COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE - MARINA MERCANTILE - POSTE E TELECOMUNICAZIONI

30.

SEDUTA DI GIOVEDÌ 13 APRILE 1978

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE LIBERTINI

INDICE

PAG.

Disegno di legge (Seguito della discussione e approvazione):

Modificazioni al decreto legislativo luogotenenziale 12 aprile 1946, n. 327, concernente i termini per la restituzione del materiale rotabile scambiato tra le ferrovie dello Stato e le ferrovie e tramvie concesse all'industria privata (1674) 233

PRESIDENTE 233, 234, 235

DEGAN, *Sottosegretario di Stato per i trasporti* 234

MARZOTTO CAOTORTA, *Relatore* 234, 235

Disegno di legge (Seguito della discussione e rinvio):

Provvidenze per sovvenzioni annue di esercizio in favore delle ferrovie Nord Milano, Circumvesuviana, Cumana e Circumflegrea (Approvato dal Senato) (2005) 235

PRESIDENTE 235, 237, 240

CASALINO 239

DEGAN, *Sottosegretario di Stato per i trasporti* 236, 239

MARZOTTO CAOTORTA, *Relatore* 236, 240

PANI 238

Votazione segreta:

PRESIDENTE 240

La seduta comincia alle 9,35.

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

(*È approvato*).

Seguito della discussione del disegno di legge: Modificazioni al decreto legislativo luogotenenziale 12 aprile 1946, n. 327, concernente i termini per la restituzione del materiale rotabile scambiato tra le ferrovie dello Stato e le ferrovie e tramvie concesse all'industria privata (1674).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Modificazioni al decreto legislativo luogotenenziale 12 aprile 1946, n. 327, concernente i termini per la restituzione del materiale rotabile scambiato tra le ferrovie dello Stato e le ferrovie e tranvie concesse all'industria privata ». Ricordo alla Commissione che la discussione sulle linee generali di questo provvedimento si è

chiusa nella seduta del 5 aprile scorso e che, sempre in quella occasione, l'onorevole Forte ha preannunciato la presentazione di un emendamento sul quale relatore e rappresentante del Governo possono intanto, se credono, anticipare il loro parere in sede di replica.

MARZOTTO CAOTORTA, *Relatore*. Non ho osservazioni da aggiungere a quanto già detto in sede di illustrazione del disegno di legge. Desidero solo preannunciare che presenterò un emendamento tendente ad aumentare le cifre stabilite come penalità per la ritardata resa dei carri ferroviari.

A proposito del preannunciato emendamento Forte mi dichiaro fin da ora contrario, in quanto ritengo che una differenziazione della tassa a seconda del tipo di carro non farebbe che ingenerare confusione e rallentare le procedure burocratiche necessarie.

DEGAN, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Praticamente sono state avanzate due proposte. La prima, quella dell'onorevole Marzotto Caotorta, è intesa ad elevare leggermente le penalità per i ritardi nella restituzione previste nel disegno di legge, partendo dalle 3.000 lire per il primo giorno fino ad arrivare alle 15.000 per ogni giorno successivo al settimo.

Per la verità, all'atto della elaborazione del testo al nostro esame, si ritenne opportuno, per il primo giorno di ritardo nella restituzione, prevedere una penalità di lire 2.900, pari all'ammontare del nolo carro-giorno in vigore al 1° gennaio 1977, tenendo conto del fatto che la corrispondente misura figurante nel decreto legislativo luogotenenziale n. 327 rappresentava l'importo del nolo carro-giorno in vigore alla data della promulgazione del provvedimento stesso; per la progressione si ritenne invece di assumere come parametro quello del 25 per cento di aumento per ogni giorno di ulteriore ritardo. È passato qualche tempo da quando è stato presentato questo disegno di legge ed io non mi dichiaro contrario all'ulteriore modifica proposta dal relatore, che certamente sollecita la restituzione dei carri da parte, reciprocamente, dell'azienda delle ferrovie e delle ferrovie in concessione.

C'è poi una seconda proposta, dell'onorevole Forte, per una parametrazione a seconda del tipo di carro. Posso rispondere che ritengo la proposta inopportuna: poiché già da oggi nell'applicazione del nolo giornaliero sono previste due misure di nolo per ragioni di semplicità, anche di natura contabile, si riterrebbe opportuno mantenere il testo originario, che prevede una unica misura di penalità. Del resto, il movimento non è tanto sviluppato da rendere necessarie valutazioni diverse, mentre si corre il rischio di complicare in modo eccessivo i conti reciproci tra Azienda delle ferrovie dello Stato e ferrovie in concessione.

In conclusione, tenendo conto del fatto che una differenziazione delle penalità non determinerebbe grossi vantaggi, mentre una differenziazione sul nolo base già esiste a seconda che i carri abbiano più o meno di due assi, pregherei l'onorevole Forte di rinunciare alla presentazione dell'emendamento da lui preannunciato.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame dell'articolo unico.

Ne do lettura:

ARTICOLO UNICO.

L'articolo 2 del decreto legislativo luogotenenziale 12 aprile 1946, n. 327, è sostituito dal seguente:

« Decorsi i termini suddetti, o quelli brevi fissati dalle relative convenzioni, le ferrovie consegnatarie, in aggiunta ai noli stabiliti, corrisponderanno, a titolo di penalità, a quelle consegnanti le sottoindicate maggiori tasse di ritardata resa del carro:

lire 2.900 per il primo giorno di ritardo;

lire 3.600 per il secondo giorno di ritardo;

lire 4.500 per il terzo giorno di ritardo;

lire 5.700 per il quarto giorno di ritardo;

lire 7.100 per il quinto giorno di ritardo;

lire 8.800 per il sesto giorno di ritardo;

lire 11.100 per il settimo giorno di ritardo;

lire 11.100 per ogni giorno successivo al settimo.

Trascorsi due anni dalla data di entrata in vigore della presente legge, il Ministro dei trasporti è autorizzato a modificare, con proprio decreto, l'entità delle tasse di cui al primo comma. Tali modifiche, decorrenti dal primo gennaio, possono essere apportante, con le stesse modalità, per ogni biennio successivo ».

L'onorevole Marzotto Caotorta ha presentato il seguente emendamento:

Al secondo comma sostituire le cifre: 2.900, 3.600, 4.500, 5.700, 7.100, 8.800, 11.100 e 11.100, *con le cifre*: 3.000, 4.000, 5.000, 6.000, 8.000, 10.000, 15.000 e 15.000.

MARZOTTO CAOTORTA, *Relatore*. Come abbiamo appreso nel corso dell'esame dello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti, il periodo di sosta dei carri-merci sta paurosamente aumentando, è addirittura il doppio di quello degli altri paesi europei, quindi ogni misura fiscale che tenda ad aumentare la circolazione dei carri ci sembra benefica. È questa la ragione per la quale ho cercato di elevare le tasse in discussione, che mi sembrano abbastanza basse; in secondo luogo, ho cercato di arrotondare le cifre anche per semplificare il computo della contabilità.

PRESIDENTE. Pongo in votazione lo emendamento Marzotto Caotorta.

(*È approvato*).

L'articolo unico risulta pertanto così formulato:

ARTICOLO UNICO.

L'articolo 2 del decreto legislativo luogotenenziale 12 aprile 1946, n. 327 è sostituito dal seguente:

« Decorsi i termini suddetti, o quelli brevi fissati dalle relative convenzioni, le ferrovie consegnatarie, in aggiunta ai noli stabiliti, corrisponderanno, a titolo di penalità, a quelle consegnanti le sottoindicate maggiori tasse di ritardata resa del carro:

lire 3.000 per il primo giorno di ritardo;

lire 4.000 per il secondo giorno di ritardo;

lire 5.000 per il terzo giorno di ritardo;

lire 6.000 per il quarto giorno di ritardo;

lire 8.000 per il quinto giorno di ritardo;

lire 10.000 per il sesto giorno di ritardo;

lire 15.000 per il settimo giorno di ritardo;

lire 15.000 per ogni giorno successivo al settimo.

Trascorsi due anni dalla data di entrata in vigore della presente legge, il Ministro dei trasporti è autorizzato a modificare, con proprio decreto, l'entità delle tasse di cui al primo comma. Tali modifiche decorrenti dal primo gennaio, possono essere apportate, con le stesse modalità, per ogni biennio successivo ».

Trattandosi di articolo unico, il disegno di legge sarà votato direttamente a scrutinio segreto in fine di seduta.

Seguito della discussione del disegno di legge: Provvidenze per sovvenzioni annue di esercizio in favore delle ferrovie Nord Milano, Circumvesuviana, Cumana e Circumflegrea (Approvato dal Senato) (2005).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di

legge: « Provvidenze per sovvenzioni annue di esercizio in favore delle ferrovie Nord Milano, Circumvesuviana, Cumana e Circumflegrea », già approvato dal Senato.

Come i colleghi ricordano, nella precedente seduta si è conclusa la discussione sulle linee generali e si è rinviato il seguito dell'esame per consentire un approfondimento del testo degli articoli in sede di Comitato ristretto. Il relatore, onorevole Marzotto Caotorta, ha facoltà di riferire sui lavori del Comitato ristretto.

MARZOTTO CAOTORTA, *Relatore*. Ho avuto modo di partecipare ieri alla discussione presso il comitato pareri della V Commissione bilancio, dove sono state sollevate obiezioni simili a quelle sollevate in questa sede nel corso della discussione; ho risposto illustrando alcune prospettive di modifica del testo, emerso in sede di Comitato ristretto, e in ordine alle quali è stato espresso in linea di massima un positivo apprezzamento dal Comitato pareri della Commissione bilancio. La V Commissione ha per altro rinviato l'espressione del parere in attesa di conoscere le decisioni della Commissione sugli emendamenti da me preannunciati.

Rivolgo pertanto un invito ai colleghi perché accolgano questi emendamenti che mi accingo a presentare e ad illustrare, giacché ritengo che in questo modo potremo sbloccare l'*iter* del provedimento e inviarlo anche al Senato per l'approvazione definitiva.

DEGAN, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Ho avuto occasione di partecipare alla discussione svoltasi in sede di Comitato pareri della I Commissione affari costituzionali, che si è pronunciata nello stesso modo della Commissione bilancio ed attende che la Commissione di merito elabori le modifiche da apportare al testo del disegno di legge.

MARZOTTO CAOTORTA, *Relatore*. Lo emendamento all'articolo 1 è in collegamento con la nuova formulazione proposta per l'articolo 15; poiché si prevede alla fine dell'articolo 1 che la legge n. 1221 e il regio decreto-legge n. 1121 siano sostituiti dalle norme di questo disegno di legge, si propone di aggiungere le parole « e fino al termine stabilito nel terzo comma dell'articolo 15 », cioè fino al 1° gennaio 1980, per chiarire che queste disposizioni sono provvisorie e che tutto cambierà quando entrerà in vigore quanto disposto all'articolo 15.

All'articolo 14 sarebbe opportuno sostituire la parola « sessanta » con la parola « trenta », al fine di abbreviare il termine per l'emanazione del regolamento di esecuzione ed accelerare i tempi, per le considerazioni che ho avuto modo di esporre illustrando il provvedimento.

All'articolo 15, come ho detto, si propone un testo interamente sostitutivo, ma che non si discosta molto da quello precedente, per cui confido che il Senato non sollevi difficoltà ad approvarlo. In base all'articolo 86 del decreto del Presidente della Repubblica n. 616, occorre effettuare al più presto il passaggio dalla attuale situazione alla nuova regolamentazione dettata da tale norma. Pertanto si propone di ampliare il primo comma dell'articolo 15 per precisarne meglio la portata. Alla parola « riassetto » si sostituisce la parola « risanamento », per uniformità con il termine usato nel decreto n. 616. Si aggiunge che la decisione circa il futuro delle singole linee ferroviarie dovrà prevedere non soltanto l'eventualità della loro soppressione o del passaggio alle regioni, ma anche una terza ipotesi, che è quella del passaggio all'azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, che provvederà, ove necessario, al loro ammodernamento e risanamento. Tale ipotesi è in linea con quanto stabilito in occasione della elaborazione del piano poliennale delle ferrovie, cioè che alcuni tronchi delle ferrovie in concessione devono passare all'azienda autonoma dello Stato.

Il secondo comma è più impegnativo. Esso dispone: « Detto piano dovrà altresì prevedere i tempi di attuazione per la delega amministrativa alle regioni delle funzioni relative alle ferrovie in concessione o in gestione governativa o dichiarate non più utili alla rete primaria nazionale ge-

stita dall'azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, ai sensi dell'articolo 86 del decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616 ». In sostanza si è ipotizzato il procedimento opposto, cioè il passaggio dall'azienda autonoma delle ferrovie dello Stato alle regioni di alcuni tronchi, eventualmente di interesse puramente locale, perché così è disposto nell'articolo 86 del decreto n. 616. Abbiamo ritenuto di introdurre tale disposizione, perché pensiamo che altrimenti i tempi di attuazione della delega rischiano di rimanere un auspicio.

Il terzo comma dell'articolo 15 sostanzialmente riproduce il testo del Senato con una innovazione; invece della dizione « in attesa dell'emanazione dei provvedimenti di cui al comma precedente », si propone la dizione: « fino all'entrata in vigore dei provvedimenti necessari per la attuazione del piano di cui al primo comma ». Vengono ulteriormente precisati i tempi di attuazione di questo piano e si pone il termine del 31 dicembre 1979. Ricordo che al primo comma di detto articolo si dice che il piano deve essere presentato entro 6 mesi e bisognerà pertanto avere il tempo per emanare le leggi di attuazione. Ci sembra quindi che un anno di tempo sia necessario.

Si prevede inoltre che al 31 dicembre 1979 cadrà il regime di concessione di sussidi integrativi di esercizio stabilito da questa legge; ho voluto riproporre tale termine anche all'articolo 1, altrimenti si potrebbe pensare che tale termine si riferisca a tutte le ferrovie in concessione escluse le quattro oggetto di questo provvedimento. Prevedendo all'articolo 1 che la normativa di questa legge si riferisce alle quattro ferrovie in oggetto, ma che anche tale normativa cessa al 31 dicembre 1979, poniamo tutte le ferrovie in concessione sullo stesso piano, e tutte rientreranno in questo piano di riordinamento e di riassetto; quindi con il 31 dicembre 1979 scatteranno le nuove norme, che stabiliranno la destinazione definitiva di queste ferrovie ed il loro risanamento.

Vi è un'altro emendamento analogo che riguarda l'articolo 16. Si propone di sostituire la dizione: « per quanto non previsto dalla presente legge restano in vigore, in quanto applicabili, le norme contenute nella legge 2 agosto 1952, numero 1221, e successive modificazioni e integrazioni » con la seguente: « per quanto non previsto dalla presente legge si osservano, in quanto applicabili e fino all'entrata in vigore dei provvedimenti di cui all'articolo 15, le norme contenute nella legge 2 agosto 1952, n. 1221, e successive modificazioni e integrazioni ». Si intende cioè ribadire la scadenza prevista dall'articolo 1.

Un'ultima osservazione riguarda ancora l'articolo 15: al quarto comma è stato suggerito di sostituire la parola « dovranno » con « potranno »: si tratta di una precisazione ritenuta necessaria.

PRESIDENTE. Il relatore, onorevole Marzotto Caotorta, ha presentato i seguenti emendamenti, testé illustrati:

All'articolo 1, dopo le parole: a decorrere dal 1977, *aggiungere le seguenti parole*: e fino al termine stabilito nel terzo comma dell'articolo 15.

Sostituire l'articolo 15 con il seguente:

Entro sei mesi dalla data di pubblicazione della presente legge, il Governo presenterà un piano per il risanamento tecnico-economico delle ferrovie in regime di concessione o in gestione governativa, tenute presenti le esigenze di inquadramento nel piano generale dei trasporti, previa determinazione, d'intesa con le Regioni, delle linee ferroviarie eventualmente da sopprimere, di quelle da sostituire con servizi automobilistici, nonché delle linee ferroviarie da mantenere in esercizio con individuazione di quelle aventi interesse locale e di quelle che possono includersi nella rete esercitata dall'Azienda autonoma ferrovie dello Stato la quale, ove necessario, provvederà al loro ammodernamento e potenziamento.

Detto piano dovrà altresì prevedere i tempi di attuazione per la delega amministrativa alle Regioni delle funzioni relative alle ferrovie in concessione o in ge-

stione governativa o dichiarate non più utili alla rete primaria nazionale gestita dall'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, ai sensi dell'articolo 86 del decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616.

I provvedimenti necessari per l'attuazione del piano di cui al primo comma entreranno in vigore il 1° gennaio 1980 e sostituiranno da tale data per tutte le ferrovie in concessione le disposizioni contenute nella legge 2 agosto 1952, n. 1221, e successive modificazioni e integrazioni.

Le ferrovie che abbiano già fruito della terza revisione della sovvenzione, ai sensi della legge 29 novembre 1971, numero 1080, potranno usufruire, per l'esercizio 1979 di acconti sulle future revisioni ed integrazioni della sovvenzione, fino ad un limite massimo del venti per cento della sovvenzione in atto già accordata e per la parte riferibile alle perdite di esercizio, per ciascun anno successivo a quello cui si riferisce la terza revisione. Tali acconti saranno recuperati sugli importi che dovranno essere attribuiti in attuazione dei provvedimenti da emanare ai sensi del primo comma.

Sostituire l'articolo 16 con il seguente:

Per quanto non previsto dalla presente legge si osservano in quanto applicabili le norme contenute nella legge 2 agosto 1952, n. 1221, e successive modificazioni ed integrazioni.

PANI. In ordine agli emendamenti presentati desidero innanzitutto dare atto al collega Marzotto Caotorta di aver certamente compiuto un lavoro lodevole raccogliendo il senso delle osservazioni emerse in sede di discussione sulle linee generali nonché la sostanza degli sforzi compiuti dal Comitato ristretto per raggiungere un accordo. Tuttavia a me sembra che gli emendamenti testé proposti, pur realizzando un notevole miglioramento e andando incontro alle esigenze manifestate, non risolvano ancora il vero problema, che è alla base delle nostre osservazioni.

In sostanza noi comunisti chiediamo che per tutta la materia relativa al sistema delle ferrovie in concessione o in gestione governativa venga predisposto un piano globale che provveda al risanamento tecnico-economico, all'ammodernamento, al potenziamento ed alla ristrutturazione di quelle ferrovie che possono essere ancora utili alla eventuale chiusura delle linee considerate non più utili e, nel contempo, al passaggio o all'azienda delle ferrovie dello Stato o alle regioni in attuazione dell'articolo 86 del decreto del Presidente della Repubblica n. 616. Devo dire che con l'emendamento al primo comma dell'articolo 15 mi pare che tale esigenza sia stata accolta.

Un'altra questione da noi sollevata riguardava sostanzialmente la definizione di un vincolo che impegnasse il Governo ad emanare gli atti di sua competenza entro e non oltre una certa data. Non mi pare che questo problema sia stato risolto. Mi ero anche permesso di suggerire l'ipotesi di disporre la abrogazione di tutta la normativa che regolamenta la concessione delle sovvenzioni alle ferrovie in concessione, in modo da costringere il Governo a presentare nei termini stabiliti il piano e una nuova normativa per la definizione delle sovvenzioni. Anche a tale proposito, infatti, si presentano degli interrogativi: dovrà mantenersi in vigore il sistema per cui lo Stato rimborsa tutto alle ferrovie in concessione? Lo Stato deve ogni anno ripianarne il bilancio? Io non credo che questo sistema possa continuare; o, quanto meno, potrebbe continuare se venissero adottati criteri di gestione tali da non lasciare i dubbi che oggi abbiamo: intendo riferirmi alla necessità di un maggiore rigore amministrativo ed alla eliminazione di quegli sprechi che invece oggi siamo costretti a lamentare.

In altri termini noi riteniamo che debba essere studiato un meccanismo di erogazione delle sovvenzioni che sia tempestivo e rispondente alla esigenza di non creare la necessità di ricorrere al credito e all'indebitamento; riteniamo necessaria una regolamentazione della sovvenzione

che si basi su parametri oggettivi, per eliminare ogni forma di rimborso a piè di lista. Mi permetto di ricordare che lo stesso Presidente del Consiglio a pagina 8 del documento programmatico (che per le ragioni che tutti conosciamo non è stato presentato formalmente, ma il cui testo è disponibile) sostiene la necessità di eliminare tutti i meccanismi automatici, impliciti ed espliciti, della spesa pubblica, ponendo fine al cosiddetto piè di lista per cui il Tesoro è costretto a pagare senza limiti.

Ora noi, mantenendo in piedi questo sistema ed approvando il disegno di legge in discussione, sappiamo di creare un ulteriore meccanismo automatico di dilatazione della spesa pubblica, destinato a far aumentare ogni anno i capitoli di bilancio relativi. Anche questo è, dunque, un problema che va esaminato in relazione al piano di ammodernamento e di risanamento, e l'orientamento del gruppo comunista è quello di rispondere alle esigenze della presente situazione ottenendo però dal Governo l'impegno ad individuare e porre in atto quanto prima la soluzione più adeguata ai problemi che abbiamo sottoposto alla sua attenzione.

Sulla base di queste considerazioni a me pare che gli emendamenti presentati, pur marciando su questa strada – e ne do atto al collega Marzotto Caotorta – non siano ancora completamente sodisfacenti. Di conseguenza credo che sarebbe opportuno sospendere brevemente la seduta in modo da consentire al Comitato ristretto di procedere ad una loro più precisa formulazione prima della trasmissione degli stessi alle Commissioni competenti per il parere.

In conclusione noi desidereremmo avere dal Governo garanzie di una più puntuale qualificazione e quantificazione della spesa, particolarmente in relazione ai diversi articoli che il meccanismo di questa legge prevede. A quanto ammonta, per esempio, la spesa ipotizzata nell'articolo 12 ? Francamente non sono riuscito a capirlo con esattezza. Anche per quanto riguarda l'articolo 8, relativo al piano per il fondo comune, bisognerebbe avere qualche informazione più precisa.

Infine, ritengo utile e necessario che, prima della votazione di questo disegno di legge, il Governo fornisca delle rapide informazioni sullo stato di attuazione della legge n. 493, relativa al piano di ammodernamento e di potenziamento delle ferrovie nord-Milano, per il quale erano stati stanziati 90 miliardi di lire fino al 1981. Vorremmo sapere se l'attuazione di questo programma può determinare, insieme con un miglioramento del servizio, anche un miglioramento della gestione stessa con un incremento di produttività.

Propongo quindi una breve sospensione della seduta per dar modo al Comitato ristretto di apportare al testo i miglioramenti che sono stati suggeriti.

DEGAN, *Sottosegretario di Stato per i trasporti.* Il terzo comma dell'articolo 15 che stabilisce il limite al 31 dicembre 1979 e l'emendamento all'articolo 1 in sostanza vanno contro la sua richiesta, onorevole Pani, perché ciò che resta bloccato è appunto il meccanismo delle leggi numeri 1221 e 1080 al 31 dicembre 1979, mentre resteranno in vigore i rapporti con le società concessionarie. Ciò significa che necessariamente quelle società hanno diritto, anche dopo il 1979, alla corresponsione della sovvenzione.

Ciò che possiamo evitare è la sovrapposizione di sovvenzioni per cui è ovvio che, qualora una società abbia raggiunto la terza revisione al 1° gennaio 1980, continuerà a riscuotere l'importo della terza revisione.

CASALINO. E se la sovvenzione diventa ordinaria in quanto la concessione viene interrotta e l'esercizio delle linee passa allo Stato in base al decreto n. 616 ?

DEGAN, *Sottosegretario di Stato per i trasporti.* Se la concessione dovesse decadere per ragioni che ora non sono ipotizzabili in base a questa legge, si passa alla gestione governativa. Mi sembra però che nessuno abbia chiesto che si proceda alla

definizione dei momenti in cui potrebbe decadere la concessione.

Vorrei ricordare che noi stiamo lavorando sul modello di una legge che evidentemente è un provvedimento tampone per fronteggiare necessità impellenti. Se, invece, volessimo prefigurare tutte le possibili eventualità future, dovremmo allora procedere ad un accantonamento di questo disegno di legge, mentre il Governo desidera giungere al più presto ad una conclusione operativa.

In conclusione sono favorevole agli emendamenti presentati dal relatore e alla breve sospensione richiesta dall'onorevole Pani.

MARZOTTO CAOTORTA, *Relatore*. Anche io sono favorevole alla richiesta del collega Pani di sospendere brevemente la discussione.

PRESIDENTE. Se non vi sono obiezioni, sospendo brevemente la seduta per consentire al Comitato ristretto un approfondimento degli emendamenti presentati.

La seduta, sospesa alle 10,30, è ripresa alle 10,50.

PRESIDENTE. In sede di Comitato ristretto è stato espresso un consenso di massima sugli emendamenti proposti dal relatore. Anche il rappresentante del Governo si è dichiarato d'accordo, avanzando solo alcune riserve di carattere formale.

Se non vi sono obiezioni, può pertanto rimanere stabilito che gli emendamenti presentati dal relatore siano trasmessi per il parere di competenza alle Commissioni I e V.

(*Così rimane stabilito*).

Il seguito della discussione è pertanto rinviato ad altra seduta.

Votazione segreta.

PRESIDENTE. Indìco la votazione a scrutinio segreto del disegno di legge oggi esaminato.

(*Segue la votazione*).

Comunico il risultato della votazione:

Disegno di legge: « Modificazioni al decreto legislativo luogotenenziale 12 aprile 1946, n. 327, concernente i termini per la restituzione del materiale rotabile scambiato tra le ferrovie dello Stato e le ferrovie e tramvie concesse all'industria privata » (1674):

Presenti	24
Votanti	23
Astenuti	1
Maggioranza	12
Voti favorevoli	23
Voti contrari	0

(*La Commissione approva*).

Hanno preso parte alla votazione:

Amarante, Baghino, Bocchi, Calaminici, Casalino, Ceravolo, Del Castillo, Forte, Froio, Guasso, Guerrini, Guglielmino, Lamorte, Lucchesi, Mantella, Marchi Dascola Enza, Marocco, Marzotto Caotorta, Pani, Mastella, Salomone, Tamburini, Venturini.

Si è astenuto:

Libertini.

La seduta termina alle 10,55.

Il CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

DOTT. TEODOSIO ZOTTA

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO