COMMISSIONE I

AFFARI INTERNI - ORDINAMENTO POLITICO ED AMMINISTRATIVO - AFFARI DI CULTO - SPETTACOLI - ATTIVITÀ SPORTIVE - STAMPA

CXXVI.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 19 NOVEMBRE 1952

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **MARAZZA**

INDICE

PAG

Comunicazione del Presidente:

PRESIDENTE 1383

Disegno di legge (*Discussione e approvazione*):

Ratifica, con modificazioni, del decreto legislativo 7 maggio 1948, n. 598, concernente la composizione e competenza del Consiglio di amministrazione e le attribuzioni del direttore generale delle Ferrovie dello Stato. (*Modificato dalla Commissione speciale del Senato*). (520-55-*B*) 1383

PRESIDENTE . 1383, 1384, 1385, 1386, 1388, 1389

RUSSO CARLO, *Relatore* . 1384, 1388, 1389

IMPERIALE 1384, 1385, 1386

MATTARELLA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti* 1386, 1388, 1389

ALMIRANTE 1387, 1388

TURCHI 1387, 1388, 1389

AUDISIO 1388, 1389

Votazione nominale:

PRESIDENTE 1389

Votazione segreta:

PRESIDENTE 1389

La seduta comincia alle 10,20.

RUSSO CARLO, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente.

(*È approvato*).

Comunicazione del Presidente.

PRESIDENTE. Comunico che, a norma dell'articolo 28 del Regolamento, per la discussione del disegno n. 520-55-*B* il deputato Assennato è sostituito dal deputato Imperiale.

Discussione del disegno di legge: Ratifica, con modificazioni, del decreto legislativo 7 maggio 1948, n. 598, concernente la composizione e competenza del consiglio di amministrazione e le attribuzioni del direttore generale delle Ferrovie dello Stato. (Modificato dalla Commissione speciale per la ratifica del Senato). (520-55-B).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Ratifica, con modificazioni, del decreto legislativo 7 maggio 1948, n. 598, concernente la composizione e competenza del Consiglio di amministrazione e le attribuzioni del direttore generale delle Ferrovie dello Stato ».

Questo provvedimento ritorna alla Camera modificato dalla Commissione speciale per la ratifica dei decreti legislativi del Senato.

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

RUSSO CARLO, *Relatore*. Con il decreto legislativo 7 maggio 1948, n. 598, furono dettate norme per la composizione e la competenza del Consiglio d'amministrazione e sulle attribuzioni del direttore generale delle Ferrovie dello Stato.

Il decreto legislativo, presentato alla Commissione speciale della Camera per la ratifica dei decreti legislativi nella seduta del 15 giugno 1950, fu ratificato con una sola modifica che stabiliva la composizione del Consiglio di amministrazione delle Ferrovie dello Stato precisando che questo è presieduto dal Ministro dei trasporti o, in sua assenza, da uno dei sottosegretari delegato dal Ministro stesso.

Il provvedimento è passato successivamente al Senato e la Commissione speciale per la ratifica, nella seduta del 28 ottobre 1950, ha introdotto altre modifiche. La prima, di carattere puramente formale, nell'accettare il principio della sostituzione eventuale del Ministro da parte di uno dei sottosegretari, introduce un apposito comma da far seguire all'articolo 1.

La seconda modifica riguarda la designazione dei membri rappresentanti il personale delle ferrovie. Mentre nel testo approvato dalla Camera le categorie dei dirigenti di gruppo *A*, del personale degli uffici di gruppo *B* e *C* e del personale esecutivo proponevano delle terne di nomi da ciascuna delle quali il Ministro ne sceglieva uno, il Senato ha tolto questa facoltà al Ministro ed ha stabilito che i consiglieri rappresentanti del personale sono designati con metodo elettivo dalle rispettive categorie.

Un'ulteriore modifica è stata introdotta all'articolo 3 nel quale si stabilisce che anche i consiglieri rappresentanti del personale possono essere riconfermati nella carica.

L'ultima modifica ha carattere puramente formale sostituendo: le parole « ha la preponderanza » con « prevale ».

Ritengo che le modifiche introdotte dal Senato rispondano al miglior funzionamento del consiglio di amministrazione delle Ferrovie dello Stato e invito la Commissione ad approvarle.

IMPERIALE. Il disegno di legge, onorevoli colleghi, va esaminato con grande oculatezza, rappresentando il Consiglio di amministrazione delle ferrovie il cervello di codesta grande organizzazione. Le ferrovie fino al 1905 furono tenute dai privati e furono proprio i ferrovieri ad insistere perché esse passassero allo Stato. Essi infatti avevano sperimentato che i privati si valevano di questo importante servizio pubblico non già per meglio servire la popolazione, ma per farne uno strumento di speculazione. La stessa cosa del resto avviene anche oggi in quei brevi rami ferroviari ancora rimasti nelle mani di privati: si tratta di alcune società a sfondo esclusivamente speculativo ed è strano come si conceda ad esse l'esercizio di filovie, autobus ecc. che naturalmente vengono usati allo stesso scopo speculativo cui ho accennato.

È stato dunque il personale delle ferrovie a chiedere perentoriamente che le ferrovie venissero esercitate direttamente dallo Stato. La questione fu portata diverse volte in Parlamento, fu discussa largamente e furono formate in proposito anche alcune commissioni, perché formulassero proposte concrete destinate a risolvere in via definitiva questo grave problema. Ma neppure queste Commissioni riuscirono a risolvere il problema per la loro indecisione, anche quando si affermò che la grande organizzazione delle ferrovie avrebbe dovuto passare alle dirette dipendenze dello Stato. Questo problema si impose all'attenzione degli studiosi, e si ebbero correnti di economisti – dell'epoca – che sostennero tesi diverse. Comunque, il problema trovò la sua soluzione nel 1905 quando i ferrovieri si imposero attraverso lo sciopero e chiesero al Governo: 1°) l'emanazione di un regolamento per il personale; 2°) la statizzazione dell'amministrazione ferroviaria. Il 1905, dunque, fu l'anno che decise della questione e le ferrovie passarono alle dirette dipendenze dello Stato, salvo purtroppo le linee secondarie che vengono ancora esercitate e sfruttate da privati esercenti.

Bisogna, quindi, esaminare a questo punto che cosa rappresenta il Consiglio di amministrazione in questo grande organismo statale. Il Consiglio di amministrazione fra le tante sue attività si occupa principalmente degli acquisti, e chi ha pratica del bilancio dei trasporti sa quale importanza assuma la questione degli acquisti nei confronti delle ferrovie dello Stato...

PRESIDENTE. Onorevole Imperiale, la prego di attenersi all'oggetto della discussione: esso si limita soltanto alle modifiche apportate dal Senato al disegno di legge.

IMPERIALE. Onorevole Presidente, si tratta di modificare l'organizzazione del Consiglio di amministrazione delle ferrovie dello Stato, ed io intendo chiarire ai colleghi la funzione di questo Consiglio. Inoltre, vorrei chiarire quali sono state le richieste avanzate

dal personale delle ferrovie e quello che il Governo ha concesso ad esso

Ripeto, desidero chiarire che cosa è il Consiglio di amministrazione nelle ferrovie dello Stato, per arrivare poi alle trasformazioni che si sono avute e che oggi noi abbiamo in esame. Tra i compiti del Consiglio di amministrazione delle ferrovie, dunque, uno dei più importanti è appunto quello degli acquisti, perché questi ammontano a diecine e diecine di miliardi. Evidentemente, non è il Consiglio di amministrazione che procede direttamente agli acquisti, ma è l'organo che decide se questi acquisti debbono essere fatti o no. È attraverso questi acquisti che si riesce a rifornire i magazzini e quindi a dar vita a tutta l'amministrazione ferroviaria. Si tratta di acquisti di generi diversissimi, perché all'amministrazione ferroviaria occorrono i materiali più varî, potrei dire, tutto ciò che sta in commercio, dai letti, dalle brande, dai materassi, alle coperte, ai lenzuoli che occorrono ai dormitori per il personale ferroviario. L'amministrazione ferroviaria acquista altresì grandi quantitativi di legname per le riparazioni delle carrozze ed altri lavori, acquista lamiere e altro materiale per le riparazioni delle locomotive, delle carrozze-viaggiatori, ecc., e acquista infine locomotori, motrici, automotrici. A questo punto, non posso fare a meno di rilevare che l'amministrazione ferroviaria è in grado, attraverso le sua maestranze, di poter costruire anche il materiale rotabile e di compiere altri lavori ferroviari, ma purtroppo una lacuna che si riscontra nella vita dell'amministrazione ferroviaria...

PRESIDENTE. Onorevole Imperiale, ella non solo ci vuol chiarire che cosa sia il Consiglio di amministrazione delle ferrovie dello Stato, ma ne critica anche il funzionamento.

IMPERIALE. ... Anche in Parlamento, io ho sostenuto, durante la discussione sul bilancio dei trasporti, la tesi che occorre modificare la composizione del Consiglio di amministrazione, perché a mio avviso non era democratico il principio introdotto dall'onorevole Corbellini. Se ella permette, onorevole Presidente, vorrei chiarire questo concetto.

Dunque, il Consiglio di amministrazione delle ferrovie, oltre al compito degli acquisti, provvede agli organici del personale, alle promozioni e a tutte quelle funzioni che riguardano il personale e il funzionamento in generale delle ferrovie dello Stato. Il personale che prima ammontava a 216 mila unità, oggi è ridotto a 175 mila unità, e questo lo si deve appunto ai provvedimenti adottati dal Consiglio di amministrazione. Molte volte, noi deputati, ci lamentiamo che una determinata strada ferrata non viene costruita, che un ponte non viene costruito, o altri lavori ferroviari non vengono effettuati; ebbene, tutto questo si deve sempre al Consiglio di amministrazione, che è l'organo il quale decide se un lavoro debba essere fatto oppure no. Ecco la grande importanza del Consiglio di amministrazione delle ferrovie. Come funziona questo Consiglio di amministrazione? I ferrovieri hanno fatto sempre parte del Consiglio di amministrazione e prima dell'avvento del fascismo avevano i loro rappresentanti in seno a quest'organo. Giunto il fascismo al potere, questo regime, con i suoi presupposti antidemocratici volle estromettere i rappresentanti dei ferrovieri dal Consiglio di amministrazione, e solo dopo la liberazione questi rappresentanti furono nuovamente immessi nel Consiglio stesso. Il sindacato ferroviario, che allora era unitario, nominò tre rappresentanti, i quali compirono tanto bene il loro dovere da riscuotere l'apprezzamento per l'opera prestata anche delle autorità superiori. Poi, vi fu nel Paese una certa involuzione, vi fu l'euforia del 18 aprile che diede luogo ad una situazione antidemocratica negli organi dell'amministrazione ferroviaria. Fu l'onorevole Corbellini, allora Ministro dei trasporti, che propose un decreto legge con il quale, in sostanza, i consiglieri elettivi da parte dei ferrovieri dovevano essere scelti dal Ministro; cioè, nella terna degli eletti, il Ministro si arrogava il diritto della scelta. Ora, chiunque può constatare quanto antidemocratico fosse questo provvedimento e io ricordo che lo combattemmo in Parlamento, e quando si fecero le elezioni tra i ferrovieri, il sindacato ferrovieri si astenne dal parteciparvi. Infatti, fu questo uno dei modi con i quali i ferrovieri dimostrarono la loro insodisfazione per il provvedimento emanato dal Ministro; di modo ché soltanto il 30 per cento dei ferrovieri andarono a votare; ed oggi vi sono quei consiglieri di amministrazione che furono eletti in quella occasione.

Di qui, la lotta ingaggiata dal sindacato ferrovieri per ottenere una revisione di quel provvedimento. Tale revisione si imponeva, perché noi abbiamo sempre sostenuto la necessità di democratizzare i vari istituti dell'amministrazione ferroviaria, mentre con quel provvedimento adottato dal Ministro Corbellini si faceva compiere, alla democrazia, un passo indietro.

Il Ministro Corbellini aveva creato un Consiglio di amministrazione come a lui più conveniva, affinché egli potesse fare la poli-

tica che più gli piaceva. Difatti, nel Consiglio di amministrazione troviamo: il Ministro, il sottosegretario, il direttore generale, tre funzionari in attività di servizio dell'amministrazione ferroviaria, chiamati dalla fiducia del Ministro. Vi sono poi tre privati cittadini, che si occupano del problema dei trasporti, anche questi chiamati dalla fiducia del Ministro.

In sostanza, su 18 membri del consiglio di amministrazione, nove, cioè il 50 per cento, erano di nomina del Ministro.

Giunge oggi, finalmente, la ratifica di questo disegno di legge, che porta quelle modifiche desiderate dai ferrovieri. Occorre aggiungere che noi ferrovieri desideriamo che le elezioni per il nuovo consiglio di amministrazione vengano indette al più presto...

MATTARELLA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Sono state indette per il 16 dicembre.

IMPERIALE. Meglio così.

Mi sono intrattenuto su questo argomento, perché la questione era di grande importanza non solo perché l'amministrazione ferroviaria è la più grande azienda nazionalizzata dello Stato, ma anche perché si tratta di ritornare su un provvedimento antidemocratico. Questa riparazione finalmente è avvenuta: avremo un nuovo Consiglio di amministrazione delle ferrovie. Prendo atto delle parole dell'onorevole Sottosegretario, secondo cui le elezioni sono già state indette. Con esse, noi faremo fare ancora un passo sul cammino della democrazia a questo istituto dell'amministrazione ferroviaria. Non ho altro da aggiungere.

MATTARELLA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Desidero solo confermare che le elezioni sono state indette, e pregare conseguentemente la Commissione di voler approvare il disegno di legge nel testo trasmesso dal Senato.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame delle modifiche apportate dal Senato all'articolo unico del disegno di legge.

L'articolo unico approvato dalla Commissione speciale per la ratifica di decreti della Camera suonava così:

« Il decreto legislativo 7 maggio 1948, numero 598, è ratificato con la seguente modificazione:

Art. 1. — Il primo comma è sostituito dal seguente:

« Il Consiglio di amministrazione delle ferrovie dello Stato è presieduto dal Minisitro dei trasporti e – oltre che dei Sottosegretari di Stato, uno dei quali, in caso di assenza del Ministro, lo sostituisce nella presidenza, secondo la delega del Ministro stesso – è composto di sedici iconsiglieri e cioè:

a) del direttore generale delle ferrovie dello Stato;

b) di tre funzionari delle ferrovie stesse;

c) di due magistrati del Consiglio di Stato;

d) di due funzionari in rappresentanza del Ministero del tesoro;

e) di un funzionario in rappresentanza dell'Avocatura dello Stato;

f) di un funzionario in rappresentanza del Ministero dei lavori pubblici;

g) di tre rappresentanti del personale delle ferrovie dello fStato scelti fra agenti in servizio della stessa Amministrazione.

h) di tre cittadini, non funzionari dello ferrovie dello Stato, né ex funzionari dello Stato, che abbiano dato prova di alta capacità tecnica ed amministrativa anche in materia di trasporti ».

La Commmissione speciale del Senato l'ha sostituito con il seguente:

« Il decreto legislativo 7 maggio 1948, numero 598, è ratificato con le seguenti modificazioni:

Art. 1. — Prima dell'ultimo comma è aggiunto il seguente:

« Se i Sottosegretari di Stato sono due entrambi fanno parte del Consiglio di amministrazione ed uno di essi, in caso di assenza del Ministro, lo sostituisce nella presidenza, secondo la delega del Ministro ».

Art. 2. — Il primo ed il secondo comma sono sostituiti dai seguenti:

« I consiglieri di cui alle lettere *b*), *c*), *d*), *e*) ed *f*) dell'articolo 1 sono designati dalle rispettive Amministrazioni scegliendoli tra i loro funzionari in servizio di grado non inferiore al quarto della gerarchia dello Stato.

I consiglieri indicati alla lettera *g*) sono designati elettivamente uno per ciascuna delle categorie del personale ferroviario e precisamente: personale dirigente (gruppo A); personale degli uffici (gruppi B e C, personale d'ordine e subalterno); personale esecutivo. L'elezione è fatta distintamente per ciascuna categoria e ad essa partecipano soltanto gli appartenenti alla categoria stessa. Le modalità per le suddette elezioni sono stabilite dal Ministro per i trasporti, sentite le organizzazioni sindacali del personale più rappresentative.

I consiglieri di cui alla lettera *h*) sono scelti dal Ministro dei trasporti. L'ufficiale superiore

aggregato è designato dal Ministro per la difesa e nominato con decreto del Ministro per i trasporti. ».

Art. 3. — Il terzo comma è sostituito dal seguente:

« I consiglieri di cui alle lettere *b*), *c*), *d*), *e*), *f*) e l'ufficiale superiore aggregato possono sempre essere confermati, quelli di cui alla lettera *h*) possono essere confermati soltanto per un secondo triennio. I consiglieri rappresentanti del personale possono essere sempre rieletti. La conferma o la rielezione è subordinata al possesso dei requisiti richiesti per la nomina, fatta eccezione per i consiglieri di cui alla lettera *b*), i quali, anche se avessero superato i limiti di età per il collocamento a riposo, potranno essere confermati, ma solo per un triennio ».

Art. 4. — Al secondo comma le parole « ha la preponderanza » sono sostituite con « prevale ».

Pongo in votazione il principio che la discussione si svolga sul testo trasmesso dal Senato.

(*È approvato*).

Comunico che l'onorevole Almirante, per questo testo, ha proposto di sopprimere le parole « più rappresentative ». Il proponente ha facoltà di illustrare il suo emendamento.

ALMIRANTE. Mi rendo conto della necessità di varare il provvedimento il più presto possibile, ma vorrei anche che passasse nella forma migliore.

Quando si parla delle elezioni dei consiglieri designati dalle categorie del personale, si dice che le modalità sono stabilite dal Ministro dei trasporti sentite le organizzazioni sindacali del personale « più rappresentative ». Io propongo, appunto, di sopprimere queste ultime parole, e la mia proposta discende da una disposizione costituzionale.

Nell'articolo 39 della Costituzione, infatti, si parla della registrazione dei sindacati e della rappresentatività delle categorie. Di questo argomento se ne parla da cinque anni; se ne sta parlando nei due rami del Parlamento, sulla stampa, presso l'opinione pubblica, senza che si sia giunti a fissare un criterio obiettivo di rappresentatività. I colleghi sanno che giace presso questo ramo del Parlamento un disegno di legge sulla attività sindacale, sulla registrazione dei sindacati, che è, appunto, un disegno di legge che discende dal citato articolo della Costituzione.

Ma fino a quando l'articolo 39 della Costituzione non sarà stato tradotto in legge, non esisterà, come non esiste a tutt'oggi, alcun criterio obiettivo per stabilire quale sia un sindacato rappresentativo, quali siano i limiti alla rappresentatività. Fino a quando non sarà varato quel provvedimento, esiste solo il criterio soggettivo del Ministro, che è un criterio politico. Quindi, le parole « più rappresentative » o sono pleonastiche, o sono sospette. A me sembra che siano sospette: dal punto di vista politico, esse tendono a permettere degli abusi, degli arbitri, a favore o a danno di questa o di quella organizzazione sindacale.

Se sopprimiamo quelle parole, non ne deriva alcun danno, perché il testo della legge è abbastanza chiaro; d'altra parte, si eviterebbe una irregolarità politica e costituzionale.

Quindi mi permetto di insistere, sottolineando ai colleghi che la questione non è di lieve importanza, ma è seria e grave, e può dar luogo a proteste e ad agitazioni sindacali di quelle organizzazioni che non saranno ascoltate.

TURCHI. Ho ascoltato l'illustrazione che l'onorevole Almirante ha fatto del suo emendamento. Non posso però consentire con lui, quanto meno in questo momento e per questo disegno di legge. Allo stato, i sindacati non sono registrati, e la loro efficienza, la loro rappresentatività, deriva soltanto dall'azione che essi conducono, dalla rispondenza che questa azione trova nelle categorie che essi organizzano.

È vero che il principio non dovrebbe soffrire discriminazioni ove le organizzazioni sindacali avessero una rappresentanza di un certo rilievo; ma io penso che nell'amministrazione ferroviaria, come in altre amministrazioni, dove vi è una pluralità di sindacati, risulta già quali sono i sindacati, e che cosa essi rappresentano, per cui la stessa amministrazione – e in questo caso il Ministro – non può trascurare di sentire i rappresentanti di un sindacato se questo, attraverso la sua attività, dimostri di rappresentare veramente qualcuno.

Senza questa limitazione potrebbe accadere che nascano, dall'oggi al domani, una serie di sindacati che non rappresentano nessuno, se non un parere personale.

Ripeto di essere d'accordo, in linea di principio, che vi debba essere libertà di organizzazione sindacale, e che tutti i sindacati, comunque siano tinteggiati, debbano avere il diritto di rappresentanza su un piano di parità, a condizione che rappresentino qualche

cosa. Ma non potendo oggi stabilire che cosa rappresentino, bisogna porre una limitazione, che non è limitazione di diritto, ma è una limitazione che stabilisce il diritto di essere sentiti a patto che si rappresenti qualche cosa e qualcuno.

L'onorevole Almirante sa che in molte pubbliche amministrazioni esistono dei sindacati che non rappresentano nessuno.

ALMIRANTE. Non credevo foste così governativi: vi fidate talmente del Ministro!

TURCHI. Non ci fidiamo del Ministro: ci fidiamo del sindacato ferrovieri. Diciamo che fintanto che non vi sia la possibilità di stabilire che cosa ogni sindacato rappresenti, non vi è altra possibilità che quella di fare riferimento a ciò che essi, in fatto, rappresentano. Quindi, questa rappresentatività è quello che dà al sindacato il titolo per essere sentito.

AUDISIO. Tenuto conto dell'esigenza prospettata dal rappresentante del Governo, e delle giuste ragioni sostenute dall'onorevole Turchi, si potrebbe trovare un accoglimento delle varie esigenze prospettata attraverso la redazione di un ordine del giorno, che mi riservo di presentare.

MATTARELLA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Ritengo che l'emendamento dell'onorevole Almirante dovrebbe essere già precluso dalla precedente deliberazione da parte della Camera, la quale aveva proprio approvato quella stessa dizione: « sentite le organizzazioni sindacali più rappresentative ». Quindi, per quanto collocato in una parte diversa dell'articolo, la Commissione per la ratifica aveva approvata e ratificata questa dizione. A me pare comunque che questa dizione sia una necessità proprio per evitare che qualunque nucleo, anche insignificante, possa presentarsi come rappresentativo di qualche settore del personale e mettere l'amministrazione in difficoltà. Per quanto riguarda la situazione di fatto, posso assicurare l'onorevole Almirante che tutti i sindacati costituiti sono stati sentiti, perché si è ritenuto che tutti i sindacati, anche se non molto efficienti, rappresentassero un determinato indirizzo e meritassero quindi di essere ascoltati.

Né mi pare che la dizione possa domani recare un pregiudizio all'attuazione della nuova legge sindacale, perché quando questa legge sarà in vigore, saranno le sue norme che faranno testo.

ALMIRANTE. Si potrebbe almeno togliere il « più ».

MATTARELLA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. A tutto questo si aggiunge quanto già dicevo ed è stato ribadito poc'anzi: l'opportunità che la legge passi nel testo attuale per evitare che non sia applicabile nel momento in cui avranno luogo le elezioni, già indette.

PRESIDENTE. Do lettura dell'ordine del giorno presentato dall'onorevole Audisio:

« La I Commissione (Interni) nell'approvare il disegno di legge 520-55-*B*, invita il Governo a tenere presente che il criterio informativo per applicare la norma per le elezioni dei consiglieri di cui al punto *c*), « sentite le organizzazioni sindacali più rappresentative », debba essere il dettato dello articolo 39 della Costituzione ».

ALMIRANTE. Dal punto di vista politico, non posso non accettare questo ordine del giorno, in quanto adempie al mio voto. Faccio però presente che un dettame della Costituzione chiede sempre di essere tradotto in una norma di legge e qui la norma di legge non esiste. Si crea quindi in tal modo una grossa questione di ordine costituzionale. Approvando quindi l'ordine del giorno, non potrete poi approvare la norma così com'è, perché si creerebbe una contraddizione.

Sono quindi costretto ad insistere per la votazione del mio emendamento. Chiedo inoltre che la votazione di esso avvenga per appello nominale.

RUSSO CARLO, *Relatore*. Desidero ribadire la preclusione per l'emendamento Almirante. Nel testo del decreto sottoposto alla ratifica e ratificato sia dalla Camera che dal Senato, già figura questa dizione. Abbiamo quindi già una doppia deliberazione e ritengo che questo emendamento non possa essere posto in votazione.

ALMIRANTE. Prendo la parola contro la preclusione sollevata dall'onorevole Russo. L'onorevole Russo mi aveva dato prima ragione, quando ha ricordato che non si possono approvare emendamenti che non siano in correlazione con quanto approvato dal Senato e l'onorevole Sottosegretario aveva riconosciuto che l'emendamento da me presentato è in correlazione – e questo risulta evidente anche dalla stampa del disegno di legge – col testo del Senato, tanto vero che il mio emendamento si trova stampato nella colonna del testo stampato del Senato.

Il mio emendamento è quindi proponibile. Debbo poi osservare che l'improponibilità di un emendamento non può essere sollevata quando l'emendamento è già in votazione. Avrebbe potuto essere sollevata quando io avessi chiesto di illustrare l'emendamento stesso o avessi finito di illustrarlo, o quando

ne fosse stata iniziata la discussione. Questa eccezione si solleva invece ora quando è stata fatta già una richiesta di votazione appello nominale.

Invito quindi l'onorevole Russo a ritirare questa pregiudiziale.

RUSSO CARLO, *Relatore*. Dichiaro di non insistere sulla mia pregiudiziale preclusiva, Desidero però che sia posto a verbale che, a mio giudizio – e ne sono fermamente convinto – la pregiudiziale esiste.

PRESIDENTE. La preclusione indubbiamente esiste, salvo che l'eccezione è forse tardiva. Questa è la ragione per cui la ritengo improponibile.

L'onorevole Almirante ha chiesto sul suo emendamento la votazione per appello nominale. Domando se la richiesta è appoggiata dal prescritto numero di deputati.

(*È appoggiata*).

TURCHI. Una breve dichiarazione di voto.

Ho già detto qual è la nostra posizione di fronte all'emendamento. Dichiaro ora, per precisione, che siamo d'accordo col principio affermato nell'emendamento che è un principio costituzionale; ma, per evitare che modificando il testo, esso debba tornare al Senato, mentre si attende che la categoria proceda alle elezioni, noi ci asterremo dalla votazione.

Votazione nominale.

PRESIDENTE. Indico la votazione per appello nominale sull'emendamento presentato dall'onorevole Almirante.

(*Segue la votazione*).

Comunico il risultato della votazione per appello nominale:

Presenti	34
Votanti	22
Astenuti	12
Maggioranza	12
Hanno risposto *sì*	2
Hanno risposto *no*	20

(*La Commissione non approva*).

Hanno risposto sì:

Almirante, Basile.

Hanno risposto no:

Amadeo, Bima, Carignani, Conci Elisabetta, Cremaschi Carlo, De Michele, Donatini, Longhena, Melloni, Molinaroli, Numeroso, Poletto, Quintieri, Riva, Rossi Paolo, Russo Carlo, Sailis, Sampietro Umberto, Tesauro, Tozzi Condivi.

Si sono astenuti:

Audisio, Bertinelli, Bottonelli, Corbi, Corona Achille, Gullo, Imperiale, Luzzatto, Marazza, Martuscelli, Merloni, Nasi, Turchi.

Si riprende la discussione.

PRESIDENTE. Abbiamo ora l'ordine del giorno dell'onorevole Audisio del quale ho dato in precedenza lettura.

Onorevole Audisio, desidera svolgerlo?

AUDISIO. Rinunzio a svolgerlo e chiedo il parere del Goveno.

MATTARELLA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Non mi pare attuale il semplice richiamo all'articolo 39, per la cui applicazione manca ancora la legge di attuazione, e, comunque, superfluo.

PRESIDENTE. Pongo in votazione lo ordine del giorno.

(*Non è approvato*).

Nessuna modifica essendo stata apportata al testo dell'articolo unico trasmessoci dal Senato, il disegno di legge sarà subito direttamente votato a scrutinio segreto.

Votazione segreta.

PRESIDENTE. Indico la votazione a scrutinio segreto del disegno di legge esaminato nella seduta odierna.

(*Segue la votazione*).

Comunico il risultato della votazione segreta del seguente disegno di legge:

« Ratifica, con modificazioni, del decreto legislativo 7 maggio 1948, n. 598, concernente la composizione e competenza del Consiglio di amministrazione e le attribuzioni del direttore delle Ferrovie dello Stato ». (520-55-*B*).

Presenti e votanti	34
Maggioranza	18
Voti favorevoli	29
Voti contrari	5

(*La Commissione approva*).

Hanno preso parte alla votazione:

Almirante, Amadeo, Audisio, Basile, Bertinelli, Bima, Bottonelli, Carignani, Conci Elisabetta, Corbi, Corona Achille, Cremaschi, Carlo, De Michele, Donatini, Imperiale, Longhena, Luzzatto, Marazza, Martuscelli, Melloni, Merloni, Molinaroli, Nasi, Paganelli, Poletto, Quintieri, Riva, Rossi Paolo, Russo Carlo, Sailis, Sampietro Umberto, Tesauro Tozzi Condivi, Turchi.

La seduta termina alle 11,30.

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI