

COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE — POSTE E TELECOMUNICAZIONI
MARINA MERCANTILE

XVII.

SEDUTA DI GIOVEDÌ 3 DICEMBRE 1964

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE SAMMARTINO

INDICE

| | PAG. |
|--|------------------------------|
| Congedi: | |
| PRESIDENTE | 127 |
| Disegno di legge (Discussione e rimessione all'Assemblea): | |
| Adeguiamento di alcune competenze del Consiglio di amministrazione e del Direttore generale dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato; nonché modifiche alla composizione del Consiglio medesimo (1542) | 127 |
| PRESIDENTE | 127, 130, 133, 135, 137, 138 |
| REALE GIUSEPPE, <i>Relatore</i> | 127, 135 |
| MARCHESI | 129, 132, 133, 136, 137, 138 |
| COLASANTO | 130, 137 |
| DEGLI ESPOSTI | 130, 133, 134 |
| CROCCO | 131. |
| JERVOLINO, <i>Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile</i> | 131, 132, 133, 134, 137, 138 |
| MANCINI ANTONIO | 134 |
| VERONESI | 137 |
| ALBA | 137 |

Discussione del disegno di legge: Adeguamento di alcune competenze del Consiglio di amministrazione e del Direttore generale dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, nonché modifiche alla composizione del Consiglio medesimo (1542).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Adeguamento di alcune competenze del Consiglio di amministrazione e del Direttore generale dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, nonché modifiche alla composizione del Consiglio medesimo.

L'onorevole Reale Giuseppe ha facoltà di svolgere la sua relazione.

REALE GIUSEPPE, *Relatore*. Onorevoli colleghi, il disegno di legge n. 1542 che è all'esame della Commissione muove da una esigenza di fondo dell'azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, e cioè dalla doverosità di adeguare l'attuale legislazione agli attuali bisogni che si sono venuti determinando dopo l'ultima guerra nel settore; tra l'altro si sollecita un decentramento sempre più necessario, per quanto riguarda l'esercizio il più economicamente corretto. Non è infatti chi non veda come ormai l'aumento del traffico e della circolazione da una parte, il conseguente aumento della consistenza del personale, l'aumento dei compiti dell'azienda per la cura di diversi problemi di carattere sociale e per la stessa istruzione professionale, dall'altra; le sempre più intense relazioni internazionali,

La seduta comincia alle 9,50.

AMADEI GIUSEPPE, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente.

(È approvato).

Congedi.

PRESIDENTE. Comunico che sono in congedo i deputati Basile Guido e Giglia.

l'aumento degli impegni finanziari per l'esecuzione di lavori, forniture e servizi ai fini del rinnovamento e del potenziamento delle strutture, postulano un aggiornamento, una sensibilizzazione degli organi dirigenziali ai compiti cui giorno per giorno, sempre più insistentemente, l'azione dell'azienda ferroviaria è chiamata a rispondere:

Né è da tacere, io credo, l'opportunità di attenersi alla legge 27 aprile 1961, n. 211, che per il noto piano decennale delle ferrovie statali ha stanziato una spesa globale di 1.500 miliardi, limite mai toccato nei diversi piani e programmi finora succedutisi.

Sono queste più impegnative e più numerose attribuzioni dell'azienda rispetto a quelle dell'immediato dopoguerra, che esigono, come dicevo, un aggiornamento dei compiti della azienda, o meglio un razionale adeguamento dei limiti delle competenze finanziarie e contrattuali attribuite alla dirigenza aziendale.

Voglio dire che se fino ad oggi il documento legislativo del 1948 che regola l'attività degli organi dirigenziali dell'azienda ferroviaria ha potuto in qualche modo tener fronte agli impegni presi, oggi tale legge merita un suo aggiornamento di carattere squisitamente tecnico. Ad esso non è possibile sottrarsi, proprio per la necessità di rendere più spediti i tempi di attuazione dell'azienda, di rendere più economiche le operazioni che si vengono compiendo, di decentrare maggiormente le attribuzioni dagli organi centrali e, di conseguenza, alleggerire i compiti dell'alta dirigenza, affinché essa possa meglio dedicarsi alle funzioni di coordinamento, di propulsione, di controllo. È proprio questa, a me pare, la radice del provvedimento.

La concreta esigenza di tale adeguamento è ancora più evidente ove si consideri che la vigente normativa concernente le competenze finanziarie e contrattuali del consiglio di amministrazione e del direttore generale della azienda delle ferrovie dello Stato — secondo il decreto legislativo n. 598 del 7 maggio 1948, ratificato con legge 2 dicembre 1952, n. 1848 — venne predisposta ed approvata in una situazione di assoluta contingenza, data l'imperiosa premura che nel 1948 si presentava di portare a compimento la ricostruzione ferroviaria, e doveva, pertanto, considerarsi uno strumento a carattere del tutto provvisorio, mentre a distanza di sedici anni lo strumento stesso non può che ritenersi inadeguato alle richieste del rinnovamento ed agli accresciuti impegni dell'azienda.

Per tali considerazioni è stato predisposto il disegno di legge oggi in esame, il quale

prevede opportuni adeguamenti delle competenze del consiglio di amministrazione e delle attribuzioni del direttore generale dell'azienda delle ferrovie dello Stato, stabiliti negli articoli 5 e 6 del citato decreto legislativo 7 maggio 1948, n. 598, lasciando nella sostanza invariata la struttura del provvedimento.

La parte centrale, infatti, del disegno di legge, e precisamente gli articoli 2 e 3, muove dalle suesposte esigenze, in un richiamo continuo di modifica dei numeri 5, 6, 7, 8, 9, 11, 23 e 25, dell'articolo 5 del decreto legislativo 7 maggio 1948, n. 598, ratificato con legge 2 dicembre 1952, n. 1848, e dei numeri 4, 5, 6, 7, 8 e 10 dell'articolo 6 dello stesso decreto legislativo.

È chiaro che così facendo noi operiamo non solo un acceleramento del lavoro, soprattutto nella definizione delle pratiche cui il consiglio è chiamato a provvedere, ma operiamo anche — e non è da non sottolineare — una riduzione nelle spese di esercizio, riduzione che se deve sempre occupare e preoccupare l'esecutivo, non può non preoccupare anche noi che dei *deficit* dell'azienda ferroviaria abbiamo sempre discusso. Quanto alla procedura adottata per tale procedimento, essa riflette quanto disposto dalla legge 10 dicembre 1953, n. 936: infatti, laddove tale legge parla della sessantuplicazione dei limiti finanziari, nel nostro si arriva ad una moltiplicazione per dieci. Pertanto sono d'avviso che nei limiti in cui il disegno di legge viene proposto al nostro esame, meriti considerazione favorevole. Questa dunque la sostanza del disegno di legge, questa la sua ragion d'essere che a noi consente un esame anticipato rispetto a quelle possibilità che si prospettano e cui giungeremo attraverso una seria analisi, per una revisione totale dell'attività dell'azienda. Credo che volerne differire ulteriormente l'approvazione significhi niente altro che voler ritardare quel processo di acceleramento, quelle possibilità liberatrici di semplificazione che debbono guidare modernamente un'azienda. Non possiamo pertanto convenire su posizioni che tendano ad un ritardo nell'approvazione del provvedimento, perché tutto ciò che in tale materia ritarda, determina disfunzioni e intralci che non giovano all'economia dell'azienda. Pare dunque di giustificarne le anticipate discussioni rispetto a tutto l'assieme di quelle indicazioni che potranno scaturire da chi è proposto in questo momento all'esame della situazione.

Purtroppo lontana è la data che si propone per poter attendere tranquilli. Alla parte centrale del disegno di legge, va aggiunto un

prologo ed un epilogo: il prologo considera l'opportunità di inserire nel consiglio di amministrazione il direttore dell'Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, e il direttore generale dell'Ispettorato dell'aviazione civile.

Si tratta certamente di una innovazione che mi pare essenzialmente ragionata. E cioè: questa Commissione, e nelle sedute proprie di Commissione, e, nel passato, nelle discussioni in Aula, quando il bilancio dei trasporti veniva, per procedura parlamentare, dettagliatamente discusso, ha sempre rappresentato la necessità di un coordinamento di tutti i trasporti: trasporti su rotaie, su strada, trasporto aereo. Tanto è vera questa esigenza che — come ricorderete — l'Ispettorato della aviazione civile passò dal Ministero della difesa al Ministero dei trasporti, al fine di consentire un evidente coordinamento, una visione il più possibile unitaria al complesso problema della politica dei trasporti.

Tant'è, ancora, che la causa di certi deficit economici dell'azienda è stata fatta risalire — non entro nel merito — in una incapacità di sostenere, l'azienda, la concorrenza, o di facilitare l'attività su strada, sicché troppo spesso la rivendicazione di questa realtà è stata argomento di non pochi interventi. Senza citare interventi, basterebbe riandare alle discussioni degli anni passati.

Ora, a me pare — e credo di non essere lontano dal vero — che a questa volontà unitaria bisogna giungere, convinti che è opportuno che la direzione politica esamini attentamente questo aspetto, che è l'aspetto forse fondamentale dei trasporti, convinto che non è possibile muovere dal centro al cerchio, ma, quasi rubando l'immagine a Dante, dal cerchio al centro, avviando, vale a dire, per gradi questa doverosità di azione unitaria.

In questo senso, a parte tutte le considerazioni tecniche, credo che l'inclusione dei due direttori generali non solo sia atto necessario ma direi atto che arriva in ritardo; e ritardo soverchio.

La loro presenza, pur apparentemente non giustificabile sotto l'aspetto formale di quanto l'azienda viene conducendo, la loro presenza, che suppone tutto un supporto di esperienze e di conoscenze, giova certamente ad una maggiore definizione dei problemi che nell'ambito del consiglio di amministrazione vengono discussi, nella prospettiva di quella politica che noi abbiamo rivendicato da tanto, troppo tempo.

L'articolo 4 vuole abrogare il primo comma dell'articolo 77 della legge 26 marzo 1958,

n. 425, relativa al procedimento per le promozioni. L'argomento delle promozioni è argomento antico e nuovo nelle vicende della azienda stessa: noi ne conveniamo perfettamente. Proprio a questo fine, sull'articolo 4 sarà opportuno ascoltare anche il pensiero dei colleghi, al fine di una valutazione la più attenta possibile, al fine di dare anche su questa materia delicata e complessa orientamenti chiari.

A me pare che, quanto meno, questo articolo 4 deve determinare una illuminazione interpretativa di norme attualmente vigenti, ed è per questo che, su questo punto, il Relatore, in questo momento, pensoso del parere degli onorevoli colleghi, si permette tacere.

Credo che, alla luce delle suesposte considerazioni e con l'impegno di tornare partitamente sui singoli articoli di carattere tecnico, si può proporre che il disegno di legge sia dalla Commissione esaminato nei termini più favorevoli.

MARCHESI. Signor Presidente prima che si inizi la discussione generale, a nome del gruppo politico di cui faccio parte, avanzo proposta sospensiva della discussione del disegno di legge in esame.

Noi riteniamo che tale discussione sia inopportuna e inopportuna, poiché, come i colleghi sanno, è stata insediata tempo fa, ed ha ripreso i suoi lavori proprio l'altro ieri, una apposita commissione, presieduta dal vice Presidente del Consiglio dei ministri, onorevole Nenni, e della quale fanno parte diversi ministri e rappresentanti delle organizzazioni sindacali, che dovrà esaminare a fondo tutto il complesso problema della riforma generale dell'azienda delle ferrovie dello Stato. Se non erro, è stato anche presentato, proprio dalla azienda ferroviaria, un documento che dovrà servire come base per la discussione.

Ripeto che non ci sembra opportuno e coerente affrontare questioni particolari come quelle previste dal disegno di legge in discussione, quando il problema della riforma generale dell'azienda ferroviaria è già allo studio di una apposita commissione.

L'onorevole relatore ha detto che abbiamo dinnanzi un provvedimento legislativo di prevalente contenuto tecnico, riguardante cioè particolarmente il decentramento delle competenze per valore. Anche se così fosse dovrebbe dirsi che tale decentramento di competenze va ormai esaminato nel quadro generale della riforma, soprattutto qualora si tratti, come nel nostro caso, di modifiche di notevole entità.

Ma, in realtà, il provvedimento non ha carattere meramente tecnico in quanto sembra voglia risolvere, fra l'altro, il problema del coordinamento fra i vari mezzi di trasporto portando nel Consiglio di amministrazione delle ferrovie il direttore generale della motorizzazione e il direttore generale dell'aviazione civile.

Il problema del coordinamento dei trasporti non può evidentemente risolversi così ma deve essere oggetto di seria riflessione sia da parte del Governo che da parte del Parlamento.

Insistiamo affinché la nostra richiesta di sospensione venga accolta.

PRESIDENTE. A norma dell'articolo 89, ultimo comma, del Regolamento sulla questione sospensiva proposta dal deputato Marchesi, possono prendere la parola due deputati a favore, compreso il proponente, e due deputati contro.

COLASANTO. Vorrei pregare l'onorevole Marchesi di ritirare la sua proposta di rinvio della discussione del provvedimento in esame. Il provvedimento, infatti, si prefigge il lodevole scopo di migliorare il funzionamento dell'amministrazione dell'azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, mediante l'adeguamento delle attribuzioni del consiglio di amministrazione e del direttore dipendente in relazione agli accresciuti impegni di lavoro. Non vi è dubbio che il problema della elevazione delle competenze dirigenziali sia urgente, come di chiamare a far parte del consiglio di amministrazione dell'azienda il direttore generale dell'Ispettorato generale della motorizzazione civile e il direttore generale dell'Ispettorato generale dell'aviazione civile.

Pertanto, non mi pare ci siano motivi validi per la sospensione della discussione su tali problemi importanti.

DEGLI ESPOSTI. Parlo a favore della sospensione. Desidero fare due osservazioni.

La prima è la seguente. Non so se sia conveniente ipotizzare un accorgimento del genere di quello proposto con il disegno di legge presentatoci dal Governo. In proposito ho presenti due ordini di questioni:

1) Noi ci troviamo di fronte ad un progetto generale di riforma delle aziende autonome dello Stato elaborato dal Ministero della riforma burocratica, che vede in un modo diverso da quello proposto dal disegno di legge la strutturazione e la composizione del Consiglio di amministrazione. Basta limitarsi ad esporre delle cifre. Il suddetto progetto di riforma indica in undici il numero massimo dei componenti del Consiglio di amministrazione,

invece dei diciannove membri attuali. Il disegno di legge in esame propone di portare, per contro, il numero di tali membri a ventuno. È evidente la stridente contraddizione fra il progetto allo studio del Ministero della riforma burocratica, la situazione *de facto* e quella che si verrebbe a creare con la eventuale approvazione del provvedimento legislativo in esame.

2) Abbiamo un progetto generale di riforma dell'azienda ferroviaria che presumo sia stato elaborato dal Direttore generale delle ferrovie dello Stato, il quale propone che i componenti del Consiglio di amministrazione siano ampiamente ridimensionati.

Si propone, invece, che cosa? Un aumento con l'immissione di due nuovi direttori generali, che fanno sempre capo al Ministero dei trasporti. A parte il fatto che sul disegno di legge sarebbe stato interessante conoscere il parere del Consiglio di amministrazione stesso, che mi pare non sia stato ancora da alcuno illustrato, che cosa si prospetta all'articolo 4? Si prospetta il rafforzamento dei poteri del Ministro dei trasporti in riferimento alla scelta dei funzionari promovibili alle qualifiche di direttore centrale, direttore centrale di prima classe e corrispondenti. Ebbene, il progetto di riforma del Ministro Preti ipotizza che il Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile non debba più presiedere il Consiglio di amministrazione e non possa avere l'ultima parola in riferimento alle promozioni. La stessa proposta di riforma delle ferrovie dello Stato elaborata dal direttore generale delle ferrovie, ora all'esame della commissione presieduta dall'onorevole Nenni, conferma l'opportunità che il Ministro non sia alla presidenza del Consiglio di amministrazione. Si tratta perciò di innovazioni che tendono a ridimensionare i poteri del Ministro anche in materia di promozioni, e non di aumentare — come si chiede con l'articolo 4 — i poteri decisori del Ministro.

Si tenga fra l'altro conto che già oggi i poteri del Ministero non sono pochi in materia degli avanzamenti di cui si parla con l'articolo 4 in quanto l'attuale legislazione prevede che il direttore generale propone, il consiglio di amministrazione viene consultato, e chi decide è il Ministro. Ora, secondo il disegno di legge si prospetta di considerare che le proposte del direttore generale non debbano essere considerate decisive. E questo non è giusto. Perché allora si fa una simile proposta? Faccio la domanda e rispondo. Perché il Ministro in alcune circostanze si è trovato di fronte a proposte del direttore generale che non ha condiviso o che in seguito non ha vo-

luto tenere in considerazione. Ma vi sembra logico che l'opinione in una simile materia della massima autorità tecnica, quella cioè che conosce meglio gli uomini (infatti i ministri passano ma i tecnici restano) debba essere priva di valore?

Nella proposta di modifica che lei ha fatto si intende praticamente formulare in modo tale questo articolo da essere lei in condizione di non tener conto nel modo dovuto dell'opinione del direttore generale delle ferrovie dello Stato. E ciò non può essere da noi condiviso.

CROCCO. Parlo sempre sulla sospensiva e contro la sospensiva. I motivi sono grosso modo gli stessi illustrati dall'onorevole Colasanto, ai quali però vorrei aggiungere qualche altra considerazione. La prima riguarda l'articolo 1. Si è sottovalutata, da parte del collega onorevole Marchesi, l'importanza dell'articolo 1, che viceversa ritengo indispensabile per assicurare anche un coordinamento fra le altre attività svolte dal Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile e le attività ferroviarie. Ammetto che l'immissione dei rappresentanti direttori generali degli Ispettorati generali della motorizzazione civile e dell'aviazione civile nel consiglio di amministrazione non basta a realizzare in realtà ciò che noi vorremmo, cioè un'effettiva coordinazione dell'attività globale dei trasporti quale condizione di una autentica politica dei trasporti. Tuttavia, se si considera che nel consiglio superiore dell'aviazione civile c'è il direttore generale delle ferrovie, penso che sia giusto anche ammettere, reciprocamente, che nel supremo organo dove si fanno le grandi scelte in materia di politica ferroviaria, partecipi anche il direttore generale dell'aviazione civile, perché possa arrecare un efficace e permanente contributo alla soluzione di quei problemi che, seppure non sono di grande politica, tuttavia insorgono quotidianamente nei rapporti d'indole sia tecnica, sia economica, sia strutturale tra ferrovia, strada e aviazione.

Sono quindi pienamente favorevole all'articolo 1, sia pure con le riserve che derivano da quanto ho detto, e cioè che, con esso, non è che si realizza una vera coordinazione, ma soltanto un maggiore contatto, maggiori possibilità di collaborazione fra i tre settori fondamentali.

La tesi sollevata dall'onorevole Marchesi, che invoca il rinvio di questo provvedimento per inserirlo, in un secondo tempo, nel provvedimento di ben più vasto respiro di riforma dell'azienda ferroviaria, mi sembra sia

inaccettabile, in quanto questo non è un provvedimento innovativo, ma soltanto di adattamento ad esigenze contingenti. Quando, infatti, nell'articolo 2, si restringono le competenze del Consiglio di amministrazione per ampliare quelle dei servizi, si cerca di soddisfare una nuova esigenza di maggiore efficienza amministrativa e funzionale in materie del tutto marginali rispetto a quelle che potranno essere le riforme di carattere fondamentale di domani.

Problema più serio, forse più preoccupante, può essere quello affacciato, con le sue perplessità, dal collega Degli Esposti, sull'articolo 4, per quanto riguarda le promozioni. Ma a me sembra che se, come è giusto, dobbiamo ancora considerare in prospettiva, e non attuale, la riforma del Ministro Preti, il vertice responsabile dell'amministrazione ferroviaria è tuttora il Ministro e cioè l'organo politico, che non possiamo subordinare all'organo burocratico. La preminenza dell'elemento politico su quello burocratico, con l'ordinamento attuale delle ferrovie, deve essere considerata come condizione quanto mai essenziale e inderogabile.

Anche sotto questo riguardo reputo che la proposta di sospensiva vada respinta, e pertanto mi dichiaro contrario al rinvio della discussione del provvedimento in esame.

JERVOLINO, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Dopo la relazione esauriente, precisa, chiara, fatta dall'onorevole Reale, confesso che non mi rendo conto su quali motivi poggia la richiesta della sospensiva.

Sono stati prospettati due ordini di considerazioni. Il primo è che esiste una commissione speciale, presieduta dall'onorevole Nenni, la quale sta procedendo alla riforma generale dell'azienda autonoma delle ferrovie dello Stato: ma non mi pare questa una ragione valida. Attendere la riforma completa ed organica dell'azienda, senza adoperare tutti i mezzi e gli strumenti oggi a disposizione per migliorare, fin dove è possibile, le condizioni attuali dell'azienda stessa è rinunciare a dei benefici, che il disegno di legge ha predisposto.

Il Relatore ben ha ricordato che non da oggi — ed io che ho presieduto questa Commissione per cinque anni posso confermarlo anche per esperienza personale — un miglioramento ed una integrazione del consiglio di amministrazione dell'azienda ferroviaria. Oggi, invece, proprio la stessa Commissione che ha sollecitato il Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile ed ha presentato vivissime

istanze affinché ciò avvenisse in un tempo non lontano, fa richiesta di sospendere la discussione sul disegno di legge presentato dal Governo.

Io sono dell'opinione di approvare il provvedimento al nostro esame, aggiornando le competenze attuali del consiglio di amministrazione. Poi, allorché la Commissione speciale sunnominata presenterà il suo elaborato conclusivo — e speriamo che ciò avvenga al più presto possibile — si potranno verificare due ipotesi: o la Commissione conforterà, con il suo voto, quello che è stato fatto da noi o, viceversa, sarà di avviso contrario. In quest'ultimo caso, potranno essere modificate le norme che oggi la Commissione potrebbe, a mio avviso, con tranquillità e con opportunità, senz'altro approvare.

L'altro ordine di considerazioni è quello che riguarda l'articolo 4 del disegno di legge in discussione. Parliamoci chiaramente. Non si tratta di questioni personali. Non vi è dubbio che il suddetto articolo 4 è stato originato da un dubbio sulla esatta interpretazione della norma di legge vigente. Posso anche dire che sono stati proprio alcuni rappresentanti dei sindacati che hanno sollecitato il Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile a chiarire la portata di quella norma.

Faccio rilevare che l'emendamento da me presentato non è che l'interpretazione autentica delle norme in vigore. Infatti, l'articolo 77 della legge 26 marzo 1958, n. 425, dice che le promozioni a scelta sono conferite dal ministro, su proposta del direttore generale e sentito il consiglio di amministrazione.

Ho sollecitato il parere, non solo dei giuristi del Ministero che ho l'onore di presiedere (come il capo dell'ufficio legislativo, che è un magistrato, il capo del gabinetto, che è pure un magistrato, ed altri alti magistrati), ma anche di insigni giuristi estranei al Ministero stesso. Tutti mi hanno confortato, affermando di ritenere che la norma dell'articolo 77 citato non è affatto vincolante, come tutte le altre proposte del direttore generale.

Ora, anziché lasciare incertà l'interpretazione di tale norma, io, proprio per dimostrare che non ho nessuna intenzione di far prevalere un parere politico, spontaneamente ho scritto di mio pugno l'emendamento che è stato presentato in inizio di seduta e che propone di sostituire l'articolo 4 del disegno di legge con il seguente altro: « La proposta del direttore generale di cui al primo comma dell'articolo 77 della legge 26 marzo 1958, n. 425, non ha effetto vincolante ». Con ciò si precisa la vera interpretazione della norma.

Un'altra considerazione: è vero che inserendo nel consiglio di amministrazione della azienda autonoma delle ferrovie dello Stato il direttore generale dell'Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione e il direttore generale dell'Ispettorato generale dell'aviazione civile non si risolvono tutti i problemi dell'azienda suddetta. Però, è fuori di dubbio che in tal modo si dà l'avvio necessario a quel coordinamento dei trasporti in Italia di cui si sente tanta necessità. Di ciò, anzi, lo stesso onorevole Degli Esposti l'altro giorno, proprio in sede della Commissione presieduta dall'onorevole Nenni, mi diede atto, riconoscendone la necessità.

Per le suddette considerazioni obiettive e serene, mi pare che la Commissione possa con tutta tranquillità procedere senz'altro alla discussione del disegno di legge in esame ed alla sua relativa approvazione, tenendo presente l'emendamento all'articolo 4 da me proposto.

MARCHESI. Comprendo perfettamente che le norme di questa legge potrebbero sempre venire modificate e sostituite nell'ipotesi che, in sede di riforma, fossero accolti altri criteri nuovi circa, per esempio, la composizione e i compiti del Consiglio di amministrazione delle ferrovie, ma mi preoccupa il fatto che l'approvazione dell'articolo 1 del disegno di legge possa fare, a torto, ritenere definitivamente risolto il grave problema del coordinamento dei trasporti, che il nostro gruppo considera fondamentale e che rimarrebbe così, viceversa, completamente insoluto. Del resto mi chiedo: è conveniente approvare un provvedimento come quello in esame, con la prospettiva quasi certa che esso dovrà essere sostanzialmente modificato tra alcuni mesi?

JERVOLINO, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Non è questo il punto sul quale ho richiamato la sua attenzione, onorevole Marchesi. Ho detto che l'approvazione del disegno di legge in discussione migliora l'attuale stato di cose dell'azienda ferroviaria. Pertanto, tutto ciò che può migliorare l'andamento dell'azienda anche se dovesse avere una breve durata nel tempo, penso che sia giusto farlo con tutta serenità e tranquillità. Né perdiamo di vista che con questo non si precluderà la possibilità di decisioni future da parte del Governo e del Parlamento.

MARCHESI. Gradirei sapere come il Governo spieghi l'importanza e l'urgenza che dà a questo provvedimento di carattere particolare in relazione alle proposte, contrastanti, di riforma generale dell'Azienda ferroviaria da esso presentate alla Commissione presieduta dall'onorevole Nenni.

JERVOLINO, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Non ho presentato alcuna proposta: questo per la precisazione dei fatti.

MARCHESI. Può darsi, signor Ministro. A me consta che esiste un documento che dovrà servire di base alla Commissione per gli studi e le conclusioni di cui essa è incaricata in ordine alla riforma delle ferrovie dello Stato.

Poiché tale documento è stato presentato dall'Azienda ferroviaria ritenevo che ciò fosse avvenuto con l'assenso del Governo.

JERVOLINO, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Ripeto: se il provvedimento in esame dovesse pregiudicare quello in discussione alla citata Commissione speciale, non avrei nessuna difficoltà ad aderire senz'altro alla proposta di sospensione della nostra discussione. Nel nostro caso, però — ed è bene ribadirlo — si tratta di inserire due Direttori generali qualificati nel Consiglio di amministrazione dell'Azienda delle ferrovie dello Stato e la loro presenza gioverà soprattutto ad eliminare contraddizioni ed eventuali conflitti che, anche involontariamente, si verificano. Si dice di attendere i risultati della Commissione, presieduta dall'onorevole Nenni; ma ammesso pure che si arriverà entro la fine di marzo ad approvare i suggerimenti che ci verranno dati dalla detta Commissione, il progetto di riforma dovrà essere approvato dal Governo e poi esaminato dalle Camere. Anche se ciò sarà fatto con la massima sollecitudine si arriverà alla fine di giugno o luglio dell'anno prossimo.

Ora, vale la pena di perpetuare fino a quell'epoca uno stato di cose che tutti riconosciamo non essere soddisfacente? Quale danno può derivare all'Azienda l'aggiungere agli attuali componenti il Consiglio d'amministrazione i due Direttori generali che fanno parte, bisogna sottolinearlo, della stessa amministrazione?

Credo, ripeto, che l'Azienda delle ferrovie ne trarrà beneficio. Per tali considerazioni, vi chiedo di approvare il disegno di legge così come è stato sottoposto al vostro esame.

MARCHESI. Capisco le ragioni dell'onorevole ministro, ma rimango dell'avviso che occorra soprassedere su ogni decisione in attesa che siano chiariti dal Governo i fini che esso vuol perseguire con la riforma generale dell'Azienda ferroviaria. Nel frattempo le cose possono benissimo andare avanti come sono andate avanti fino ad ora. Noi potremmo tutt'al più, se il Governo fosse d'accordo, accettare di discutere tre soli articoli del provvedimento, il secondo, il terzo e il quinto, data

la loro natura tecnica, riguardando essi un mero adeguamento di competenze finanziarie connesso con le svalutazioni monetarie verificatesi in questi anni.

PRESIDENTE. La sua proposta, onorevole Marchesi, equivale al ritiro della proposta di sospensiva.

Apro, pertanto, la discussione generale.

DEGLI ESPOSTI. Siccome mi piace essere chiaro, parto subito da questa considerazione: se la Commissione ritiene di insistere sull'articolo 4, per il nostro gruppo è obbligatorio mantenere la richiesta di remissione in Aula del provvedimento. Sul merito dell'articolo 4 si aggiunge, poi, che le argomentazioni portate dall'onorevole Ministro non mi convincono. Perché? Ella, onorevole Ministro, dice: ho facoltà di voto nell'applicazione di una certa normativa. Se pure non lo dice, è così. Si ipotizza allora che il Ministro condivida il punto di vista del Direttore generale.

JERVOLINO, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. No, onorevole Degli Esposti. Il Direttore generale fa la proposta ed il Ministro l'accetta. Se non l'accetta, in punto di fatto la proposta non viene portata nel Consiglio di amministrazione. In ogni modo, come non sono vincolanti le altre proposte, non è vincolante neppure questa. Peraltro, posso dirle che tutte le proposte che mi sono state fatte fino ad oggi le ho ascoltate. (*Interruzione del deputato Degli Esposti*).

Non facciamo casi personali. La questione deve essere esaminata obiettivamente: il capo dell'amministrazione, come non è vincolato ad accettare le proposte che vengono dal Consiglio di amministrazione, non è vincolato neppure nella fattispecie. Se voi siete in condizioni di sostenere che la proposta di cui si discute vincola, ditemelo. Per me non vincola. Se non potete espormi le ragioni che contrastano la mia tesi accettate il mio emendamento.

DEGLI ESPOSTI. La sua interpretazione, onorevole Ministro, non mi convince. E partendo dalla convinzione che sul giudizio di merito che ne sa di più del Ministro è il Direttore generale, concludo sostenendo che la formulazione contenuta nell'articolo 4 non è giusta.

JERVOLINO, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Se non ho capito male, tutto il motivo della richiesta di sospensiva riguardava l'articolo 4.

DEGLI ESPOSTI. No, No! Le ho detto che questo è un elemento di primo piano ma non il solo...

JERVOLINO, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Io ho presentato un disegno di legge che deve essere discusso ed approvato nella sua interezza. Naturalmente la Commissione, poi, coi suoi poteri, farà quel che crede. Ho compiuto un gesto che credevo fosse apprezzato, non solamente dal Relatore, come ha avuto l'amabilità di fare, ma da tutti quanti i componenti la Commissione.

MANCINI ANTONIO. A me pare che la richiesta di sospensiva sia cosa superata; invece si torna ancora praticamente a discutere su questa richiesta di sospensiva. L'onorevole Degli Esposti, praticamente, espone in maniera categorica la sua opposizione rispetto all'articolo 1 e all'articolo 4 del provvedimento. Ha citato anche il primo, perché ha lungamente insistito in merito alla composizione e alla estensione del Consiglio d'amministrazione, e per me sono due cose strettamente collegate l'una con l'altra. Perciò io debbo parlare anche dell'articolo 1. Nella discussione, interviene come elemento di turbativa, direi così la preoccupazione per quello che è il contenuto dello schema di riforma che il Governo sta preparando. E si vanno a cercare i punti di attrito tra il provvedimento attualmente in esame e lo schema di riforma che è in fase di elaborazione.

Ora io voglio dire che questo provvedimento è un provvedimento integrativo dell'attuale ordinamento giuridico e non può avere alcuna connessione con il provvedimento di riforma, soprattutto perché il provvedimento di riforma innova radicalmente e profondamente nel sistema dell'amministrazione ferroviaria. Infatti, si passa da un'amministrazione burocratizzata, in cui la prevalenza è chiaramente dell'autorità politica, cioè del capo dell'amministrazione, ad una gestione che imita profondamente la gestione privata, a una azienda cioè che ha dei poteri profondamente diversi, nei suoi organi, da quelli attuali. In particolare, per quello che si riferisce al Consiglio di amministrazione, attualmente noi abbiamo un organo che ha solo poteri consultivi, benché mi pare che questo principio sia stato, nella prassi, a volte violato (onde la necessità dell'articolo 4 del disegno di legge) ma è chiaro che i poteri del Consiglio d'amministrazione dell'Amministrazione ferroviaria sono identici a quelli dei poteri dei consigli d'amministrazione di altre aziende e di altri ministeri, cioè poteri esclusivamente di natura consultiva.

Nello schema di riforma, che noi non abbiamo all'esame ma di cui conosciamo alcuni elementi, si vuol introdurre un nuovo sistema:

è il Consiglio d'amministrazione che diventa organo deliberante, di amministrazione attiva, il titolare di tutta quanta la gestione ferroviaria! Qui va ricordato il principio generale che, laddove si tratta di dare consigli, si possa e si debba essere in molti, cioè che gli organi di carattere consultivo possono avere una estensione notevole, mentre laddove si tratta di amministrare, di agire, per esigenze di funzionalità, è necessario restringere il numero.

Quindi, nessun contrasto tra l'attuale proposta di estendere da 19 a 21 i membri dell'attuale Consiglio d'amministrazione, fino a quando conserverà i poteri consultivi che attualmente ha (anzi, ripeto e ribadisco: il principio è che, negli organi consultivi, entro certi limiti, il numero dei componenti dei consessi non è un elemento negativo) e l'intenzione di restringere ad un numero notevolmente minore la composizione del Consiglio d'amministrazione (con i poteri completamente nuovi che esso avrà nell'ambito del preannunziato nuovo ordinamento).

Ritengo, comunque, che, anche quando saranno ristretti i componenti del Consiglio di amministrazione, non si potrà prescindere dalla presenza nel consiglio (di nove o undici membri) di rappresentanti delle grandi altre branche statali dei trasporti, cioè quella aerea e quella della motorizzazione civile: anche quando saranno ridotti a undici o a nove i componenti del Consiglio d'amministrazione, dovranno essere presenti i rappresentanti di queste due aziende.

Io ho sostenuto che l'articolo 4 è intimamente legato all'articolo 1, sempre sotto questo profilo.

Attualmente il Direttore generale dell'amministrazione delle ferrovie non è responsabile, in prima persona e direttamente, poiché la responsabilità, ai termini dell'ordinamento dell'azienda ferroviaria e della nostra Costituzione, è del Ministro...

DEGLI ESPOSTI. A lei è sfuggito un particolare: che il Ministro ha contestato la validità della scelta di un certo funzionario, per avanzarlo, in rapporto al fatto che un certo sindacato lo ha sconsigliato di convenire con quella data proposta del Direttore generale delle ferrovie dello Stato.

MANCINI ANTONIO. Come con assoluto rispetto sono stato a sentire una discussione che spesso ha avuto il carattere di un dialogo, adesso desidererei essere lasciato tranquillo per concludere, poiché mi avvio rapidamente alla conclusione! Attualmente il Direttore generale ha questa veste: di primo consulente

del responsabile Ministro. Questo è conforme all'ordinamento delle Ferrovie.

La conseguenza prima è che le sue proposte non possono essere vincolanti. E se le proposte fossero vincolanti, quale funzione resterebbe alla volontà del Ministro? Non si tratterebbe più di proposta ed avremo una totale inversione dell'attuale gerarchia! Avremmo posto il Direttore generale al di sopra del Ministro! Questo forse è auspicabile, secondo il pensiero di alcuni e tenute presenti le riserve che essi implicitamente fanno in merito alla obiettività del Ministro.

Infatti pare che ci sia chi, avendo maggiore fiducia nella obiettività dei giudizi del Direttore generale anziché del Ministro, sia alla ricerca di un espediente che garantisca all'azienda il beneficio di questa maggiore obiettività e capacità di giudicare.

Ma non è chi non veda le conclusioni assurde alle quali si perviene per questa strada, almeno fino quando l'azienda non sarà organizzata in maniera diversa. Del resto, attualmente qual'è la posizione del Ministro? Egli è sottoposto alle censure del Parlamento ed al giudizio del corpo elettorale.

Quale è invece la posizione del Direttore generale? Egli è al vertice della scala dell'ordinamento della nostra burocrazia, primo fra tutti i funzionari, ma sempre funzionario. Il suo operato è teoricamente passibile delle medesime sanzioni valevoli nei confronti di tutti gli altri funzionari. Questo almeno fino al momento attuale, e chi è esperto nella materia sa che gli strumenti disponibili non sono poi di troppo facile uso.

Il progetto di riforma al quale ci riferiamo, nel prevedere nuovi poteri per il Direttore generale, a quanto mi risulta prevede anche un diverso contratto d'impiego, simile a quello delle grandi aziende di proprietà dello Stato, ma con gestione di tipo privatizzato, come l'I.R.I., l'E.N.I., ecc.; cioè un contratto a termine! Per cui effettivamente interviene un elemento che rende più responsabile, se è consentito esprimersi con tanta brutalità, l'azione del Direttore generale, in quanto egli è soggetto al rinnovo o alla negazione del rinnovo del contratto. Queste, tuttavia, sono considerazioni pratiche, mentre sotto il profilo giuridico non si può negare che per il momento tutti i pareri dati al Ministro non possono avere che valore consultivo.

Ed è evidente che un parere vincolante porterebbe ad una inversione gerarchica, per cui il primo nella scala delle responsabilità diventerebbe il direttore generale e non il ministro: il che è contro l'ordinamento attuale.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Ha facoltà di parlare il Relatore.

REALE GIUSEPPE, *Relatore*. Ho seguito con molta attenzione la discussione cercando anche di segnare i temi principali degli argomenti presentati.

Intanto mi pare di convenire sul punto essenziale che le competenze del Consiglio di amministrazione vadano adeguate alle esigenze attualmente esistenti nell'esercizio della Azienda stessa. Questa è una giustificazione positiva della opportunità della presentazione e della discussione del disegno di legge. Si tratterà di valutare nel merito i singoli articoli 2, 3 e 5, ma una prima constatazione va fatta ed è che un adeguamento si pone, anzi, addirittura si impone. Il volerlo differire ulteriormente certo non potrebbe non recar danno.

È possibile certo differire, ma quali le conseguenze di tale differimento? Differire la discussione e relativa approvazione del provvedimento in esame significa determinare, aggravare quella deprecabile situazione della quale tante volte ci si è lamentati. Differire significa aggravare la situazione; approvare significa ridurre. È evidente che per una attività dirigenziale economicamente corretta non si può non essere a favore del provvedimento, che tende a ridurre, a limitare le negative conseguenze di carattere economico.

Taluni colleghi hanno chiesto la non valutazione dell'articolo 1° del disegno di legge in discussione nell'attesa di decisioni che altri organi sono sul piano di prendere. Il Ministro Jervolino ha sottolineato lodevolmente che nulla vi è di definitivo e che, pertanto, se decisioni ulteriori potrebbero modificare questa situazione, ciò non toglie la necessità che si possa oggi sostenere questa tesi. Del resto l'onorevole Mancini ha caratterizzato con perspicacia notevole la differenza tra quell'organo che avrà potere decisionale e quest'organo che ha potere consultivo.

Credo che questa argomentazione meriti una considerazione di successo delle ragioni che militano a favore dell'integrazione del Consiglio di amministrazione con i due direttori generali di cui s'è parlato. Piuttosto a me premerebbe sottolineare all'onorevole Ministro che anche presso gli organi dell'Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione e presso l'ispettorato generale dell'aviazione civile, siano presenti funzionari dei consigli superiori dell'Azienda ferroviaria, di modo che quel coordinamento

che noi abbiamo posto qui a motivo della giustificazione sostanziale della loro presenza debba essere completato anche dalla presenza di alti funzionari dell'Azienda nei consigli superiori dei due ispettorati. E ciò perché teniamo a quella valutazione unitaria alla quale si è fatto dianzi riferimento. Attualmente — ed è una giustificazione di carattere pratico che vorrei sottolineare — il Ministro deve ascoltare particolarmente i due Direttori generali prima di adire la discussione al Consiglio di amministrazione; poi, in quella sede, lo stesso Ministro deve ripetere le argomentazioni dei due alti funzionari già precedentemente ascoltati. Mi pare sia giusto economizzare tempo, evitare che una lunga possibile discussione sui particolari problemi si ripeta due volte portando i due funzionari direttamente in Consiglio.

Per tali motivi quindi, oltre quella giustificazione sostanziale di fondo, alla quale si è fatto riferimento e che mi pare fondamentale, si pone anche questa esigenza così speciale, ma non per questo meno necessaria, quando le decisioni in ordine del tempo non possono non essere assunte.

Per quanto riguarda l'articolo 4 del disegno di legge in discussione vorrei pregare lo onorevole Degli Esposti di chiarire meglio il suo pensiero. Egli, infatti, pur avendo prospettato una certa indicazione procedurale, non ci ha fatto però sapere — almeno io non sono riuscito a intendere il suo pensiero — che cosa pensa, non del citato articolo 4 così com'è formulato dal disegno di legge in esame, bensì dell'emendamento all'articolo 4 proposto dal Ministro Jervolino.

In merito a tale emendamento, mi pare di capire che non si tratta di una sostituzione, quanto piuttosto di una interpretazione del primo comma dell'articolo 77 della legge 26 marzo 1958, n. 425. Ora una delle due: se l'articolo 4 emendato dal Ministro è una interpretazione corretta, cioè autentica, del citato articolo 77, primo comma, non vedo perché si debbano assumere posizioni rigide in contrario, quando tale articolo è un fatto acquisito dalla legislazione vigente e quindi norma imperativa per tutti; se non è interpretazione autentica, il Relatore vorrebbe chiedere umilmente qual'è la vera interpretazione del suddetto primo comma dell'articolo 77. Comunque, è chiaro che non è nella intenzione di nessuno dei colleghi modificare il testo dell'articolo 77 citato.

Così stando le cose, mi pare che ogni indicazione contraria urterebbe la legittimità della discussione sul testo presentato alla Com-

missione. A me personalmente potrebbe non piacere questa interpretazione autentica prospettata dall'onorevole Ministro Jervolino, e non gli ho fatto mistero di ciò. D'altra parte, poiché l'iniziativa del disegno di legge in esame appartiene al Governo, io ho la libertà, se lo riterrò opportuno, di presentare una mia proposta di legge. Per intanto mi devo attenere all'approvazione, o meno, del provvedimento in discussione. Non è rimprovero, ma mi pare che, quando delle responsabilità si pongono a livello politico — come nel caso del Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile queste responsabilità si pongono — è chiaro che per poterne rivendicare un giudizio di merito su ciò che si fa, la persona dev'essere posta in piena libertà di movimento, senza di che il giudizio di responsabilità sarebbe fallace. Mi scusi, signor Ministro!

Ne accolgo come relatore la sostituzione, ma mi pare che la sua volontà di venire incontro, in termini di estrema comprensione e cortesia, forse abbia superato i limiti stessi che la responsabilità legislativa le impone. Sono espressioni di un componente della Commissione, e non del Relatore, ed, appunto in considerazione di ciò, posso affermare che a mio avviso anche la trattazione dell'articolo 4 non dovrebbe dar luogo a dissensi. Per essere rapido anche in questo mio intervento di replica vorrei far notare già da adesso che quanto agli aspetti tecnici prospettati dagli articoli 2 e 3 la discussione potrebbe orientarsi su una base di aumento di dieci volte non sempre peraltro rigidamente osservato. Credo che se la legge 10 dicembre 1953, n. 936, consente un aumento anche di sessanta volte, senza tener conto di provvedimenti legislativi particolari per quanto riguarda la competenza specifica del Genio civile o dell'A.N.A.S., ritengo che anche l'aumento di sole dieci volte meriti favorevole considerazione. Ma di questo, è chiaro, parleremo in sede di discussione degli articoli. In ogni caso, il Relatore ringrazia perché è stata ritirata la proposta di sospensiva, riconoscimento di una valutazione sinceramente veritiera e pensa che il disegno di legge possa essere accolto nella sua intierezza, senza determinarne stralci che sarebbero inopportuni e senza prendere altri provvedimenti che modificerebbero il punto base: la possibilità di dare un contenuto di natura eminentemente economica all'Azienda ferroviaria.

MARCHESI. Il ritiro della nostra proposta di sospensiva era subordinato al fatto che il Governo e i colleghi della maggioranza fossero d'accordo di limitare la discussione ai soli articoli 2, 3 e 5 del disegno di legge e cioè alla

parte di esso che riguarda la competenza finanziaria degli organi dirigenti dell'Azienda ferroviaria. Se questo accordo non c'è, riaffiorano tutte le ragioni della nostra riserva circa l'opportunità di questa discussione. Avendo però il Presidente, poco fa, dichiarata aperta la discussione generale e non essendomi più possibile chiedere un voto della Commissione sulla sospensiva, dichiaro che il mio gruppo, se non viene accolto il limite proposto, si vedrà costretto a domandare la rimessione del provvedimento all'Assemblea, ai sensi dell'articolo 40, penultimo capoverso, del Regolamento.

VERONESI. Considerato che, la proposta di remissione all'Assemblea del provvedimento oggi al nostro esame può essere effettuata sino al momento della votazione finale, proporrei di procedere, comunque, nel nostro lavoro. Da quanto ho potuto ascoltare, è chiaro che il punto che ci trova discordi è rappresentato dal contenuto dell'articolo 4. Mi permetto pertanto di rivolgere invito a « disarmare » sull'articolo 1 poiché a mio avviso completamente inoffensivo. Si tratta di un simbolico tentativo di introdurre elementi di coordinamento nei vari rami dell'amministrazione dei trasporti. In sostanza, come ci sono i rappresentanti della motorizzazione, così è giusto che vi siano anche quelli dell'aviazione civile. Che i componenti il Consiglio di amministrazione siano diciannove o ventuno, il fatto non dovrebbe avere notevole incidenza sul nostro lavoro. Quando, poi, l'onorevole Degli Esposti sostiene che nell'altro progetto viene proposta addirittura una riduzione, si tratta di tutt'altra cosa. Sì, perché dovrebbe trattarsi di un consiglio di amministrazione diverso, non solo per la composizione, ma anche per i poteri. Pertanto, raccomando ai colleghi di iniziare la discussione con l'articolo 1 del provvedimento in esame.

COLASANTO. Concordo con gli onorevoli colleghi della Commissione sulla opportunità di iniziare la discussione del provvedimento: ma tengo a far presente che terremmo impegnati il Direttore generale dell'Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione ed il Direttore generale dell'Ispettorato generale dell'aviazione civile per almeno quattro giorni la settimana.

Proporrei pertanto il seguente emendamento aggiuntivo: « Tali funzionari possono essere sostituiti da funzionari del grado immediatamente inferiore ».

JERVOLINO, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Prego l'onorevole Colasanto di non insistere sul suo emendamento, che po-

trebbe essere pregiudizievole ed invocata anche dagli altri membri del consiglio d'amministrazione. Se questa eccezione non si fa per il Presidente del Consiglio di Stato, per l'Avvocato generale dello Stato, per il Ragioniere generale dello Stato, perché la dobbiamo fare per i due Direttori degli altri due settori del Ministero? Prego l'onorevole Colasanto di ritirare il suo emendamento.

COLASANTO. Lo ritiro, signor Ministro. Però vi è una questione che, sul piano generale, va esaminata. Se noi teniamo i Direttori generali...

JERVOLINO, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Una volta la settimana! È opportuno che personalmente portino il contributo della propria esperienza e sentano personalmente le obiezioni che vengono dai diversi componenti il Consiglio d'amministrazione!

PRESIDENTE. Onorevole Colasanto, allora ella non insiste sul suo emendamento e lo ritira.

MARCHESI. In occasione della discussione di un altro importante disegno di legge, ci fu mosso rimprovero di averne chiesto il rinvio in Aula all'ultimo momento, cioè quando la discussione ne era già quasi esaurita. Per evitare che analogo rimprovero ci venga mosso in questa circostanza preannuncio che intendiamo presentare formale richiesta firmata da un decimo dei componenti della Camera, perché il disegno di legge sia rimesso all'esame dell'Assemblea.

ALBA. Siamo stati spesso accusati dai colleghi dell'estrema sinistra di essere ultimi a prendere iniziative e di limitarci a fare quello che il Governo intende fare. Mi permetto di far notare una contraddizione tra queste loro critiche e l'atteggiamento che essi hanno assunto di fronte al disegno di legge in esame, atteggiamento che si risolve praticamente nel rimettere al Governo l'approfondimento e la soluzione dei problemi di fondo dell'Azienda ferroviaria.

MARCHESI. Dopo le dichiarazioni del collega onorevole Alba chiedo la parola per una precisazione. Il collega Alba ha voluto coglierci in contraddizione, sostenendo che noi, che esaltiamo solitamente le funzioni primarie del Parlamento, col riferirci ai lavori della Commissione Nenni, avremmo stavolta anteposto detta Commissione al Parlamento. Non è assolutamente vero. Noi abbiamo inteso unicamente di mettere in risalto il fatto che il Governo sui problemi delle ferrovie ha una posizione ambigua. Mentre qui alla Camera esso presenta un disegno di legge con determinate

proposte, in altra sede propone o fa proporre un documento con esse contrastante. Noi desideriamo che la nostra Assemblea venga investita di questi problemi; che si dia luogo a una discussione approfondita che tenga conto di tutti gli elementi che possano per avventura rivelarsi utili e che consenta di giungere a conclusioni non ambigue. Per questi motivi, abbiamo chiesto la rimessione del provvedimento in Aula. La discussione davanti all'Assemblea darà l'occasione di esporre estesamente il nostro punto di vista sulla complessa questione ferroviaria italiana e obbligherà anche gli altri, maggioranza e Governo, a uscire dall'equivoco. Non è vero che il nostro gesto suoni sfiducia nel Parlamento, collega Alba, ma è vero proprio, l'opposto e cioè che noi abbiamo voluto affidare alla nostra Assemblea (e quindi a tutti i deputati) il compito di dibattere e di definire una questione assai delicata ed importante.

JERVOLINO, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Onorevole Marchesi, ormai la decisione è stata presa, quindi il Governo non avrebbe, neppure il dovere (non dico il diritto) di intervenire. Ma le pare che il Parlamento potrà discutere su una proposta che non sappiamo neppure noi quale sarà? La Commissione ha avuto una relazione presentata dall'Azienda delle ferrovie dello Stato. Su quella trama dovremo sentire il parere di tre sottocommissioni. Ora, noi dovremo discutere in Assemblea su qualche cosa che non esiste ancora!

Diceva l'onorevole Degli Esposti: non ci nascondiamo dietro il dito! Ora, dite chiaramente che l'articolo 4 non vi è piaciuto ed è stato questo il motivo per cui avete chiesto il rinvio in Aula! Di questo, il Ministro potrà dolersi ma non offendersi: voi avete esercitato un vostro diritto! Ma è inutile sforzarsi di trovare argomentazioni che non hanno nessun valore.

Andare a discutere in Aula? Su che cosa? Ripeto, non abbiamo ancora neppure il risul-

tato dei pareri dei componenti la Commissione presieduta dall'onorevole Nenni. Se sarò chiamato a riferire a voi, io vi dirò: Non so cosa dirvi! Perché non so qual è il pensiero dei componenti delle tre sottocommissioni! L'onorevole Degli Esposti sa che ai lavori della Commissione è stato stabilito un termine: la fine di marzo 1965. Quindi noi non potremo discutere se non nel mese di aprile (o maggio); quindi è perfettamente inutile inventare una giustificazione che mi pare artificiosa!

Voi avete un diritto! Ve ne siete avvalso! Ed il Governo non può che inchinarsi di fronte all'esercizio del vostro diritto. Ma dite chiaramente (e questo resti a verbale!) che la vera ragione per la quale avete voluto rinviare il disegno di legge in Aula, è la vostra avversione all'articolo 4 senza tenere presenti i ripetuti chiarimenti, che ho dati ed ai quali non avete opposto alcun argomento giuridico. M'inchino, sia pure rattristato, dinanzi alla vostra volontà. Ma non trovate giustificazioni che sono artificiose e quanto mai inconsistenti.

MARCHESI. Confermo che, a norma dell'articolo 40 del Regolamento, il mio gruppo ha presentato richiesta, firmata da un decimo dei componenti dell'Assemblea, di rimessione in Aula del provvedimento.

PRESIDENTE. Do atto della presentazione, ai sensi dell'articolo 40 del Regolamento, della richiesta di rimessione della discussione in Assemblea; firmata da un decimo dei componenti della Camera. Mi riservo di trasmetterla alla Segreteria della Assemblea e sospendo la discussione del disegno di legge.

La seduta termina alle 11,15.

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI
Dott. ANTONIO MACCANICO
