

COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE — MARINA MERCANTILE
— POSTE E TELECOMUNICAZIONI

50.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 3 LUGLIO 1974

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE CATELLA

INDICE

	PAG.		PAG.
Disegno di legge (Discussione):		Disegno di legge (Seguito della discussione e approvazione):	
Modifiche allo stato giuridico del personale delle ferrovie dello Stato (Approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato) (2918)	758	Disposizioni per l'ammodernamento e la ristrutturazione dei servizi di trasporto esercitati per mezzo della gestione governativa delle ferrovie meridionali sarde ed autoservizi integrativi (Approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato) (2559)	760
PRESIDENTE	758, 759, 760	PRESIDENTE	760, 761, 762, 763
ALESSANDRINI	758	BAGHINO	762, 763
BAGHINO	758, 760	FOSCARINI	763
CERAVOLO	759	KORACH	763
CIACCI	759	MARZOTTO CAOTORTA, Relatore	760, 762, 763
POLI, Relatore	758, 759, 760	PANI	763
RUSSO FERDINANDO	758	VINCELLI, Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile	762
VINCELLI, Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile	758, 760	Votazione segreta:	
Proposta di legge (Seguito della discussione):		PRESIDENTE	764
MERLI ed altri: Modifiche alla legge 9 ottobre 1967, n. 961, istitutiva delle aziende dei mezzi meccanici e dei magazzini dei porti di Ancona, Cagliari, La Spezia e Livorno (2581)	760		
PRESIDENTE	760		
MAROCCO, Relatore	760		

La seduta comincia alle 10,45.

MAROCCO, Segretario, legge il processo verbale della seduta precedente.

(È approvato).

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 3 LUGLIO 1974

Discussione del disegno di legge: Modifiche allo stato giuridico del personale delle ferrovie dello Stato (Approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato) (2918).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Modifiche allo stato giuridico del personale delle ferrovie dello Stato », già approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato nella seduta del 17 aprile 1974.

L'onorevole Poli ha facoltà di svolgere la relazione.

POLI, *Relatore*. Il provvedimento in discussione è vivamente atteso dalla categoria interessata in quanto prevede norme senza dubbio molto importanti per la soluzione di vecchi problemi. Mi risulta che vi sono alcune proposte di emendamenti che ritengo inopportuno prendere in esame in questa sede in quanto ne potrebbe derivare una discussione che ritarderebbe l'approvazione del provvedimento, che, invece, è molto urgente.

Per questa ragione, prego la presidenza di voler esaminare la possibilità di nominare un gruppo informale di lavoro per l'esame di tutte le questioni e per rimuovere le eventuali perplessità che dovessero sussistere nei vari gruppi. Un gruppo informale di lavoro permetterebbe, a mio avviso, di superare gli ostacoli e di trovare soluzioni che ci consentano di approvare il provvedimento con la maggiore urgenza possibile. A questo punto, eviterei di svolgere oggi una relazione esauriente che potrebbe essere fuori luogo in seguito, alla luce di ciò che potrà emergere nelle riunioni del gruppo informale di lavoro.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

RUSSO FERDINANDO. Mi associo alla proposta del relatore, poiché ritengo sia urgente approvare il provvedimento. Infatti, il contenuto del provvedimento medesimo, unitamente agli eventuali emendamenti, meritano un breve approfondimento da parte di un gruppo informale di lavoro. Chiedo però che tale gruppo inizi subito i propri lavori e li concluda rapidamente, poiché larghi settori dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato sono oggi parzialmente bloccati o, comunque, in viva tensione nell'attesa del provvedimento.

BAGHINO. Sono contrario a questo iter. Abbiamo già esaminato il provvedimento in sede referente, la relazione è stata già svolta e, a conclusione, abbiamo chiesto il passaggio nella sede legislativa appunto per approvare il disegno di legge al più presto. A mio avviso dovremmo giungere oggi all'approvazione, anche perché mi sembra che sia stato proposto un solo emendamento, a meno che non ne debbano essere presentati altri dal Governo. Quest'ultimo, però, ha già presentato degli emendamenti e degli articoli aggiuntivi al Senato, ottenendone l'approvazione. Comunque, se debbono essere avanzate altre proposte di modifica, dovremmo conoscerle in questa sede e non nel gruppo informale di lavoro. Occorre considerare infatti che per questo disegno di legge è passato molto tempo poiché è stato approvato dal Senato in data 17 aprile ed è stato presentato più di due anni fa. Per quanto riguarda l'articolo 17, mi sembra che si tratta di un errore che avrebbe dovuto essere corretto con immediatezza.

In questa situazione nominare un gruppo informale di lavoro significherebbe cominciare a ridiscutere del provvedimento fra una quindicina di giorni e quindi perdere tutto il mese. Ripeto, abbiamo già esaminato il provvedimento in sede referente. Da allora è passato un mese e mezzo. Se in questo periodo è successo qualche altro evento, torniamo ad esaminare il provvedimento in sede referente: la sede legislativa era stata richiesta appunto per arrivare rapidamente all'approvazione definitiva e perché ci siamo resi conto che eravamo in linea generale tutti d'accordo.

ALESSANDRINI. Non posso che confermare — come del resto hanno fatto anche le altre parti politiche — l'urgenza dell'approvazione del provvedimento.

Mi associo comunque alla proposta formulata dal relatore per la nomina di un gruppo informale di lavoro, nel quale possano essere approfonditi quei problemi che hanno necessità di essere meditati.

VINCELLI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Il pensiero del Governo in ordine a questo problema è abbastanza noto: recentemente, infatti, si sono avute riunioni della Presidenza del Consiglio. Il Governo avrebbe alcuni emendamenti da proporre agli articoli 8, 10 e, soprattutto, all'articolo 15, che è il più controverso. La proposta del relatore, a mio avviso, è particolar-

mente opportuna giacché consente un confronto utile per un superamento di taluni punti controversi e per giungere ad un accordo di carattere più generale. A parte la bontà degli emendamenti suggeriti, non possiamo nutrire dubbi sulla preoccupazione che desta la situazione interna dell'azienda ferroviaria in relazione all'esodo continuo di personale dirigente che si sta verificando e, soprattutto, agli impegni connessi alla realizzazione del piano pluriennale. Un'attenta disamina fatta dal gruppo informale di lavoro — come ha suggerito l'onorevole Poli — mi sembra, dunque, quanto mai opportuna.

CERAVOLO. Ci troviamo di fronte ad una proposta del relatore Poli per tentare di uscire da una situazione che si è creata — non nella Commissione, tuttavia — a causa degli emendamenti che s'intendono presentare. Posso anche essere d'accordo sulla rapida conclusione di questa vicenda, ma il modo di legiferare adottato dal Governo in questa circostanza mi pare strano.

Questo disegno di legge ha una « storia » stranissima, che ha inizio con un accordo fra sindacati e Governo. L'accordo viene raggiunto e il progetto di legge approvato. Perché le controversie che stanno sorgendo adesso — con il rischio di creare all'interno delle ferrovie dello Stato una situazione ancora più complicata — non sono sorte allora?

Abbiamo parlato delle poste, ma la situazione delle ferrovie con l'arrivo dell'estate va facendosi ancora più difficile. Non intendo discutere se sia giusto o meno apportare queste modifiche; mi riferisco esclusivamente al modo di procedere del Governo nella circostanza specifica. Ci troviamo ora di fronte a difficoltà create dalla Presidenza del Consiglio, dal Ministero del tesoro, non so più da quale parte. Nel paese esiste una situazione di sfiducia verso il Governo — che la merita — e verso il Parlamento, cui si attribuiscono responsabilità che non ha assolutamente.

A nome del gruppo comunista mi dichiaro favorevole alla nomina di un gruppo informale di lavoro purché ciò significhi accelerare la procedura per un rapido superamento delle difficoltà esistenti all'interno del Governo.

CIACCI. Ritengo che eventuali dubbi si debbano sollevare prima che il gruppo informale inizi i suoi lavori. Come deputato mi rifiuto, anche in una Commissione come questa, di ratificare l'opera svolta da un grup-

po informale di lavoro o dal Senato o dalla Presidenza del Consiglio al proprio interno o d'accordo con i sindacati. Così si priva del suo contenuto la funzione della Commissione, dei commissari e del Parlamento.

Sono d'accordo sulla costituzione del gruppo informale di lavoro a patto che esso si preoccupi di conoscere l'opinione della Commissione prima di iniziare la sua opera. È troppo poco chiederne la costituzione senza esaminare le ragioni che determinano questa necessità. Il gruppo di lavoro viene istituito quando si vuole accelerare l'iter di un progetto di legge; in caso contrario si riapre la discussione. Non entro nel merito, comunque, perché vi è una proposta pregiudiziale.

POLI, *Relatore*. Non vorrei che si considerasse l'attività del gruppo di lavoro come un sistema per « svicolare » da una discussione, senza dubbio opportuna. Il problema è un altro: abbiamo un disegno di legge che ha uno scopo ben preciso ed alcuni emendamenti, così come sono stati ventilati, che potrebbero avere un proprio peso. Se dovesse andare avanti un certo concetto, che sembra stia concretizzandosi in emendamenti del Governo, ci troveremmo in condizione di non dover discutere il disegno di legge, perché questo non servirebbe più allo scopo per cui è stato predisposto. Nell'eventualità che si arrivi a prese di posizione, che in seguito non potrebbero più essere superate, non è conveniente discutere in Commissione; e questo non già per esautorarla: questa ipotesi non potrà mai verificarsi. Il gruppo di lavoro, infatti, ha solo la funzione di rimuovere certi ostacoli di carattere psicologico o prese di posizione non aderenti allo spirito del progetto di legge. La Commissione, al momento dell'esame dell'opera svolta dal gruppo di lavoro, ha tutti i poteri per apportare modifiche o sostenere posizioni divergenti. Non vorrei quindi che si pensasse che la costituzione di tale gruppo di lavoro abbia lo scopo di non far intervenire nel dibattito la Commissione.

PRESIDENTE. Alla luce di quanto ha detto il relatore, il gruppo di lavoro dovrebbe, come è sempre accaduto, del resto, studiare il problema, esaminare i punti di contatto e di divergenza ed infine sottoporre alla Commissione, che entrerebbe così nel vivo della discussione, i risultati del suo lavoro.

Propongo pertanto la nomina di un gruppo informale di lavoro e di convocarlo questo stesso pomeriggio.

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 3 LUGLIO 1974

VINCELLI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Sono d'accordo sul rapido svolgimento dei lavori. Non lo sono invece sulla data di convocazione del gruppo informale. Questo pomeriggio il Governo dovrà affrontare la grave vertenza del personale degli aeroporti romani, che sicuramente ci impegnerà dalle tre del pomeriggio fino a notte inoltrata.

PRESIDENTE. Il gruppo di lavoro potrebbe riunirsi domani mattina alla fine della seduta ed iniziare immediatamente i lavori.

POLI, *Relatore*. Sono dell'avviso che occorra prendere un impegno nel senso di concludere i lavori del gruppo informale entro martedì prossimo, affinché il disegno di legge possa essere inserito nell'ordine del giorno della seduta di mercoledì.

BAGHINO. Noi oggi dovremmo discutere di emendamenti che non sono stati ancora presentati. A mio avviso non stiamo procedendo in modo regolare.

PRESIDENTE. Il relatore ha formulato una proposta, che è stata accettata dal Governo e dalla maggioranza dei gruppi. La Commissione, del resto, è sovrana.

Se non vi può obiezioni, può rimanere stabilito che i gruppi mi comunicheranno entro la fine della seduta i nomi dei componenti del gruppo informale di lavoro, che si riunirà domani, giovedì 4 luglio, al termine della riunione della Commissione.

(Così rimane stabilito).

Seguito della discussione della proposta di legge Merli ed altri: Modifiche alla legge 9 ottobre 1967, n. 961, istitutiva delle aziende dei mezzi meccanici e dei magazzini dei porti di Ancona, Cagliari, La Spezia e Livorno (2581).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione della proposta di legge d'iniziativa di deputati Merli ed altri: « Modifiche alla legge 9 ottobre 1967, n. 961, istitutiva delle aziende dei mezzi meccanici e dei magazzini dei porti di Ancona, Cagliari, La Spezia e Livorno ».

L'onorevole Marocco ha facoltà di riferire a nome del gruppo informale di lavoro.

MAROCO, *Relatore*. Dopo avere approfondito in queste ultime settimane la legge istitutiva delle aziende dei mezzi meccanici, si è resa necessaria la formulazione di alcuni emendamenti alla proposta di legge in discussione al fine di migliorarne il testo. Poiché il presentatore, onorevole Merli, ha avuto un incidente d'auto e quindi non è potuto intervenire a questa riunione, chiedo alla sua cortesia, onorevole presidente, e a quella dei colleghi di voler rinviare la discussione alla prossima settimana. Il provvedimento non è urgente come gli altri e io desidero sottoporre all'onorevole Merli gli emendamenti che ho predisposto, se non altro per una questione di correttezza.

PRESIDENTE. Se non vi sono obiezioni, può rimanere stabilito che il seguito della discussione è rinviato alla prossima settimana.

(Così rimane stabilito).

Seguito della discussione del disegno di legge: Disposizioni per l'ammmodernamento e la ristrutturazione dei servizi di trasporto esercitati per mezzo della gestione governativa delle ferrovie meridionali sarde ed autoservizi integrativi (Approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato) (2559).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Disposizioni per l'ammmodernamento e la ristrutturazione dei servizi di trasporto esercitati per mezzo della gestione governativa delle ferrovie meridionali sarde ed autoservizi integrativi », già approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato nella seduta del 22 novembre 1973.

Comunico che la V Commissione bilancio ha espresso nuovamente parere contrario nei confronti dell'emendamento Marzotto Caortorta all'articolo 2 e degli articoli aggiuntivi 2-bis e 9-bis.

MARZOTTO CAORTORTA, *Relatore*. Il ministro dei trasporti mi ha inviato una lettera per sottolineare l'urgenza di una rapida approvazione del disegno di legge e nella quale si forniscono assicurazioni circa le istanze contenute nei miei emendamenti. Se il presidente della Commissione lo permette, depositerò tale lettera presso l'ufficio di segreteria perché venga conservata agli atti della Commissione.

Dopo l'intervento del ministro e soprattutto dopo le assicurazioni che ci dà con la lettera menzionata, che ritengo un atto ufficiale, nel senso che vengono accolti gli scopi degli emendamenti che avevo presentato, sono disposto a ritirare questi ultimi. In pratica si raggiungono gli stessi scopi. Come voi ricordate, l'emendamento aggiuntivo all'articolo 2 stabiliva, dopo la ristrutturazione e quindi l'allargamento dello scartamento da ridotto a normale relativamente a questo tronco Carbonia-Sant'Antioco di 14 chilometri, il passaggio del tratto stesso alle ferrovie dello Stato, con le quali verrebbe ad essere collegato. Infatti le ferrovie meridionali sarde hanno un materiale rotabile che non potrà più essere utilizzato su questo nuovo tronco, dopo l'allargamento dello scartamento. È chiaro che non sarà possibile che alla stazione di Carbonia scenda il macchinista delle ferrovie dello Stato, per far salire quello delle ferrovie sarde. Nella lettera viene data assicurazione nel senso che il tronco sarà esercito, dopo l'ammodernamento, dalle ferrovie dello Stato. In conclusione, ritengo assorbito il mio emendamento da questo impegno del Governo. Mi permetterò comunque di confermare la richiesta con un ordine del giorno, che chiedo al Governo di voler accogliere.

A questo punto, non credo che il Ministero dei trasporti vorrà mantenere una gestione commissariale per un tronco che sarà gestito dalle ferrovie dello Stato: sarebbe un non senso dal punto di vista amministrativo. Conseguentemente dichiaro di ritirare anche l'articolo aggiuntivo 2-bis, relativo al personale addetto al tronco ferroviario in questione.

Con l'articolo aggiuntivo 9-bis chiedevo che al termine della ristrutturazione venisse trasferito alla regione tutto il parco delle autolinee, nonché le officine-deposito. Anche a questo proposito il ministro dichiara che non avrà niente in contrario a che ciò avvenga. Ora, poiché i contraenti sono due, mi rendo conto che non possiamo né noi in questa sede, né il ministro, prendere impegni per la regione Sardegna. So però che lo statuto di tale regione è in via di modificazione, affinché possa essere allineato con quelli delle regioni ordinarie per quanto riguarda i nuovi poteri in materia di trasporti. Sulla base dell'articolo 5 del decreto delegato di trasferimento dei poteri, infatti, anche le linee sostitutive di linee ferroviarie competono alle regioni. Anche a questo proposito presenterò un ordine del giorno.

Mi auguro che nella revisione dello statuto vengano trasferite alla regione Sardegna anche le competenze riguardanti le autolinee sostitutive, dopo di che è chiaro che potrà esservi il trasferimento di tali autolinee sostitutive dallo Stato alla regione.

Il mio non era certamente uno scopo dilatorio. Cercavo soltanto con tali proposte di sollevare la gestione delle ferrovie meridionali sarde da questo onere di circa un miliardo e mezzo di lire all'anno, che oggi grava sul Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile. La situazione diventerebbe ancor più pesante qualora venisse mantenuta una gestione separata.

Per tutti questi motivi, ripeto, dichiaro di ritirare gli emendamenti a suo tempo presentati.

PRESIDENTE. Ricordo che gli emendamenti che il relatore Marzotto Caotorta ha testé ritirato erano del seguente tenore:

All'articolo 2 aggiungere il seguente comma:

« A lavori ultimati questo tronco ferroviario passerà a far parte della rete gestita dalla Azienda delle ferrovie dello Stato ».

Dopo l'articolo 2 aggiungere il seguente:

ART. 2-bis.

« Nei confronti del personale e degli assuntori addetti all'esercizio del tronco ferroviario Carbonia-Sant'Antioco si applicano a decorrere dalla data di inclusione del predetto tronco nella rete delle ferrovie dello Stato le disposizioni previste dalla legge 30 aprile 1959, n. 286, con le modificazioni di cui agli articoli 4 e 5 della legge 24 dicembre 1959, n. 1143 ».

Dopo l'articolo 9, aggiungere il seguente:

ART. 9-bis.

« Subito dopo aver attuato il piano di opere di ammodernamenti e ristrutturazioni previsto nella presente legge e comunque entro il 31 dicembre 1977 la gestione governativa delle ferrovie meridionali sarde ed autoservizi integrativi cesserà la sua attività.

Alla stessa data il patrimonio della gestione stessa, salvo quanto disposto al secondo comma dell'articolo 2, sarà trasferito alla regione Sardegna, competente in materia ai

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 3 LUGLIO 1974

sensi dell'articolo 3 del proprio statuto, approvato con legge costituzionale 26 febbraio 1948, n. 3 ».

Ricordo che l'articolo 2, già approvato in linea di massima in una precedente seduta, è così formulato:

ART. 2.

« L'esercizio della ferrovia a scartamento ridotto da Siliqua a Calasetta con diramazione da San Giovanni Suergiu a Iglesias sarà definitivamente sostituito con servizi automobilistici paralleli, ad eccezione del tronco Carbonia-Sant'Antioco per il quale, a cura del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile, lo scartamento verrà trasformato in ordinario e verranno istituiti i necessari raccordi con la rete delle ferrovie dello Stato ».

Lo pongo definitivamente in votazione.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo 10, ultimo del disegno di legge:

ART. 10.

« All'onere derivante dall'applicazione della presente legge, previsto in lire 1.000 milioni per gli anni finanziari 1973 e 1974, si provvede mediante corrispondenti riduzioni dei fondi iscritti al capitolo n. 5381 degli stati 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 ».

Non essendo stati presentati emendamenti, lo pongo in votazione.

(È approvato).

BAGHINO. Ho chiesto la parola per dichiarazione di voto. Siamo giunti a votare con notevole ritardo ciò che potevamo votare due mesi fa. Non abbiamo dato ai lavoratori e alla popolazione sarda ciò che era nelle loro aspettative: due mesi di ritardo, fra l'altro, comporteranno conseguenze notevoli anche sui costi. Tutto ciò è avvenuto perché il relatore ha preteso di mantenere certi emendamenti, che in un primo tempo erano stati bocciati. Per questo fatto il relatore si era anche dimesso, mentre oggi si contenta di una lettera del ministro, che non può avere

alcun carattere di ufficialità e che per me non esiste: diversamente, come componente della Commissione, non farei altro che leggere le lettere del Governo e portarle in questa sede.

Pertanto, voterò a favore, ma esprimendo il disappunto per il fatto che avremmo potuto e dovuto arrivare prima alla votazione.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Marzotto Caotorta, Giovanni Lombardi, Ferdinando Russo, Korach, Pani, Guerrini, Masciadri, Venturini, Poli e Baghino, hanno presentato il seguente ordine del giorno:

La X Commissione permanente trasporti
impegna il Governo

a prendere gli opportuni provvedimenti per il passaggio all'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato della gestione del tronco ferroviario in concessione Carbonia-Sant'Antioco, non appena questo sarà stato ammodernato, in quanto solo la predetta azienda potrà gestire questo tronco dopo la sua trasformazione a scartamento ordinario.

(0/2559/1/10)

MARZOTTO CAOTORTA, *Relatore*. Questo ordine del giorno conferma la bontà dei miei emendamenti, che avevo presentato certamente non a caso e che avevano lo scopo di razionalizzare il servizio e far risparmiare soldi allo Stato.

VINCELLI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Il Governo ringrazia l'onorevole relatore per aver ritirato gli emendamenti e aver consentito così un iter più rapido ad un provvedimento, di cui è nota a tutta la Commissione l'importanza. Queste ferrovie infatti agiscono nel cuore della Sardegna, fra mille difficoltà.

Il Governo accetta l'ordine del giorno presentato dall'onorevole Marzotto Caotorta e da altri, nello spirito della lettera inviata dal ministro Preti al relatore. Avremo occasione al più presto di dedicare la nostra attenzione sui problemi ferroviari della Sardegna con la discussione sul piano quinquennale. Da una recente visita mi sono reso conto che siamo al limite della rottura. La situazione aeroportuale è molto migliorata. Recentemente abbiamo inaugurato l'aeroporto di Olbia-Costa Smeralda. In altri termini, le grandi infrastrutture aeroportuali si avviano alla normalizzazione e al potenziamento. Adesso bisogna pensare seriamente alle infrastrutture ferroviarie, soprattutto a quelle sarde, che ac-

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 3 LUGLIO 1974

quistano una notevole importanza. Le preoccupazioni dell'onorevole Marzotto Caotorta sono e saranno naturalmente presenti all'attenzione e alla sensibilità del Governo.

MARZOTTO CAOTORTA, *Relatore*. Insisto per la votazione.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'ordine del giorno Marzotto Caotorta ed altri, accettato dal Governo e i cui presentatori hanno insistito per la votazione.

(È approvato).

MARZOTTO CAOTORTA, *Relatore*. Resta l'emendamento dell'onorevole Korach all'articolo 8.

PRESIDENTE. È stato già votato e approvato.

MARZOTTO CAOTORTA, *Relatore*. In questo caso occorrerebbe rimandare il provvedimento al Senato.

KORACH. Mi sembrava di aver detto esplicitamente che quell'emendamento era subordinato agli altri del relatore. Occorre evitare che il disegno di legge torni al Senato soltanto per quell'emendamento.

PANI. Nell'ultima riunione nella quale abbiamo discusso l'argomento abbiamo chiaramente detto che occorre approvare tutti gli emendamenti oppure varare il testo senza modificazioni.

BAGHINO. L'unica cosa che si può fare è sostenere che gli emendamenti presentati erano interdipendenti. Pertanto, il ritiro degli emendamenti del relatore ha fatto cadere anche quello presentato all'articolo 8 dall'onorevole Korach. Tale emendamento era infatti dovuto all'insistenza del relatore perché fossero approvati i suoi emendamenti.

PRESIDENTE. Dal resoconto stenografico della precedente seduta risulta che l'emendamento Korach è stato approvato.

PANI. Deve essere trovata una soluzione perché il disegno di legge venga approvato nel testo che ci è pervenuto dal Senato. Questo, per evitare ulteriori lungaggini: è la terza volta, infatti, che si dà luogo ad un dibattito che ne rimanda l'approvazione. Avevamo

espresso parere favorevole agli emendamenti — e l'emendamento Korach era subordinato all'approvazione anche degli altri — ponendo come condizione politica che vi fosse l'intesa, oltre che tra i gruppi, anche col Governo. È la terza volta che viene posto in discussione questo progetto di legge, si sono persi molti mesi, l'accordo col Governo non vi è stato. Siamo, quindi, al punto di partenza: di fronte, cioè, alla necessità di approvare il provvedimento nello stesso testo pervenuto dal Senato. Il gruppo comunista afferma di esser favorevole a quel testo, pur considerandolo insufficiente, perché desidera che sia approvato rapidamente, in primo luogo perché è atteso dai lavoratori, e poi perché è necessario evitare che lo stanziamento previsto diventi inadeguato alla realizzazione delle opere.

FOSCARINI. Credo che la Commissione unanimemente, ad incominciare dal presidente, dovrebbe trovare il modo di ritornare sulla votazione di quell'emendamento.

PRESIDENTE. L'onorevole Korach aveva presentato il seguente emendamento:

Sostituire le parole: un milione con le altre: cinque milioni.

Tale emendamento, che era stato approvato dalla Commissione, appariva nella logica degli emendamenti presentati a suo tempo dal relatore. A seguito dell'intervenuto ritiro di questi ultimi, l'emendamento Korach non sembra più conciliabile con l'economia dell'articolo, per cui dovrebbe essere soppresso, ai sensi dell'articolo 90, n. 1, del regolamento.

KORACH. Sono d'accordo, perché l'emendamento da me presentato era connesso con gli altri. Essendo stati ritirati questi ultimi, dopo il parere contrario della V Commissione bilancio, occorre sopprimere anche il mio emendamento.

PRESIDENTE. Se non sorgono osservazioni, può rimanere stabilito che è soppresso per coordinamento l'emendamento Korach all'articolo 8.

(Così rimane stabilito).

L'articolo 8 risulta pertanto così formulato:

ART. 8.

La gestione governativa è autorizzata ad effettuare spese di carattere patrimoniale ed a

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 3 LUGLIO 1974

trattare affari aventi comunque riflessi finanziari sino all'ammontare di un milione di lire, nei limiti delle spese preventivamente approvate dal Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile, in deroga alla procedura prevista dall'articolo 5 della legge 18 luglio 1957, n. 614.

Il disegno di legge sarà subito votato a scrutinio segreto.

Votazione segreta.

PRESIDENTE. Indico la votazione a scrutinio segreto del disegno di legge testé esaminato.

(Segue la votazione).

Comunico il risultato della votazione:

Disegno di legge: « Disposizioni per l'ammodernamento e la ristrutturazione dei servizi di trasporto esercitati per mezzo della gestione governativa delle ferrovie meridionali sarde ed autoservizi integrativi » (*Ap-*

provato dalla VIII Commissione permanente del Senato) (2559):

Presenti e votanti	33
Maggioranza	17
Voti favorevoli	33
Voti contrari	0

(La Commissione approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Alessandrini, Amodio, Baghino, Baldasari, Ballarin, Belci, Bodrito Antonio, Canestrari, Carri, Catella, Ceravolo, Ciacci, Dal Maso, Fioriello, Foscarini, Galasso, Guerrini, Korach, Lombardi Giovanni, Marino, Marocco, Marzotto Caotorta, Masciadri, Pani, Petrucci, Pezzati, Piccinelli, Poli, Russo Ferdinando, Scipioni, Skerk, Venturini e Volpe.

La seduta termina alle 11,50.

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

Dott. GIORGIO SPADOLINI

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO