)

MERCOLEDÌ 17 DICEMBRE 1969

(36<sup>a</sup> seduta, in sede deliberante e redigente)

Presidenza del Presidente TOGNI

### INDICE

#### DISEGNI DI LEGGE

##### IN SEDE DELIBERANTE

##### Discussione e approvazione con modificazioni:

« Disposizioni concernenti la costruzione e l'esercizio di ferrovie metropolitane » **300-339-B** (Approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati):

PRESIDENTE . . . . . Pag. 503, 505  
GASPARI, ministro dei trasporti e dell'aviazione civile . . . . . 504  
LOMBARDI, relatore . . . . . 503, 504

##### Discussione e approvazione con modificazione:

« Fissazione di un nuovo termine per l'esercizio, da parte della Direzione generale dell'aviazione civile, delle attribuzioni conferite ai compartimenti di traffico aereo » **(941)**:

PRESIDENTE . . . . . 498, 500, 502, 503  
ABENANTE . . . . . 500, 503  
BONAZZI . . . . . 503  
CROLLALANZA . . . . . 500, 501, 503  
DERIU, relatore . . . . . 498, 500, 502, 503  
GASPARI, ministro dei trasporti e dell'aviazione civile . . . . . 500, 501, 502, 503  
GENCO . . . . . 503

##### IN SEDE REDIGENTE

##### Richiesta di assegnazione in sede deliberante:

« Revisione delle competenze accessorie del personale dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato » **(930)**:

PRESIDENTE . . . . . Pag. 510  
GASPARI, ministro dei trasporti e dell'aviazione civile . . . . . 510

##### Richiesta di assegnazione in sede deliberante:

« Modificazioni alle disposizioni sulle competenze accessorie del personale dipendente dal Ministero delle poste e delle telecomunicazioni » **(947)**:

PRESIDENTE . . . . . 511  
VOLPE, sottosegretario di Stato per le poste e le telecomunicazioni . . . . . 511

La seduta ha inizio alle ore 10,25.

Sono presenti i senatori: Abenante, Avezzano Comes, Bargellini, Bonazzi, Cavalli, Crollalanza, De Matteis, Deriu, Fabretti, Florena, Genco, Indelli, Lombardi, Maderchi, Massobrio, Piccolo, Poerio, Tansini, Togni, Venturi Lino e Volgger.

*Ai sensi dell'articolo 24, ultimo comma, del Regolamento, interviene il senatore Zannier.*

*Intervengono il ministro dei trasporti e dell'aviazione civile Gaspari ed il sottosegretario di Stato per le poste e le telecomunicazioni Volpe.*

P I C C O L O , segretario, legge il processo verbale della seduta precedente, che è approvato.

### IN SEDE DELIBERANTE

**Discussione e approvazione, con modificazione, del disegno di legge: « Fissazione di un nuovo termine per l'esercizio, da parte della Direzione generale dell'aviazione civile, delle attribuzioni conferite ai compartimenti di traffico aereo » (941)**

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Fissazione di un nuovo termine per l'esercizio, da parte della Direzione generale dell'aviazione civile, delle attribuzioni conferite ai compartimenti di traffico aereo ».

Dichiaro aperta la discussione sul disegno di legge, di cui do lettura:

#### *Articolo unico.*

Il termine di cui all'articolo 7 del decreto del Presidente della Repubblica 5 giugno 1964, n. 438, per l'esercizio, da parte della Direzione generale dell'aviazione civile, delle attribuzioni conferite ai sensi delle disposizioni previste nel citato decreto ai compartimenti di traffico aereo, già prorogato al 31 dicembre 1968, per effetto della legge 22 giugno 1967, n. 490, è stabilito a non oltre due anni finanziari successivi a quello di entrata in vigore della presente legge.

D E R I U , relatore. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, il disegno di legge in esame — malgrado la sua brevità ed apparente scarsa rilevanza — costituisce invece una specie di campanello di allarme

che vale a richiamare la nostra attenzione sulla situazione estremamente difficile e precaria nella quale versa l'organizzazione dell'aviazione civile.

I servizi dell'aviazione civile, infatti, attraversano in questo momento una fase molto delicata, vuoi per la carenza di personale idoneo, vuoi per la carenza di un'organizzazione tecnica rispondente ai delicati compiti che ad essa competono.

La discussione del presente disegno di legge ci offre anche l'opportunità di chiedere alla cortesia dell'onorevole Ministro di voler fare quanto prima alla 7<sup>a</sup> Commissione un'ampia e dettagliata relazione sulla situazione di questo particolare settore della sua Amministrazione, e bene farebbe la Presidenza della nostra Commissione, seguendo una prassi già altre volte adottata, a chiamare anche il direttore generale dell'aviazione civile per avere in materia quei dettagli tecnici a noi necessari per una valutazione complessiva della situazione sopra segnalata.

La legge n. 141 del 1963, con la quale si stabiliva il passaggio dal Ministero della difesa a quello dei trasporti del settore dell'aviazione civile, prevede — tra le altre cose — l'attuazione dell'organizzazione periferica articolata in tre compartimenti del traffico aereo; si prevedeva cioè un decentramento ed un conseguente adeguamento tecnico ed amministrativo che, invece, non si è attuato.

In particolare, i tre compartimenti avrebbero dovuto avere sede a Milano, Roma e a Brindisi in corrispondenza delle tre aree militari e l'organizzazione centrale, ripeto, prevedeva un largo decentramento dei vari servizi più la progettazione, la costruzione e l'ampliamento degli aeroporti e degli eliporti, la determinazione e l'assegnazione in uso dei beni e degli impianti destinati esclusivamente al traffico aereo civile, dei beni e servizi di impiego promiscuo tra aeronautica militare ed aviazione civile nonché le relative modalità per l'uso in comune.

Ebbene, nulla, assolutamente nulla di tutto ciò è stato possibile attuare per mancanza di personale idoneo e, in particolare, di personale tecnico. Basti pensare che, at-

tualmente, esiste solo un ingegnere con funzioni di direttore centrale, coadiuvato da due giovani ingegneri, assunti da poco tempo.

Le difficoltà per il reperimento del personale tecnico si sono dunque dimostrate quasi insormontabili, tanto è vero che un concorso indetto appositamente poco tempo addietro è andato deserto! Si potrà obiettare che questa situazione non riguardi solo i tecnici dell'aviazione civile, ma anche quelli di altre Amministrazioni, comunque tutto questo sta a dimostrare una situazione di sofferenza che dobbiamo esaminare seriamente per porvi rimedio.

Per avvalorare quanto vado dicendo citerò un dato: su 350 posti che risultano nell'organico della direzione generale dell'aviazione civile, i posti coperti sono poco più di 200. Per la verità io pensavo che, in questo ultimo periodo, l'aviazione civile avesse potuto attingere il personale necessario al disciolto EAM, ma ciò non è avvenuto perchè solo 40 persone, all'incirca, sono passate a questo servizio (e si tratta di personale non tecnico, ma amministrativo) mentre la gran massa dei dipendenti si è trasferita alle Ferrovie dello Stato o alla Motorizzazione civile, anzi, preferibilmente, a questa ultima.

Qual è la ragione di tutto questo? La conosciamo è di ordine finanziario e, pertanto, bisognerà provvedere ad adeguare le retribuzioni del personale dell'aviazione civile a quelle di altri dipendenti del Ministero dei trasporti anche in considerazione della delicatezza dei compiti che spettano a questa Direzione generale.

Da questa mia esposizione, per quanto sommaria, emerge dunque una situazione che merita da parte del Governo e del Parlamento ampia considerazione e, in particolare, mi pare sia da sottolineare il fatto che il testo del provvedimento, così come è formulato, non sia il più idoneo a rispondere alle necessità che tutti conosciamo.

È inoltre da sottolineare che il disegno di legge, disposto dal Governo prima che scadesse la proroga per l'esercizio 1968, è arrivato al Parlamento solo in questo ultimo mese e, pertanto, si è determinata una

*vacatio legis* che noi dobbiamo assolutamente provvedere a sanare se non vogliamo arrivare a conseguenze quali quelle di rendere nulli, anzi illegittimi, tutti i provvedimenti di carattere tecnico-amministrativo adottati dalla Direzione generale e che invece, in base alla legge, dovevano essere decisi dai compartimenti che non sono stati istituiti.

Vi è anche da dire che la situazione attuale non fa prevedere la possibilità di procedere sollecitamente a quella organizzazione articolata che la legge istitutiva prevedeva e, in considerazione di ciò, ritengo che bisognerebbe adottare la proroga a tutto il 1973 dell'esercizio delle funzioni attribuite ai compartimenti in questione da parte della direzione generale.

Bisogna rendersi conto della realtà della situazione e se la volta scorsa non ho voluto fare la relazione sul provvedimento e ne ho chiesto il rinvio è stato proprio perchè desideravo avere ben chiari tutti gli elementi di valutazione.

Detto questo non avrei altro da aggiungere in merito alle norme in esame; tuttavia, vorrei cogliere l'occasione di questa discussione per trattare brevemente due altri argomenti che non riguardano la materia che stiamo trattando, ma che si collegano al servizio che viene svolto dall'aviazione civile.

Ella sa, onorevole Ministro, che con un provvedimento che potremmo definire poco chiaro (per usare un'espressione benevola), per non aumentare le tariffe degli aerei si è ricorsi all'espedito di far pagare a parte ai viaggiatori il trasporto Fiumicino-Roma e Roma-Fiumicino. Questo significa che il costo del biglietto è stato aumentato di ben 1.600 lire perchè 800 lire si paga per ogni corsa effettuata.

In ordine a questo provvedimento si potrebbero fare varie considerazioni di ordine giuridico e pratico; innanzitutto sui biglietti è scritto, ad esempio, Cagliari-Roma e non Cagliari-Fiumicino ed hanno pertanto ragione quegli isolani che proprio ieri, con il buon senso della povera gente, domandavano al fattorino la ragione del pagamento di 800 lire per un trasporto che si doveva intendere compreso nel prezzo del biglietto.

Inoltre, mentre prima vi era una correlazione tra la partenza dell'autobus dal Terminal di Roma con il volo X di Fiumicino e viceversa, ora questo non accade più perchè gli autobus partono nelle ore più disparate e sempre e solo quando il mezzo risulta gremito. Perciò, i viaggiatori, non dispongono mai di un punto certo di riferimento e perdono un'enormità di tempo; basti pensare che, mentre il volo Cagliari-Fiumicino dura 50 minuti, il viaggio successivo per raggiungere la città di Roma dura oltre 3 ore!

La pregherei, signor Ministro, di voler esaminare il problema perchè, a mio avviso, sarebbe preferibile aumentare di poco il biglietto ma rendere più comodo il servizio.

Un ultimo brevissimo cenno faccio alla necessità di sostituire il servizio che l'Alitalia svolge per la Sardegna con quello di un'altra società, ma di questo parlerò più ampiamente in un altro momento.

**PRESIDENTE.** La inviterei, onorevole Deriu, a formulare in modo preciso il suo emendamento all'articolo unico del provvedimento.

**DERIU, relatore.** È molto semplice: bisogna prorogare a tutto il 1973 l'esercizio in questione.

**PRESIDENTE.** Non mi pare che sia possibile; la legge non può avere effetto retroattivo.

**GASPARI, ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.** Viene prorogato un termine e la dizione è la stessa usata per tutte le leggi di proroga.

**DERIU, relatore.** Io propongo di sostituire le parole: « è stabilito a non oltre due anni finanziari successivi a quello di entrata in vigore della presente legge » con le altre: « è ulteriormente prorogato al 31 dicembre 1973 ».

**CROLLALANZA.** Questa dizione non risolve ancora il problema esistente.

**A B E N A N T E .** Infatti non lo risolve.

Desidero fare alcune brevi considerazioni sulle questioni poste dal senatore Deriu. La prima è che noi approviamo un disegno di legge di proroga senza alcuna garanzia che i problemi che sono alla base della mancata attuazione della legge n. 490 siano affrontati e risolti. Di fronte ad una situazione di questo genere, infatti, se non si va alla radice delle difficoltà esistenti, non si giungerà mai ad una soluzione. In sostanza, quindi, noi approviamo un provvedimento che vuole dare respiro ad un problema che non trova soluzione stante la situazione attuale, e ciò, evidentemente, non può non preoccuparci.

La seconda considerazione riguarda la difficoltà ad organizzare i compartimenti dei traffici aerei e quindi a giungere al decentramento previsto. Al riguardo è sempre valida la considerazione che facemmo in passato, cioè che i tre compartimenti di Milano, Roma e Brindisi, che corrispondono alle zone aeree militari, non necessariamente corrispondono alle zone del traffico civile proprio in rapporto al tipo di sviluppo dei traffici che si sta verificando. Anche questo, perciò, è un problema da rivedere con estrema urgenza perchè, via via che si svilupperà il traffico aereo di massa, non so come Brindisi possa continuare ad essere considerato alla stessa maniera di oggi. Il voler far coincidere il decentramento della direzione generale con quello delle regioni militari, anche se aveva dei motivi di utilizzazione delle apparecchiature necessarie per assicurare la garanzia del traffico aereo, non è più possibile perchè le esigenze di tali regioni non necessariamente corrispondono alle necessità del traffico commerciale e di quello dei passeggeri. Lei, onorevole Ministro, sa benissimo che nel nostro Paese esistono gravi difficoltà e gravi carenze anche nel garantire la sicurezza di volo proprio perchè non coincidono questi elementi. Tutto ciò, evidentemente, impone di rivedere con urgenza non solo l'organizzazione periferica, ma quella pure dei compartimenti.

Un'altra prova del fatto che si tratta di una proroga senza speranza è data dagli argomenti addotti dal relatore. Egli ha fatto

rilevare che i concorsi vanno deserti e che vi è l'impossibilità di assicurare finanche al centro una direzione generale del traffico aereo efficiente.

Pertanto, onorevole Ministro, viste le difficoltà che incontriamo, le chiedo se non sia il caso di riesaminare tutto il discorso dei trasporti in rapporto anche all'istituzione delle regioni, perchè l'idea che più volte è stata avanzata in questa Commissione di un coordinamento di tutti i trasporti — sottolineo di tutti — risulta sempre più utile per poter far fronte a queste difficoltà.

Detto questo, devo dichiarare che non siamo d'accordo sull'ulteriore proroga al 31 dicembre 1973, mentre siamo d'accordo — in via transitoria e con tutte le riserve che abbiamo espresso — sul testo originario del disegno di legge, purchè vi sia l'impegno da parte del Ministro che si affronti presto un discorso approfondito sul modo di risolvere questo grave problema o per lo meno per identificare le modifiche da apportare alla legge istitutiva, dal momento che tutto il settore del traffico del nostro Paese è in difficoltà. Alla stessa aviazione militare, come ben sapete, vi sono decine di richieste di ufficiali che vogliono essere collocati in aspettativa per poter entrare al servizio di compagnie aeree private. È una osmosi che si sta verificando in tutto il settore del traffico aereo del nostro Paese, ed è urgente porre rimedio alle deficienze di attrezzature e di uomini se non vogliamo essere tagliati fuori da una prospettiva di incremento del traffico nel futuro.

Concludendo, quindi, torno a ripetere che noi siamo contrari all'ulteriore proroga di un anno, mentre siamo favorevoli all'accoglimento del testo così come è stato presentato, sempre che vi sia l'impegno da parte del Governo di una revisione generale del settore con la relativa presentazione di provvedimenti urgenti capaci di far fronte alle necessità che più volte sono state fatte presenti.

C R O L L A L A N Z A . Sono sostanzialmente d'accordo con quanto detto dal collega Abenante perchè anch'io sono del parere che tutta la materia debba essere ri-

vista in rapporto al fatto nuovo che non vi è più coincidenza fra i compartimenti in oggetto e le regioni aeree militari. Vi sono infatti altri aeroporti che hanno traffici, sia nazionali che internazionali, notevolmente superiori a quelli dell'aeroporto di Brindisi, tanto per fare un esempio.

Trovo inoltre non opportuno modificare il disegno di legge perchè le carenze legislative in ordine alla proroga restano immutate e non si eliminano le osservazioni che potranno essere fatte dagli organi di tutela. Dicendo, infatti « è ulteriormente prorogato fino al 1973 » non saniamo la mancanza di proroga dal 1968 ad oggi. Quindi o riteniamo che la cosa sia sottintesa (ma questo è un modo un po' disinvolto di interpretare le leggi) o, viceversa, se pensiamo che questo modo di interpretare le leggi possa suscitare dei rilievi da parte degli organi di tutela, allora non vale la pena di apportare detta modifica.

Personalmente, perciò, sarei del parere di approvare il disegno di legge così come ci è stato presentato, aderendo alla proposta del senatore Abenante di fare una seduta *ad hoc*, alla quale dovrebbe partecipare l'onorevole Ministro con il direttore generale dell'aviazione civile e con quanti altri egli riterrà opportuno di tale Amministrazione, per affrontare il problema della completa revisione di tutta la materia.

G A S P A R I , *ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Onorevole Presidente, onorevoli senatori, per quel che mi concerne sono a disposizione della Commissione del Senato per discutere in una seduta *ad hoc* tutti i problemi dell'aviazione civile. Sarà mia cura di mettere a vostra disposizione tutti gli elementi necessari perchè è interesse di tutti approfondire in ogni suo aspetto e la politica e la situazione dell'aviazione civile, in modo che si possa avere un quadro sufficientemente esatto di questo settore; cosa indispensabile in un momento in cui la quasi verticale evoluzione del traffico in tale settore pone dei problemi che devono essere conosciuti dai legislatori e dall'intero Paese.

Devo dire che il problema dell'aviazione civile è sempre esistito: basti pensare che abbiamo un'organizzazione che non arriva alle mille persone, mentre solo gli addetti all'aeroporto di Fiumicino — tanto per avere un termine di paragone — sono circa 12.000. Per quanto concerne la circoscrizione aeroportuale di Torino, ad esempio, stiamo discutendo se possiamo destinarle sei o sette persone.

Ora tutto questo determina situazioni di estrema difficoltà per l'aviazione civile; situazioni che ho rappresentato nelle opportune sedi e che mi auguro possano essere risolte in occasione dell'emanazione dei provvedimenti con i quali si dovrà rivedere tutto l'assetto delle varie amministrazioni statali.

Indubbiamente, a mio avviso, nell'ambito del Ministero dei trasporti il problema che occupa il primo posto è quello dell'aviazione civile perchè non c'è dubbio che si tratta del settore che lamenta le maggiori carenze, che si trova nelle difficoltà più gravi e che ha bisogno di interventi immediati.

Per quanto riguarda l'assetto del settore a livello nazionale devo aggiungere che mi sono subito reso conto della gravità del problema, tanto è vero che il 13 agosto di questo anno (cioè appena otto giorni dopo il mio insediamento al Ministero dei trasporti) ho ritenuto opportuno, proprio per ottenere un po' di ordine in una situazione che altrimenti diventava caotica, dare disposizioni per il sollecito corso di un provvedimento per un piano organico di costruzione e di potenziamento degli aeroporti italiani. Questo per impedire che iniziative locali autonome venissero a trovarsi in contrasto con un assetto funzionale degli aeroporti nel nostro Paese, mettendoci di fronte ad una serie di fatti compiuti, che alla fine torneranno a danno della razionalità e della efficienza.

**D E R I U**, *relatore*. La pregherei di farcelo conoscere.

**G A S P A R I**, *ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Senz'altro; costituirà

uno degli elementi che metterò a disposizione della Commissione.

Naturalmente il piano degli aeroporti stabilisce una scelta politica. Poi occorrono i finanziamenti e per questi non abbiamo problemi; poi ancora occorre il personale e l'organizzazione territoriale. Su questo punto non siamo affatto preparati e dobbiamo esaminare la situazione proprio sulla scorta delle risultanze che vengono evidenziate dal piano regolatore degli aeroporti. È questo il lavoro che io sto facendo; quindi il discorso che potrà essere aperto in questa Commissione tornerà utile e sarà anche di guida alle decisioni che il Ministro e il Governo dovranno prendere.

Debbo dire al collega Deriu che il problema al quale egli ha accennato, relativo al trasporto viaggiatori da Termini a Fiumicino, è in corso di esame anche perchè vi sono stati dei parlamentari che lo hanno sollevato. Faccio presente che il provvedimento che è stato adottato dall'Alitalia è scaturito dalla necessità di armonizzare in un certo senso il trattamento dei viaggiatori delle linee internazionali, che hanno sempre pagato le 800 lire, con il trattamento riservato invece agli utenti del traffico interno che non hanno mai pagato. Ad un certo momento si è preferito da parte della società Alitalia uniformare i due trattamenti e si è aperta una linea di comunicazione con Fiumicino la quale dovrebbe garantire una frequenza continua delle corse. Pertanto anche il costo del biglietto, che a me sembra elevato, verrebbe giustificato da questa situazione. Ad ogni modo, siccome non sono rimasto persuaso delle ragioni addotte in proposito, ho ordinato alla direzione compartimentale della Motorizzazione civile per il Lazio di svolgere un'analisi approfondita del problema e di riferire con una dettagliatissima relazione per modo che io possa riesaminare la materia e assumere le decisioni necessarie. È evidente che mi procurerò il piacere, prima di prendere qualsiasi decisione, di comunicare alla Commissione i risultati di questa analisi.

**P R E S I D E N T E**. Ringrazio il signor Ministro per i chiarimenti dati e poichè nes-

7<sup>a</sup> COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., post. e tel., mar. merc.) 36<sup>a</sup> SEDUTA (17 dicembre 1969)

sun altro domanda di parlare dichiaro chiusa la discussione.

Ricordo alla Commissione che è stato presentato dal relatore un emendamento tendente a sostituire le parole: « è stabilito a non oltre due anni finanziari successivi a quello di entrata in vigore della presente legge », con le altre: « è ulteriormente prorogato fino al 31 dicembre 1973 ».

**G A S P A R I**, *ministro del trasporti e dell'aviazione civile*. Accetto l'emendamento.

**G E N C O**. Propongo una mediazione tra la proposta del senatore Deriu e quella del senatore Abenante favorevole al mantenimento del testo nella formulazione attuale, nel senso di fissare la proroga fino all'anno 1972.

**P R E S I D E N T E**. Il relatore insiste nell'emendamento?

**D E R I U**, *relatore*. Insisto.

**C R O L L A L A N Z A**. L'emendamento del relatore, però, non aggiunge alcuna garanzia ai fini della proroga.

**A B E N A N T E**. Siamo contrari a questo emendamento. Le preoccupazioni adombrate circa una sanatoria dal gennaio 1967 al gennaio 1969 non vengono soddisfatte nè con l'articolo unico presentato dal Governo nè tanto meno con l'emendamento proposto dal relatore.

**P R E S I D E N T E**. Poichè nessun altro domanda di parlare, metto ai voti l'emendamento presentato dal relatore inteso a sostituire le parole: « è stabilito a non oltre due anni finanziari successivi a quello di entrata in vigore della presente legge » con le altre: « è ulteriormente prorogato al 31 dicembre 1973 ».

(*È approvato*).

**A B E N A N T E**. Dichiaro che il nostro Gruppo si astiene dalla votazione di questo disegno di legge.

**B O N A Z Z I**. Anch'io a nome del Gruppo degli indipendenti di sinistra mi asterrò dalla votazione.

**P R E S I D E N T E**. Metto ai voti il disegno di legge quale risulta con l'emendamento testè approvato.

(*È approvato*).

**Discussione e approvazione con modificazioni del disegno di legge: « Disposizioni concernenti la costruzione e l'esercizio di ferrovie metropolitane » (300 e 339-B) (Approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati)**

**P R E S I D E N T E**. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Disposizioni concernenti la costruzione e l'esercizio di ferrovie metropolitane », già approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati.

Il disegno di legge, approvato dal Senato nella seduta del 29 maggio 1969, ritorna oggi al nostro esame modificato in alcune sue parti dalla Camera dei deputati. Come la Commissione ricorderà, il provvedimento era stato assegnato alla Commissione in sede referente ma, in una delle passate sedute, decidemmo di chiedere alla Presidenza del Senato l'assegnazione alla sede deliberante. La richiesta è stata accolta; pertanto, prego il senatore Lombardi di voler svolgere una breve relazione.

**L O M B A R D I**, *relatore*. Su questo disegno di legge ho già riferito in sede referente nella seduta del 4 dicembre scorso. Al termine di detta seduta, come i colleghi ricorderanno, si decise di concordare un incontro con esponenti delle Commissioni lavori pubblici e trasporti della Camera dei deputati al fine di trovare una soluzione su talune questioni su cui le opinioni divergevano e che comunque ci consentisse di evitare ulteriori ritardi ed accelerare, invece, l'iter del provvedimento.

L'incontro con gli esponenti dell'altro ramo del Parlamento è avvenuto nella settimana scorsa ed ha portato alle conclusioni che mi permetto di riferire. L'osservazione che

noi facemmo all'articolo 1, nel senso di voler introdurre la provincia nell'ambito dei consorzi, ai sensi della legge comunale e provinciale, è stata accettata dai colleghi della Camera dei deputati. Parlando, infatti, soltanto dei comuni e dei consorzi di comuni si verrebbe ad escludere la provincia come possibile componente del consorzio; è sufficiente, perchè l'ipotesi non si avveri, sopprimere al secondo comma le parole « di comuni », precisando altresì che il regio decreto 3 marzo 1934, n. 383, riguarda l'approvazione del testo unico della legge comunale e provinciale.

Per quanto attiene al terzo comma, appare preferibile la formula accolta dalla Camera dei deputati (« mediante un'azienda speciale ») rispetto a quella da noi adottata (« istituendo all'uopo un'azienda speciale »), in quanto non è necessario fare ipotesi, come unica possibile, della istituzione di una nuova azienda.

Per quanto concerne l'articolo 2, si è molto discusso tra noi e i colleghi della Camera dei deputati. Debbo dire che abbiamo incontrato una certa resistenza da parte delle due Commissioni — erano presenti anche i due Presidenti — dell'altro ramo del Parlamento nel senso di mantenere il punto relativo al piano dei trasporti pubblici del comprensorio ed i relativi progetti di massima. Io feci rilevare che questo elemento avrebbe comportato un appesantimento delle procedure e quindi anche un prolungamento dei tempi tecnici. Il mio parere non è mutato, comunque lo mantengo soltanto a titolo personale e mi rimetto alla decisione della Commissione per non creare ulteriori difficoltà. I rappresentanti della Camera dei deputati hanno accolto la nostra richiesta di sopprimere quanto meno la espressione « ed i relativi progetti di massima » che troverà la sua collocazione, più opportunamente, all'inizio del secondo comma.

Andando avanti nella lettura del primo comma dell'articolo 2, si nota la frase: « per il migliore coordinamento delle linee metropolitane con le ferrovie e con il sistema viario di trasporto ». A mio giudizio questa dizione è poco chiara; o diciamo « con tutti

i modi di trasporto », oppure « con gli altri modi di trasporto ». Il termine « modo » viene usato da parecchio tempo nell'ambito del MEC ed oramai fa testo; esso significa sia l'infrastruttura sia il mezzo di trasporto. Quando diciamo che bisogna fare il piano dei trasporti pubblici, nell'ambito del quale coordiniamo tutti i modi di trasporto pubblico, abbiamo risolto il problema.

Pertanto, il primo comma dell'articolo 2, dovrebbe essere formulato come segue: « I comuni o in consorzi di cui al secondo comma del precedente articolo 1 presentano un piano dei trasporti pubblici del comprensorio per il miglior coordinamento delle linee metropolitane con gli altri modi di trasporto ».

**G A S P A R I**, *ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Direi di parlare di « coordinamento delle linee metropolitane con le ferrovie e gli altri modi di trasporto ». Non vorrei, infatti, che omettendo di citare le ferrovie sorgessero difficoltà in sede di definitiva approvazione del provvedimento alla Camera.

**L O M B A R D I**, *relatore*. D'accordo. Inoltre, sempre al primo comma, ma si tratta di una modifica formale, è necessario porre al singolare i provveditorati regionali alle opere pubbliche ed i comitati regionali della programmazione.

Il secondo comma dell'articolo 2 è rimasto sostanzialmente invariato rispetto al testo approvato dal Senato se si prescinde dalle modifiche di coordinamento e dall'inserimento dei progetti di massima cui ho in precedenza accennato; tuttavia, tra gli esperti che faranno parte della Commissione chiamata, assieme al Ministro dei trasporti, ad approvare i progetti di massima e quelli esecutivi della costruzione di ferrovie metropolitane, ritengo che sarebbe opportuno includere anche un esperto dell'esercizio.

Al terzo comma dell'articolo 2 la Camera dei deputati ha aggiunto la parola « urgenza » laddove si dice che la approvazione dei progetti di massima equivale a dichiarazione



di pubblica utilità e di indifferibilità delle opere approvate.

Al comma successivo, molto opportunamente, la Camera dei deputati ha aggiunto al testo da noi approvato, che stabiliva che il comune o il consorzio dei comuni ovvero la società o l'ente concessionario possono occupare in via di urgenza ed espropriare le aree interessanti il progetto, che tali aree debbono comprendere anche quelle necessarie per la istituzione dei parcheggi di corrispondenza e dei necessari interscambi.

Questa innovazione, ripeto, mi sembra quanto mai utile perchè favorisce il coordinamento dei trasporti ai fini della migliore utilizzazione del mezzo pubblico anche da parte degli utenti.

Al primo comma dell'articolo 3 la Camera ha stabilito, in aggiunta a quanto da noi approvato, che il contributo statale sarà concesso sulla base delle indicazioni « del Comitato interministeriale per la programmazione economica » con decreto del Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile di concerto con il Ministro del tesoro.

Devo francamente dire che questa ulteriore procedura burocratica mi pare un po' eccessiva; comunque, non ho difficoltà ad accedere a quanto stabilito dall'altro ramo del Parlamento.

Dopo quanto esposto, a chiarimento delle modifiche introdotte al testo da noi approvato dalla Camera dei deputati, non avrei niente altro da aggiungere se non invitare la Commissione ad approvare il disegno di legge tenendo altresì conto delle modifiche che oggi io stesso ho proposto.

Infine, io stesso propongo che la intitolazione dell'articolo 2 venga modificata come appresso: « Approvazione del piano dei trasporti e dei progetti; procedure espropriative ».

Altre modifiche concernenti gli articoli 3, 4, 6 e 7 sono invece puramente formali e pertanto è inutile farne l'illustrazione.

**P R E S I D E N T E .** Poichè nessuno domanda di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Passiamo ora all'esame e alla votazione delle modificazioni apportate dalla Camera dei deputati.

Il primo comma dell'articolo 1 non è stato modificato.

Do lettura del secondo comma dell'articolo 1 nel testo modificato dalla Camera dei deputati:

La costruzione e l'esercizio di ferrovie metropolitane sono di competenza dei comuni o dei consorzi di comuni, da costituirsi, a tale scopo, a norma dell'articolo 157 del testo unico approvato con regio decreto 3 marzo 1934, n. 383, a seconda che la ferrovia si svolga nell'ambito del territorio di un solo comune o di più comuni confinanti.

Sulla base degli emendamenti suggeriti dal relatore esso deve essere così formulato:

La costruzione e l'esercizio di ferrovie metropolitane sono di competenza dei comuni o dei consorzi, da costituirsi a tale scopo a norma dell'articolo 157 del testo unico della legge comunale e provinciale approvato con regio decreto 3 marzo 1934, n. 383, a seconda che la ferrovia si svolga nell'ambito del territorio di un solo comune o di più comuni confinanti.

Lo metto ai voti.

*(È approvato).*

Do lettura del terzo comma dell'articolo 1 nel testo modificato dall'altro ramo del Parlamento:

Ferma restando la facoltà dei comuni e dei consorzi di comuni di assumere direttamente il servizio, mediante una azienda speciale, ai sensi del testo unico approvato con regio decreto 15 ottobre 1925, n. 2578, la concessione per l'esercizio potrà essere accordata solo a favore di enti pubblici o di consorzi di enti pubblici, ovvero di società a prevalente capitale pubblico.

Anche per questo comma il relatore ha proposto emendamenti, per cui esso risulta del seguente tenore:

Ferma restando la facoltà dei comuni o dei consorzi di cui al comma precedente di

assumere direttamente il servizio, mediante una azienda speciale, ai sensi del testo unico approvato con regio decreto 15 ottobre 1925, n. 2578, la concessione per l'esercizio potrà essere accordata solo a favore di enti pubblici o di consorzi di enti pubblici, ovvero di società a prevalente capitale pubblico.

Lo metto ai voti.

*(È approvato).*

Metto ai voti l'articolo 1 quale risulta nel testo modificato.

*(È approvato).*

Do ora lettura del primo comma dell'articolo 2 nel testo modificato dalla Camera:

#### Art. 2.

*(Approvazione dei progetti e procedure espropriative)*

I comuni o i consorzi dei comuni presentano un piano dei trasporti pubblici del comprensorio ed i relativi progetti di massima, per il miglior coordinamento delle linee metropolitane con le ferrovie e con il sistema viario e di trasporto. Il piano è approvato dalla Regione o, qualora essa non sia costituita, dai provveditorati regionali alle opere pubbliche, previo parere dei comitati regionali per la programmazione economica.

In base agli emendamenti proposti dal relatore, esso va così modificato:

I comuni o i consorzi di cui al secondo comma del precedente articolo 1 presentano un piano dei trasporti pubblici del comprensorio per il miglior coordinamento delle linee metropolitane con le ferrovie e con gli altri modi di trasporto. Il piano è approvato dalla Regione o, qualora essa non sia costituita, dal provveditorato regionale alle opere pubbliche, previo parere del comitato regionale per la programmazione economica.

Poichè nessuno domanda di parlare, metto ai voti il primo comma dell'articolo 2 nel testo proposto dal relatore.

*(È approvato).*

Do ora lettura del secondo comma dell'articolo 2 nel testo modificato dalla Camera:

I progetti esecutivi di costruzione di ferrovie metropolitane — corredati dei piani finanziari e del piano di cui al precedente comma — e le relative varianti sono approvati dal Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, sentita la commissione di cui all'articolo 10 della legge 2 agosto 1952, numero 1221, integrata da un rappresentante della associazione nazionale dei comuni di Italia, da un rappresentante della Confederazione italiana dei servizi pubblici degli enti locali e da un rappresentante del comune o del consorzio di comuni interessato, nonchè da un esperto in costruzioni di impianti fissi metropolitani e da un esperto di materiale rotabile metropolitano nominati dal Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.

Il senatore Lombardi propone di sostituirlo con il seguente:

I progetti di massima e i progetti esecutivi di costruzione di ferrovie metropolitane — corredati dei piani finanziari e del piano di cui al precedente comma — e le relative varianti sono approvati dal Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, sentita la commissione di cui all'articolo 10 della legge 2 agosto 1952, numero 1221, integrata da un rappresentante della Associazione nazionale dei comuni di Italia, da un rappresentante della Confederazione italiana dei servizi pubblici degli enti locali e da un rappresentante del comune o del consorzio di cui al secondo comma dell'articolo 1 interessati, nonchè da un esperto in costruzioni di impianti fissi metropolitani, da un esperto di materiale rotabile metropolitano e da un esperto dell'esercizio nominati dal Ministro dei trasporti e della aviazione civile.

Lo pongo ai voti.

*(È approvato).*

Do lettura del terzo comma nel testo modificato dall'altro ramo del Parlamento:

Il parere favorevole della commissione indicata nel comma precedente sostituisce

7<sup>a</sup> COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., post. e tel., mar. merc.) 36<sup>a</sup> SEDUTA (17 dicembre 1969)

ogni altro intervento consultivo di qualsiasi altra autorità. L'approvazione dei progetti di massima equivale a dichiarazione di pubblica utilità e di urgenza ed indifferibilità delle opere approvate.

Lo metto ai voti.

*(È approvato).*

Do lettura del quarto comma dell'articolo 2 nel testo modificato dalla Camera:

Non appena sia intervenuta l'approvazione del progetto di massima, il comune o il consorzio di comuni, ovvero la società o l'ente concessionario, potrà occupare in via di urgenza ed espropriare le aree interessanti il progetto, che debbono comprendere anche quelle necessarie per la istituzione dei parcheggi di corrispondenza e dei necessari interscambi.

Il senatore Lombardi propone di sostituire le parole: « di comuni » con le seguenti: « di cui al secondo comma dell'articolo 1 interessati ».

Lo metto ai voti, con l'emendamento ora ricordato.

*(È approvato).*

Metto infine ai voti la modifica della rubrica dell'articolo 2 così come proposto dal relatore: « Approvazione del piano dei trasporti e dei progetti; procedure espropriative ».

*(È approvata).*

Metto ora ai voti l'articolo 2 quale risulta nel testo emendato dalla nostra Commissione.

*(È approvato).*

Do lettura del primo comma dell'articolo 3 nel testo modificato dalla Camera:

Per la realizzazione di ferrovie metropolitane in comuni od agglomerati di comuni con popolazione complessiva non inferiore a 400 mila abitanti, potrà essere accordato dallo Stato un contributo annuale per anni trenta non superiore al 6 per cento delle spese necessarie per la costruzione del-

la linea e per la provvista del materiale rotabile e di esercizio, riconosciute ammissibili dalla commissione di cui al precedente articolo 2; il contributo sarà concesso, sulla base delle indicazioni del Comitato interministeriale per la programmazione economica, con decreto del Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, di concerto con il Ministro del tesoro, su domanda del comune o del consorzio di comuni interessato ovvero del concessionario, corredata del progetto di massima e della relazione finanziaria.

In analogia a quanto approvato in sede di primo comma dell'articolo 2, le parole « di comuni interessato » vanno sostituite con le seguenti « di cui al secondo comma dell'articolo 1 interessati ».

Metto pertanto ai voti il primo comma dell'articolo 3 nel testo modificato dalla Camera con l'emendamento di cui sopra.

*(È approvato).*

È bene precisare che una modifica analoga va apportata per coordinamento al secondo comma dell'articolo 3 rimasto invariato nel testo da noi approvato. Pertanto, anche in questo caso le parole « di comuni » vanno sostituite con le altre « di cui al secondo comma dell'articolo 1 ».

Metto ai voti tale modificazione.

*(È approvata).*

Metto ai voti l'articolo 3 quale risulta nel testo modificato dalla Camera e da noi emendato.

*(È approvato).*

Do ora lettura dell'articolo 4 nel testo proposto dalla Camera dei deputati in sostituzione dell'articolo 5 da noi approvato:

#### Art. 4.

*(Norme relative alla stipulazione dei mutui)*

Gli enti locali, ovvero gli enti e le società concessionari, che abbiano ottenuto il contributo ai sensi della presente legge, possono contrarre mutui della durata massima di

30 anni con il Consorzio di credito per le opere pubbliche, con l'Istituto di credito per le imprese di pubblica utilità, con l'Istituto mobiliare italiano, con le Casse di risparmio, con i Monti di credito su pegno di prima categoria ed i loro istituti finanziari, con le sezioni opere pubbliche degli Istituti di credito fondiario e degli Istituti di credito di diritto pubblico, con gli Enti e gli Istituti di assicurazione e di previdenza, i quali sono tutti autorizzati a concederli, anche in deroga alle loro disposizioni statutarie e alle norme che regolano le loro operazioni ordinarie.

Gli enti medesimi potranno, altresì, previa autorizzazione con decreto del Ministro del tesoro, sentito il Comitato interministeriale per il credito e il risparmio, contrarre, per la costruzione di ferrovie metropolitane, mutui con la Banca europea per gli investimenti anche per il tramite degli Istituti di credito di cui al primo comma del presente articolo. Nei limiti dell'importo dell'investimento complessivo risultante dal piano finanziario, dedotto il valore attuale del contributo statale al tasso previsto dal piano finanziario medesimo, i conseguenti impegni assunti dagli enti suddetti con la Banca europea per gli investimenti potranno essere garantiti dallo Stato per il rimborso del capitale e il pagamento degli interessi, mediante decreto del Ministro del tesoro.

Per i mutui da contrarre dai comuni e dai consorzi dei comuni per la costruzione di linee metropolitane non si applicano le condizioni e limitazioni previste dagli articoli 300 e 333 del testo unico della legge comunale e provinciale approvato con regio decreto 3 marzo 1934, n. 383.

Come già fatto in precedenza, anche all'ultimo comma di questo articolo è necessario sostituire le parole « dei comuni » con le altre « di cui al secondo comma dell'articolo 1 ».

Metto ai voti tale emendamento.

*(È approvato).*

Metto ai voti l'articolo 4 nel testo modificato dalla Camera ed emendato da noi.

*(È approvato).*

Do ora lettura dell'articolo 5 nel nuovo testo proposto dall'altro ramo del Parlamento in sostituzione dell'articolo 6 da noi approvato:

#### Art. 5.

##### *(Emissione di obbligazioni)*

Gli enti locali, ovvero gli enti e le società concessionari, che abbiano ottenuto il contributo previsto dalla presente legge, sono autorizzati, anche in deroga all'articolo 2410 del Codice civile, ad emettere obbligazioni, da ammortizzare in un periodo non superiore ad anni trenta.

L'emissione è subordinata all'approvazione del Comitato interministeriale per il credito ed il risparmio che può autorizzare la quotazione presso le borse italiane delle obbligazioni stesse.

Gli istituti di credito e le banche di cui alle lettere *a*), *b*), *d*) ed *e*) dell'articolo 5 del regio decreto-legge 12 marzo 1936, n. 375, e successive modificazioni, sono autorizzati, anche in deroga alle disposizioni statutarie, ad assumere le obbligazioni stesse.

Lo metto ai voti.

*(È approvato).*

Do lettura dell'articolo 6 nel testo approvato dalla Camera dei deputati corrispondente all'articolo 4 da noi approvato.

#### Art. 6.

##### *(Garanzia dello Stato)*

I mutui contratti e le obbligazioni emesse ai sensi del primo comma dell'articolo 4 e dell'articolo 5 sono garantiti dallo Stato per l'intero importo dell'investimento complessivo per la realizzazione delle opere risultanti dal piano finanziario, dedotto il valore attuale del contributo statale al tasso previsto dal piano finanziario medesimo.

In relazione alla garanzia prestata dallo Stato a termine del precedente comma si applicano le norme dell'articolo 2 della legge 8 aprile 1954, n. 144.

Le obbligazioni emesse dagli istituti di credito indicati al primo comma dell'articolo 4 in contropartita di mutui accordati per la costruzione di ferrovie metropolitane sono garantite dallo Stato per il rimborso del capitale ed il pagamento degli interessi.

La garanzia dello Stato prevista dalla presente legge diventa automaticamente operante, su richiesta del creditore o del rappresentante comune degli obbligazionisti, dopo sessanta giorni dalle singole scadenze rateali risultanti dai contratti di mutuo o dai titoli obbligazionari, qualora il debitore non abbia soddisfatto gli impegni assunti.

A seguito dei pagamenti effettuati al creditore o agli obbligazionisti, il Ministero del tesoro è surrogato nei diritti che questi avevano nei confronti del debitore.

I titoli dei prestiti obbligazionari che usufruiscono della garanzia statale a termini del presente articolo sono equiparati ai titoli di Stato per gli effetti di cui all'articolo 18, n. 5, del regio decreto 5 febbraio 1931, n. 225.

Gli eventuali oneri derivanti dall'operatività della garanzia statale di cui al presente articolo saranno imputati, previa autorizzazione del Ministero del tesoro, ad una gestione separata dal « Fondo centrale di garanzia per le autostrade », istituito con l'articolo 6 della legge 28 marzo 1968, n. 382, con le modalità previste dall'articolo medesimo.

A tale scopo la dotazione del « Fondo » sarà integrata nei modi previsti dal successivo articolo 9.

Per la gestione separata prevista dal settimo comma del presente articolo il comitato amministrativo del « Fondo », che assumerà la denominazione di « Fondo centrale di garanzia per le autostrade e per le ferrovie metropolitane », è integrato con un rappresentante degli enti locali e degli enti o società concessionari, designato dagli enti medesimi a seguito di apposita riunione.

Il relatore, senatore Lombardi, propone i seguenti emendamenti formali:

Al sesto comma, dopo la parola: « del », inserire le seguenti: « regolamento per l'esecuzione del testo unico delle leggi sull'ordi-

namento delle Casse di risparmio e dei monti di pietà di prima categoria, approvato con ».

Lo metto ai voti.

(È approvato).

Al settimo comma, sostituire le parole: « separata dal », con le altre: « separata del ».

Lo metto ai voti.

(È approvato).

Metto ai voti l'articolo 6 nel testo emendato.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo 7 nel testo approvato dal Senato e non modificato dall'altro ramo del Parlamento:

#### Art. 7.

#### (Contributi di miglioria)

I contributi di miglioria applicati in dipendenza dell'esecuzione delle opere dovranno essere interamente destinati all'ammortamento dei mutui e dei prestiti obbligazionari contratti, derogando, per quanto concerne la quota di spettanza dello Stato, a quanto disposto dal regio decreto 28 novembre 1938, n. 2000, convertito nella legge 2 giugno 1939, n. 739, e successive modificazioni ed integrazioni.

Va qui corretto un errore materiale. Dopo le parole « regio decreto » va inserita la parola « legge ».

Do lettura dell'ultimo comma dell'articolo 8 così come è stato modificato dalla Camera:

Le documentazioni, le formalità, gli atti e i contratti occorrenti per l'amministrazione, la gestione ed il funzionamento del « Fondo centrale di garanzia » per la gestione separata di cui al settimo comma dell'articolo 6 della presente legge, le somme affluenti al fondo medesimo ed i relativi interessi maturati, i pagamenti effettuati e le quietanze, sono esenti da tasse, imposte ed oneri

7<sup>a</sup> COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., post. e tel., mar. merc.) 36<sup>a</sup> SEDUTA (17 dicembre 1969)

tributari di qualsiasi genere, presenti e futuri, ivi inclusi le imposte dirette, i tributi locali e l'imposta generale sull'entrata.

Lo metto ai voti.

(È approvato).

Metto ai voti l'articolo 8 quale risulta nel testo modificato.

(È approvato).

Do lettura dell'ultimo comma dell'articolo 9 quale risulta nel testo modificato dalla Camera dei deputati:

Il « Fondo centrale di garanzia » di cui agli articoli 6 e seguenti della legge 28 marzo 1968, n. 382, è integrato, per la gestione separata di cui al settimo comma dell'articolo 6 della presente legge, con la somma di lire 24.000 milioni, ripartita in ragione di lire 3.000 milioni per ciascuno degli anni dal 1969 al 1976. I relativi stanziamenti saranno iscritti negli stati di previsione della spesa del Ministero del tesoro per gli anni suddetti.

Lo metto ai voti.

(È approvato).

Metto ai voti l'articolo 9 quale risulta dopo la modificazione testè approvata.

(È approvato).

Do lettura del primo comma dell'articolo 10 nel testo modificato dall'altro ramo del Parlamento:

*(Copertura finanziaria)*

All'onere derivante dalla applicazione della presente legge, valutato in lire 4.500 milioni per l'anno finanziario 1969 ed in lire 6.000 milioni per l'anno finanziario 1970, si provvede mediante riduzione di pari importo degli stanziamenti rispettivamente iscritti al capitolo 5381 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per gli anni finanziari medesimi.

Lo metto ai voti.

(È approvato).

Metto ai voti l'articolo 10 quale risulta dopo la modifica testè approvata.

(È approvato).

Comunico che la Camera dei deputati ha soppresso il terzo comma dell'articolo 11.

Metto ai voti tale soppressione.

(È approvata).

Metto ai voti l'articolo 11 quale risulta nel testo modificato.

(È approvato).

L'articolo 12 non è stato modificato dalla Camera dei deputati.

Metto ora ai voti, nel suo complesso, il disegno di legge con le modificazioni testè approvate.

(È approvato).

#### IN SEDE REDIGENTE

**Richiesta di assegnazione in sede deliberante del disegno di legge: « Revisione delle competenze accessorie del personale dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato » (930)**

**P R E S I D E N T E .** L'ordine del giorno reca la discussione, in sede redigente, del disegno di legge: « Revisione delle competenze accessorie del personale dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato ».

Si tratta di un provvedimento vivamente atteso; se il Governo è d'accordo, la Commissione potrà chiedere alla Presidenza del Senato l'assegnazione in sede deliberante.

**G A S P A R I , ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.** Il Governo è d'accordo.

**P R E S I D E N T E .** Poichè nessuno domanda di parlare, allora resta stabilito che verrà chiesta l'assegnazione di tale provvedimento in sede deliberante.

**Richiesta di assegnazione in sede deliberante del disegno di legge: « Modificazioni alle disposizioni sulle competenze accessorie del personale dipendente dal Ministero delle poste e delle telecomunicazioni » (947)**

**P R E S I D E N T E .** L'ordine del giorno reca la discussione, in sede redigente, del disegno di legge: « Modificazioni alle disposizioni sulle competenze accessorie del personale dipendente dal Ministero delle poste e delle telecomunicazioni ».

Anche per questo disegno di legge vale quanto detto per il precedente circa l'opportunità di richiedere alla Presidenza del Se-

nato il suo passaggio dalla sede redigente a quella deliberante.

**V O L P E ,** sottosegretario di Stato per le poste e le telecomunicazioni. Sono d'accordo.

**P R E S I D E N T E .** Poichè non si fanno osservazioni, resta allora stabilito che chiederemo alla Presidenza del Senato l'assegnazione in sede deliberante.

*La seduta termina alle ore 11,30.*

---

UFFICIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI  
Il Direttore delegato per i resoconti stenografici  
Dott. ENRICO ALFONSI