

COMMISSIONE X
TRASPORTI — POSTE E TELECOMUNICAZIONI
MARINA MERCANTILE

LXXVI.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 13 DICEMBRE 1961

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE MATTARELLA

INDICE

	PAG.
Disegno di legge (<i>Seguito della discussione e rinvio</i>):	
Rinnovamento, riclassamento, ammodernamento e potenziamento delle ferrovie dello Stato. (3272)	1013
PRESIDENTE	1013, 1014, 1015
DEGLI ESPOSTI	1014, 1015
PUCCI ANSELMO	1014
ARMATO, <i>Relatore</i>	1015
LOMBARDI RUGGERO	1015
VOLPE, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti</i>	1015

La seduta comincia alle 16,45.

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

(È approvato).

Seguito della discussione del disegno di legge:

Rinnovamento, riclassamento, ammodernamento e potenziamento delle ferrovie dello Stato (3272).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Rinnovamento, riclassamento, ammodernamento e potenziamento delle ferrovie dello Stato ».

La I Commissione, cui era stato inviato per il parere il testo dell'articolo 8-*quinquies*,

questa mattina ha così espresso il proprio avviso:

Mi onoro comunicarle che la Commissione da me presieduta, nella seduta odierna, ha esaminato l'articolo 8-*quinquies*, introdotto da codesta Commissione nel disegno di legge n. 3272, adottando la seguente deliberazione:

« La Commissione I ha soffermato innanzitutto il suo esame sul primo comma dell'articolo 8-*quinquies* proposto, e lo ha ritenuto poco chiaro, in quanto la sua formulazione sembra lasciare supporre che una parte degli 800 miliardi stanziati con la legge debba essere destinata al finanziamento anche dei servizi sostitutivi, integrativi ed accessori ».

Dati i chiarimenti forniti in proposito dall'onorevole Sottosegretario ai trasporti e dall'onorevole Presidente della Commissione X, secondo i quali ciò è da escludersi, dovendosi all'uopo provvedere con i fondi della legge 18 dicembre 1959, n. 1142, la Commissione I suggerisce all'onorevole X Commissione che il primo comma dell'articolo aggiuntivo proposto, ove lo si voglia mantenere, sia integrato dal seguente comma aggiuntivo:

« Alla relativa spesa si provvederà, peraltro, con i soli fondi stanziati dalla legge 18 dicembre 1959, n. 1142 ».

Si suggerisce parimenti che in relazione a detto comma si affermi la esclusione di ogni possibilità di spesa per potenziamento di impianti da affidarsi ad imprese private.

III LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 13 DICEMBRE 1961

Per quanto concerne il secondo comma, la Commissione I ritiene:

a) l'inopportunità di introdurre in questo disegno di legge la regolamentazione di materia toccante un settore diverso, qual'è la concessione di autolinee, per il quale è pendente presso la stessa Commissione X altro disegno di legge n. 2864, proposto dal Governo, e non ancora discusso, nel cui articolo 9 è contenuta norma del tutto contrastante con quella proposta;

b) la dubbia costituzionalità della norma proposta, che sembra in contrasto con gli articoli 3 e 41 della Costituzione;

c) l'inutilità della norma medesima dato che quanto essa sostanzialmente tende a realizzare può essere attuato dall'amministrazione ferroviaria in applicazione dell'articolo 3 del decreto-legge 21 dicembre 1931, numero 1575;

d) subordinatamente, l'infelice formulazione della norma che condizionando all'accettazione degli enti ivi indicati, la concessione, non sembra garantire il mantenimento dei pubblici servizi soppressi.

La Commissione I è pertanto contraria al secondo comma dell'articolo proposto. Essa reputa che, ove scopo sostanziale della norma sia assicurare una certa preferenza nei servizi appaltati all'I.N.T. e, per la Sicilia, all'A.S.T., lo scopo possa realizzarsi con un ordine del giorno che inviti l'amministrazione ferroviaria ad interpellare con priorità gli istituti suddetti, quando intenda addivenire agli appalti previsti dal citato articolo 3 ».

Devo osservare che non mi sembra che le preoccupazioni che aveva la I Commissione sul primo comma, ritenendolo poco chiaro, abbiano motivo di sussistere, perché da tutta la discussione e dal testo che abbiamo approvato si desume che è esclusa ogni possibilità di equivoco; ritengo, quindi, che il^o comma aggiuntivo proposto dalla stessa, inserito o meno, non modificherebbe la sostanza delle nostre decisioni.

A questo punto ci troviamo di fronte a due possibilità: l'una che la Commissione mantenga il testo votato, nel quale caso il provvedimento andrebbe in aula, l'altra che la Commissione riveda la sua posizione e qualora ritenesse valide le ragioni della I Commissione, si adegui al parere da questa espresso, nel qual caso non avremmo che da votare il disegno di legge.

DEGLI ESPOSTI. Il secondo comma dovrebbe essere sostituito da apposito ordine del giorno.

PRESIDENTE. Se volessimo mantenere il secondo comma il provvedimento andrebbe in aula. Se, invece, la Commissione ritiene che il problema possa essere risolto come anche la I Commissione suggerisce, con un ordine del giorno di richiamo al decreto-legge 21 dicembre 1931, n. 1575, che impegni il Governo ad avvalersi solo dell'I.N.T., per le linee sostitutive ed integrative, potremo proseguire nell'esame del disegno di legge.

DEGLI ESPOSTI. Venendo a mancare il secondo comma come potrebbe sussistere il primo comma ?

PRESIDENTE. Potremmo non mantenere l'articolo. La stessa I Commissione riferendosi al primo comma dice: « ove si voglia mantenere ».

PUCCI ANSELMO. Volevo fare osservare questo. Sul primo comma vi è stato il chiarimento — come è precisato nella comunicazione della I Commissione — e quindi dovrebbe rimanere: su questo punto mi pare potremmo essere tutti d'accordo. Dato però il tenore del secondo comma, mi pare che il primo diventi inutile.

PRESIDENTE. L'onorevole Degli Esposti aveva presentato un emendamento in una formulazione diversa, e la Commissione non lo aveva accolto; ora parte di quell'emendamento viene ripreso per l'aggiunta che la I Commissione suggerisce, e questo, se votato, potrebbe dare sostanza al primo comma, col quale si fa una affermazione programmatica: l'Azienda ferroviaria deve curare anche il potenziamento dei servizi automobilistici e quindi degli strumenti necessari. Ma per far questo, non deve prelevare nulla dagli 800 miliardi — cosa del resto esclusa dalle nostre precedenti votazioni — ma si può servire dei 9 miliardi già previsti dalla precedente legge.

PUCCI ANSELMO. Sul secondo comma volevo fare osservare che non si può parlare di incostituzionalità della disposizione, perché altrimenti dovremmo dire che è incostituzionale anche il decreto-legge del 21 dicembre 1931, n. 1575, con il quale si dà la concessione di servizi automobilistici alle aziende pubbliche, con diritto di priorità.

PRESIDENTE. Onorevole Pucci, la legge del 1931 non dà un diritto di esclusiva, né di priorità, ma mette sullo stesso piano le varie aziende, dando al Ministro la facoltà di scegliere tra gestione diretta e affidamento ad aziende private.

PUCCI ANSELMO. Però, quando l'onorevole Ministro si serve delle aziende pubbliche, l'atto stesso costituisce motivo di incostituzionalità, e dovremmo quindi tornare alla legge

III LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 13 DICEMBRE 1961

del 1931, e dire che non è conforme ai principi fissati nella Carta costituzionale.

Quello che è necessario mettere in luce, è che cosa si intenda affermare con questo secondo comma. Ora a me pare evidente che si voglia mantenere il carattere pubblicistico del servizio.

Del resto il servizio gestito dall'azienda ferroviaria ha questo carattere pubblicistico che si intende mantenere, pur con la possibilità di far capo ad altri enti come l'I.N.T.

Non vi è una riduzione dell'iniziativa privata, in quanto si tratta sempre di mantenere il servizio con carattere pubblicistico.

Quanto ai dubbi circa l'ultima parte del secondo comma, laddove si dice: « sempre che la concessione delle predette autolinee venga accettata dagli enti medesimi », ritengo che essa possa essere soppressa venendosi così incontro al desiderio espresso dalla I Commissione.

PRESIDENTE. Alla lettera *b*), la I Commissione, a proposito della costituzionalità parla di « dubbia costituzionalità », quindi noi potremmo superare o meno il rilievo, se non ci fosse il parere contrario che ci vincola. Per me ha maggior fondamento, tra i rilievi fatti dalla I Commissione, quello della lettera *a*), circa l'opportunità di risolvere il problema nel quadro più vasto della nuova legge sulla concessione dei servizi pubblici automobilistici.

Ora abbiamo un parere contrario della I Commissione, per vari motivi che è inutile discutere, perché il problema dobbiamo vederlo in rapporto a quello che intendiamo fare. Se infatti noi insistiamo nel secondo comma per il quale c'è il parere contrario — si tratta naturalmente di un'ipotesi — trasferiamo la discussione della legge già quasi completa in aula.

Se invece intendiamo approvare subito il disegno, e ciò può essere fatto anche in questa seduta, perché sostanzialmente l'esame è stato quasi completato, dobbiamo adeguarci al parere della I Commissione, tenendo presente che lo scopo che si vuole raggiungere può essere realizzato ugualmente con

un ordine del giorno e con l'impegno del Governo.

Più che al merito dobbiamo guardare all'iter che abbiamo davanti e alle sue possibilità di svolgimento.

ARMATO, *Relatore*. Dato che la primitiva proposta era quella di risolvere il problema con un ordine del giorno, se i colleghi acconsentono a questa soluzione, potremmo, in luogo dell'emendamento, impegnare il Governo con un ordine del giorno.

Sono del parere di accogliere la sollecitazione della I Commissione.

LOMBARDI RUGGERO. Vorrei che si formulasse l'ordine del giorno suggerito dalla I Commissione, perché in quella sede il Governo può prendere l'impegno che si richiede.

Avevo proposto un ordine del giorno sulla stessa base di quello suggerito dalla I Commissione diretto a determinare l'obbligo di interpellare con priorità, oltretutto preferire, l'I.N.T. nella concessione di autolinee.

VOLPE, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Il Governo è favorevole.

PRESIDENTE. In aula vi sono votazioni. Dovrei sospendere la seduta, a meno che la Commissione non intenda procedere subito alla formulazione dell'ordine del giorno ed alla votazione.

LOMBARDI RUGGERO. Ritengo che si debba procedere alla formulazione dell'ordine del giorno.

DEGLI ESPOSTI. Signor Presidente, vorrei pregarla di sospendere la seduta per poter andare in Aula a votare.

PRESIDENTE. Dato che in aula vi sono votazioni la seduta è rinviata a domani mattina alle 9.

(Così rimane stabilito).

La seduta termina alle 17,30.

IL DIRETTORE
DELL'UFFICIO COMMISSIONI PARLAMENTARI
Dott. FRANCESCO COSENTINO.

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI