

# SENATO DELLA REPUBBLICA

VI LEGISLATURA

## 8<sup>a</sup> COMMISSIONE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

### 19° RESOCONTO STENOGRAFICO

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 23 MAGGIO 1973

(Pomeridiana)

Presidenza del Presidente TOGNI

#### INDICE

##### DISEGNI DI LEGGE

##### IN SEDE DELIBERANTE

##### Discussione e rinvio:

« Nuove norme in materia di gestioni fuori bilancio nell'ambito delle Amministrazioni dello Stato, in attuazione dell'articolo 3 della legge 25 novembre 1971, n. 1041 » (864):

PRESIDENTE . . . . . Pag. 255, 257  
ALESSANDRINI, *relatore alla Commissione* . . . . . 255  
MADERCHI . . . . . 257

##### Discussione e approvazione:

« Servizi di mensa-bar nell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato » (1043)  
(Approvato dalla Camera dei deputati):

PRESIDENTE . . . . . 250, 251, 253  
AVEZZANO COMES . . . . . 252, 253  
PACINI . . . . . 252  
PISCITELLO . . . . . 251, 252, 253

SAMMARTINO, *relatore alla Commissione*

Pag. 250, 252

SANTALCO . . . . . 252

##### IN SEDE REDIGENTE

##### Discussione e rinvio:

« Ammodernamento del sistema giuridico in materia di danno alla persona del viaggiatore mediante modificazioni ed integrazioni alle "Condizioni e tariffe per i trasporti delle persone e delle cose sulle ferrovie dello Stato" » (797):

PRESIDENTE . . . . . 248, 249, 250  
ALESSANDRINI . . . . . 249  
MAZZEI, *relatore alla Commissione* . . . . . 248  
PISCITELLO . . . . . 250

La seduta ha inizio alle ore 17,30.

SALERNO, *segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente, che è approvato.

**IN SEDE REDIGENTE****Discussione e rinvio del disegno di legge:**

« **Ammodernamento del sistema giuridico in materia di danno alla persona del viaggiatore mediante modificazioni ed integrazioni alle " Condizioni e tariffe per i trasporti delle persone e delle cose sulle ferrovie dello Stato " » (797)**

**P R E S I D E N T E.** L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Ammodernamento del sistema giuridico in materia di danno alla persona del viaggiatore mediante modificazioni ed integrazioni alle " Condizioni e tariffe per i trasporti delle persone e delle cose sulle ferrovie dello Stato " ».

Prego il senatore Mazzei di riferire alla Commissione sul disegno di legge.

**M A Z Z E I**, *relatore alla Commissione.* Nelle « Condizioni e tariffe per i trasporti delle persone e delle cose sulle ferrovie dello Stato » attualmente in vigore, si prevede un sistema per la dimostrazione della responsabilità che si ricava dalle norme del codice civile per quanto riguarda la responsabilità contrattuale ed extracontrattuale. Peraltro, come detto nella relazione che precede il disegno di legge, essendo pacificamente ammessa la contemporaneità delle due azioni, contrattuale ed extracontrattuale, la giurisprudenza ha sopperito a questa deficienza di trattamento. È evidente che in base al principio di colpa aquiliana, applicato anche al trasporto di persone e di cose sulle ferrovie dello Stato, l'Amministrazione viene attualmente ritenuta responsabile.

La normativa in vigore — che è indispensabile riesaminare — comporta che il viaggiatore debba dimostrare che il danno è derivato da una anormalità assai difficile da provare. Peraltro, trattandosi di un trasporto gestito da una pubblica Amministrazione, il singolo cittadino si trova spesso in una posizione di inferiorità e difficoltà

nel fornire tale dimostrazione. Il disegno di legge, quindi, molto giustamente ed esattamente, accoglie e modifica l'attuale disposizione di legge nel senso di recitare: « Se il viaggiatore, dal momento in cui sale sul mezzo di trasporto fino a quando ne discende, subisce un danno alla persona in conseguenza di un incidente che sia in relazione con l'esercizio ferroviario, l'Amministrazione ne risponde a meno che provi essere l'incidente avvenuto per causa ad essa non imputabile ». Al paragrafo 5 (articolo 13) viene richiamata con un'apposita normativa la responsabilità in caso di incidente nucleare. In questo caso, è chiaro, l'Amministrazione non ha alcuna responsabilità.

Per quanto riguarda l'articolo 2, nel parere della Commissione affari costituzionali viene richiamata la nostra attenzione sulla seguente disposizione: « Qualora il viaggiatore sia perito a causa del danno di cui sopra, il relativo diritto all'azione spetta alle persone verso le quali il viaggiatore stesso aveva o avrebbe avuto in avvenire, per legge, obbligazione alimentare ». Nel caso, quindi, di morte del viaggiatore l'azione spetta direttamente, a titolo proprio, agli aventi diritto e sono così tutelati i diritti del nascituro.

La Commissione affari costituzionali dichiara di non opporsi all'ulteriore corso del disegno di legge a condizione che la normativa venga adeguata alle condizioni di responsabilità dei trasportatori contemplate nel contratto di trasporto privato, al fine di non creare disparità di trattamento.

Sembra, in effetti, alla stessa Commissione che, lungi dall'esservi una tutela dei diritti del nascituro, vi sia invece una limitazione; pertanto, potremmo ritenere superflua questa norma e lasciarne la disciplina al codice civile.

Nell'articolo 3 si prevede la « valutazione stragiudiziale » e non mi pare vi sia alcunchè da obiettare.

Nell'articolo 4 è contemplata una serie di norme per la rappresentanza dell'Amministrazione nei giudizi, già in parte scontate dalle note disposizioni in materia di rappresentanza della pubblica Amministrazione in giudizio.

L'articolo 5 stabilisce:

« L'articolo 18 delle " Condizioni e tariffe per i trasporti delle persone sulle Ferrovie dello Stato " è sostituito dal seguente:

*" Prescrizione del diritto ad agire.*

§ 1 - *Termini* — Il diritto ad agire sulla base delle presenti Condizioni e tariffe, salvo quello per danno alla persona del viaggiatore, si prescrive in un anno. Il termine decorre dal giorno di scadenza della validità del biglietto.

Il diritto al risarcimento del danno alla persona del viaggiatore, nascente dal contratto di trasporto, si prescrive nello stesso termine di cui al primo comma, decorrente dal giorno del fatto che ha cagionato il danno.

In caso di morte del viaggiatore, il diritto degli aventi causa al risarcimento del danno si prescrive nel termine di due anni, decorrente dal giorno della morte del viaggiatore. Restano comunque salve, in quanto applicabili, le disposizioni di cui all'ultimo comma dell'articolo 2947 del codice civile.

§ 2 - *Sospensione del termine.* — Il termine di cui al primo comma del precedente § 1 cessa di decorrere dal giorno in cui l'avente diritto presenta il reclamo nel modo prescritto dall'articolo 17 fino al giorno in cui l'Amministrazione gli rende nota la propria decisione e, se il reclamo è respinto, gli restituisce i documenti presentati. I successivi reclami non hanno effetto sul corso della prescrizione.

§ 3 - *Decorrenza del termine in caso di riconoscimento di debito.* — Se interviene un riconoscimento di debito prima che si sia maturato il termine di cui al primo comma del precedente § 1, il termine ricomincia a decorrere integralmente, per la parte di debito riconosciuta, dal giorno del riconoscimento.

§ 4 - *Inammissibilità di domanda riconvenzionale o di eccezione.* — Il diritto ad agire che sia estinto o prescritto non può essere esercitato nè sotto forma di domanda

riconvenzionale, nè sotto forma di eccezione " ».

La Commissione affari costituzionali richiama la nostra attenzione su quest'ultimo paragrafo, che investe un principio generale dell'ordinamento giuridico che ogni tanto subisce qualche particolare eccezione.

Nel nostro ordinamento è possibile, in via di eccezione, opporre il diritto che normalmente, per decorso del tempo, si è dichiarato prescritto. La dottrina su questo punto è quasi pacifica nel ritenere che si tratti di un fatto eccezionale. Quindi, possiamo, alla stregua della dottrina e della giurisprudenza costanti, ritenere la norma in esame superflua. Al limite, potremmo sopprimere il paragrafo 4; peraltro devo rilevare che nelle « Condizioni e tariffe per i trasporti delle persone sulle Ferrovie dello Stato » v'è sempre stato.

Per quanto riguarda, poi, la limitazione di responsabilità non mi sembra che essa sia contemplata in questo articolo. Una norma limitativa del risarcimento del danno sofferto esiste invece nel Codice della navigazione per il trasporto marittimo e aereo, relativamente al valore della nave o dell'aereo mobile.

È questa una valutazione che dobbiamo fare se vogliamo togliere la norma limitativa del risarcimento del danno da un contratto regolato sul principio generale e sulle disposizioni che il codice civile detta per i contratti di trasporto.

In ogni modo la filosofia del disegno di legge è di procedere nel senso di sopprimere molte di queste disposizioni, soprattutto quella principale, sulla responsabilità, per adeguare il provvedimento alle disposizioni del codice civile.

Non credo che vi siano altri rilievi o altre considerazioni da fare degne di nota.

P R E S I D E N T E . Dichiaro aperta la discussione generale.

A L E S S A N D R I N I . Non ho nulla di particolare da dire, specie dopo l'esposizione del senatore Mazzei. Mi richiamo soltanto all'osservazione fatta dalla Commis-

8<sup>a</sup> COMMISSIONE

19° RESOCONTO (23 maggio 1973)

sione affari costituzionali che per i disastri di natura nucleare l'Amministrazione si dichiara esente da ogni obbligo di indennizzo rifacendosi alla legge n. 1860 del 1962 (articolo 16). Ritengo opportuno il richiamo a tale legge perchè l'articolo 16 stabilisce per il trasporto di natura nucleare tutta una procedura per il risarcimento dei danni e obbliga il mittente, in virtù di una legge che in questi giorni sarà discussa e probabilmente approvata, a stipulare un'assicurazione fino a 3.150 milioni, che, in caso di disastro, lo Stato integra fino a 43 miliardi per gli eventuali danni in eccesso.

Penso quindi che sia opportuno recepire il richiamo proposto dalla Commissione affari costituzionali nell'articolo 1 e nell'articolo 6 del disegno di legge.

**PISCITELLO.** Onorevole Presidente, noi prospettiamo l'opportunità di un rinvio della discussione del disegno di legge, perchè avvertiamo l'esigenza di un approfondimento della materia. Riteniamo, infatti, che l'intero regolamento dei trasporti ferroviari debba essere sottoposto ad un aggiornamento, giacchè vige tutta una impostazione fiscale dello Stato nei confronti del viaggiatore che va cambiata.

**PRESIDENTE.** Se non si fanno osservazioni, il seguito della discussione del disegno di legge è rinviato ad altra seduta, per permettere ai membri della Commissione di approfondire l'argomento.

*(Così rimane stabilito).*

#### IN SEDE DELIBERANTE

##### Discussione e approvazione del disegno di legge:

« **Servizi di mensa-bar nell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato** » (1043)  
*(Approvato dalla Camera dei deputati)*

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « **Servizi di mensa-bar nell'Azienda auto-**

ma delle ferrovie dello Stato », già approvato dalla Camera dei deputati.

Comunico che sul disegno di legge in esame la 5<sup>a</sup> Commissione ha espresso parere favorevole.

Prego il senatore Sammartino di riferire alla Commissione sul disegno di legge.

**SAMMARTINO, relatore alla Commissione.** Signor Presidente ed onorevoli colleghi, il provvedimento in esame, che è stato già approvato dalla Commissione trasporti della Camera dei deputati nella seduta del 22 marzo 1973, intende sanare una situazione di disorganicità, e in pratica costantemente deficitaria, della gestione delle mense che l'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, in virtù del decreto-legge 27 dicembre 1934, n. 2277, convertito nella legge 24 aprile 1935, n. 978, ha finora avuto. Recentemente, peraltro, si sono verificati fattori di squilibrio della gestione, non manovrabili da parte aziendale, quali il continuo aumento del costo dei generi alimentari, la pressione dell'utenza per avere un sostanziale miglioramento dei pasti, la inopportunità di un adeguamento integrale dei prezzi ai costi per la preoccupazione di non provocare turbative nel personale ferroviario, con conseguenti riflessi negativi sul rendimento del servizio. Il presente provvedimento si propone come elemento di una certa organicità per la disciplina dell'intera materia delle mense aziendali alla luce della più recente legislazione e mira ad adeguare questi servizi alle specifiche esigenze del personale e del servizio ferroviario.

Praticamente gli scopi del disegno di legge sono i seguenti:

1) autorizzare l'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato ad istituire e gestire servizi di mensa con finalità aziendali, fissando le condizioni — indicate all'articolo 1 — che devono sussistere per la prestazione di tali servizi;

2) autorizzare l'Azienda stessa ad istituire servizi di mensa a finalità mista, cioè aziendale-assistenziali, nelle località in cui, non ricorrendo le condizioni indicate all'articolo 1, sussistano circostanze che li giusti-

fichino, quali l'elevata concentrazione del personale ivi utilizzato, la variabilità dei turni di lavoro, particolari situazioni locali, eccetera;

3) autorizzare l'istituzione di ridotti servizi di bar annessi alle mense, alla condizione che le relative gestioni si dimostrino autosufficienti, nel senso che i ricavi coprano tutti i costi di esercizio;

4) riservare alla competenza del Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, sentite le organizzazioni sindacali unitarie maggiormente rappresentative, nonchè il consiglio di amministrazione dell'Azienda autonoma, la determinazione della composizione e del prezzo del pasto tipo nelle mense con finalità aziendali, ponendo a carico della Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato l'onere derivante da eventuali gestioni deficitarie, e attribuire al direttore compartimentale la competenza a determinare il prezzo dei pasti nelle mense con finalità mista, sentite sempre le organizzazioni sindacali unitarie maggiormente rappresentative;

5) stabilire i sistemi di gestione consentiti, e cioè concessione in appalto o affidamento alle sezioni del Dopolavoro ferroviario ovvero gestione diretta in economia, per mezzo di incaricati, precisando che tra i servizi richiedenti prestazioni di opera personale che l'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato può svolgere tramite incaricati sono da considerarsi compresi anche quelli occorrenti per le mense in oggetto;

6) attribuire al direttore generale della Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, che deve sempre sentire le organizzazioni sindacali unitarie maggiormente rappresentative, la competenza a stabilire i criteri di gestione delle mense, l'ordinamento contabile e i relativi controlli nonchè gli organi preposti alla loro vigilanza e al loro funzionamento.

Agli articoli 7 e 8 del disegno di legge sono indicate le fonti di copertura delle spese prevedibili per il funzionamento delle mense-bar. Per gli anni finanziari 1973, 1974 e 1975 è stabilita, per l'impianto, l'ammodernamento e la sistemazione delle mense, la somma di lire 600 milioni, che sarà imputata, in ra-

gione di lire 200 milioni per ognuno degli anni suddetti, agli stanziamenti iscritti fra le spese in conto capitale del bilancio della Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato. La spesa per il funzionamento e la gestione delle mense aziendali viene stabilita, a tutto l'anno finanziario 1972, nei limiti di quella impegnata, a valere sulle disponibilità del capitolo n. 210, « Spese per i dormitori, le mense, eccetera », dello stato di previsione della spesa dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, mentre per l'anno 1973 è valutata in lire 1.500 milioni, che l'Azienda farà valere sulle disponibilità dei capitoli 110 e 210 dello stato di previsione della spesa per l'anno finanziario medesimo. Per gli anni finanziari successivi l'Azienda stessa provvederà con i normali stanziamenti di bilancio.

Concludendo, onorevoli colleghi, ritengo che il provvedimento, il quale è stato ampiamente esaminato dall'altro ramo del Parlamento, debba essere da noi oggi approvato perchè divenga al più presto legge dello Stato, tanta è l'urgenza di mettere ordine — nell'interesse non solo dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, ma anche del personale dipendente — in questi servizi, per equilibrarli sul piano economico.

**P R E S I D E N T E.** Ringrazio il relatore e dichiaro aperta la discussione generale.

**P I S C I T E L L O.** Onorevole Presidente, siamo favorevoli a questo provvedimento, perchè risponde anche ad una esigenza sindacale, quella cioè di migliorare le condizioni ambientali in cui i lavoratori esplicano la loro attività. Riteniamo però che debbano esservi apportate alcune modifiche.

All'articolo 1, lettera a), dovrebbe essere ridotto sia il limite di consistenza del personale, da 250 a 200 unità, sia il numero dei dipendenti in servizio, da 50 a 30, perchè, in sostanza, l'esigenza di organizzare mense aziendali dovrebbe affermarsi comunque; effettuare le riduzioni indicate significa migliorare in tal senso il provvedimento.

All'articolo 4 dovrebbe essere soppresso il secondo comma, perchè non riteniamo giu-

sto il criterio di coprire i costi con le entrate, date le condizioni di maggiore disagio dei lavoratori nelle località in cui è consentita l'istituzione di queste mense aventi finalità assistenziali. Si tratta di una spesa che ben può accollarsi l'Azienda stessa, come del resto avviene negli altri luoghi di lavoro per le altre mense aziendali.

All'articolo 5 invece dovrebbe essere apportata una aggiunta, inserendo al primo comma, dopo le parole « può provvedere », l'espressione: « sentite le organizzazioni sindacali unitarie maggiormente rappresentative », come già è stato fatto per altri articoli.

Con l'accoglimento di questi emendamenti il nostro Gruppo esprimerebbe voto favorevole sul disegno di legge in oggetto.

PACINI. Il penultimo comma dell'articolo 1 stabilisce che per le mense si può prescindere dai limiti di cui al punto a), e quindi prevede già quello che propone lo emendamento del senatore Piscitello. Non mi sembra, dunque, che convenga rimandare il provvedimento alla Camera quando c'è già una previsione di questo genere.

SANTALCO. Faccio notare che l'approvazione del disegno di legge non solo è sollecitata dai funzionari dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato preposti all'organizzazione delle mense, ma anche dalle organizzazioni sindacali; quindi vorrei che non si insistesse nella richiesta di emendamenti, perchè se apportassimo modifiche al testo il disegno di legge dovrebbe tornare all'altro ramo del Parlamento e passerebbe altro tempo prima dell'approvazione. D'altra parte vorrei far rilevare che, a parte quanto già ci ha fatto osservare il senatore Pacini a proposito dell'ultimo comma dell'articolo 1, l'articolo 2 prevede l'autorizzazione, da parte del Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, all'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato per l'istituzione di mense con finalità aziendale-assistenziale dove vi sia concentrazione di personale e vi siano turni di lavoro ed esigenze di servizio particolari. Aggiungo, inoltre, che generalmente questi problemi vengono risolti d'intesa con le organizzazioni sindacali, alle quali non mi ri-

sulta che l'Amministrazione ferroviaria abbia mai opposto diniego.

PISCITELLO. In ogni caso rimane sempre grave l'affermazione secondo la quale il prezzo dei pasti per le mense di cui all'articolo 2 dovrà assicurare la copertura dei costi di gestione. Questo praticamente significa o che le mense non verranno istituite, oppure che nessuno andrà a gestirle.

SANTALCO. Posso dare completa assicurazione che non esistono problemi del genere. Il provvedimento è stato presentato d'accordo con le organizzazioni sindacali che vivono a contatto con i ferrovieri e hanno maggiore cognizione di noi nell'impostare, tutelare e risolvere le esigenze della categoria. Se si pensa che sia opportuno, potremmo presentare al Governo, a firma di tutta la Commissione, un ordine del giorno nel senso suggerito dal senatore Piscitello.

AVEZZANO COMES. L'articolo 4, alla fine del primo comma, stabilisce: « l'Azienda stessa è autorizzata ad assumere a carico del proprio bilancio l'onere derivante da eventuali disavanzi di gestione delle mense stesse ».

PISCITELLO. Ma poi l'articolo 4 continua riferendosi in particolare alle mense previste dall'articolo 2. Questa è l'incongruenza!

SAMMARTINO, *relatore alla Commissione*. Convengo che le cifre di 250 e di 50 unità, che sembrerebbero la *conditio sine qua non* per aprire e gestire le mense, potrebbero essere modificate secondo la proposta del senatore Piscitello se non fossimo spinti da motivi d'urgenza ad approvare il disegno di legge così com'è. D'altra parte, l'articolo 2 concede un certo potere discrezionale all'Azienda, per cui le unità fissate all'articolo 1 diventano meno limitative. Ripeto, convengo che il testo del disegno di legge non è nè corretto, nè elegante, anche per quanto riguarda il secondo comma dell'articolo 4, però, senatore Piscitello, la esorto a considerare che i lavora-

8ª COMMISSIONE

19º RESOCONTO (23 maggio 1973)

tori delle ferrovie dello Stato attendono con ansia il provvedimento e, come tutti noi, anche lei dovrebbe aver ricevuto sollecitazioni dai compartimenti e dovrebbe sapere che la situazione è particolarmente critica.

Quindi, pur riconoscendo taluni aspetti negativi del provvedimento, invito i colleghi di ogni settore politico ad approvare senza modifiche il presente disegno di legge.

**PISCITELLO.** Insisto nelle proposte di emendamento.

**PRESIDENTE.** Poichè nessun altro domanda di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Passiamo all'esame degli articoli, di cui do lettura:

#### Art. 1.

L'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato è autorizzata ad istituire e, se istituite, a gestire, secondo le norme di cui al successivo articolo 5, per uno o più impianti e per il dipendente personale, nonché per quello dipendente dalle imprese appaltatrici, adibiti agli impianti stessi, servizi di mensa a finalità aziendali, e cioè quando sussistano congiuntamente le seguenti condizioni:

*a)* si abbia una consistenza di personale quotidianamente al lavoro negli impianti di almeno 250 unità, oppure sia comunque prevedibile che fruiscano del servizio di mensa almeno 50 dipendenti in servizio negli impianti medesimi;

*b)* che l'intervallo di tempo assegnato, in base alle norme sulla disciplina dell'orario di lavoro, per la refezione tra il primo ed il secondo periodo del turno fisso giornaliero di lavoro del personale degli impianti, non sia superiore alle due ore e non consenta altresì l'allontanamento dagli impianti, in relazione alla importanza del centro abitato ed alla distanza fra questo e gli impianti medesimi.

Per le mense di cui al presente articolo, istituite e in funzione alla data di approvazione della presente legge, si può prescindere dai limiti di cui al punto *a)*.

La partecipazione alle predette mense può essere ammessa anche per il personale di

altri impianti il quale, in relazione all'orario dei turni di servizio e alla distanza della propria abitazione, non sia in grado di rientrare per consumare il pasto nell'abitazione stessa.

I senatori Piscitello e Maderchi hanno presentato il seguente emendamento sostitutivo: alla lettera *a)* sostituire alle parole: « 250 unità », le altre: « 200 unità » e alle parole: « 50 dipendenti », le altre: « 30 dipendenti ».

**AVEZZANO COMES.** Dichiaro di astenermi dalla votazione di questo emendamento e dei successivi.

**PRESIDENTE.** Metto ai voti l'emendamento di cui ho dato testè lettura (*Non è approvato*).

Metto ai voti l'articolo 1.

(*È approvato*).

#### Art. 2.

Nelle località ove risulti giustificato dalla concentrazione del dipendente personale ivi utilizzato, dalle caratteristiche dei turni giornalieri di lavoro e dalle particolari esigenze di servizio, l'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato può essere autorizzata con decreto del Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile ad istituire e gestire mense a finalità aziendale-assistenziali.

(*È approvato*).

#### Art. 3.

Nelle mense di cui ai precedenti articoli può essere attuato servizio ridotto di bar, purchè sia assicurata l'autosufficienza economica della gestione del servizio stesso.

(*È approvato*).

#### Art. 4.

La composizione e il prezzo del pasto tipo per le mense di cui all'articolo 1 sono stabiliti con decreto del Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, sentite le organizzazioni sindacali unitarie maggiormente rappresen-

tative ed il consiglio di amministrazione dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato. L'Azienda stessa è autorizzata ad assumere a carico del proprio bilancio l'onere derivante da eventuali disavanzi di gestione delle mense stesse.

Nelle mense di cui all'articolo 2 il prezzo dei pasti è stabilito con provvedimento del direttore compartimentale competente per territorio, sentite le organizzazioni sindacali unitarie maggiormente rappresentative. Detto prezzo dovrà assicurare la copertura dei costi di gestione ad eccezione di quelli relativi ai lavori di manutenzione, migliona e rinnovo dei locali, delle attrezzature fisse e dei mobili, nonché di quelli per la fornitura di acqua, combustibili ed energia elettrica.

Per assicurare l'equilibrio della gestione il direttore compartimentale provvederà all'adeguamento del prezzo in relazione alle eventuali variazioni nei costi.

I senatori Piscitello e Maderchi hanno presentato un emendamento tendente a sopprimere il secondo comma di detto articolo.

Lo metto ai voti.

*(Non è approvato).*

I senatori Sgherri, Maderchi e Piscitello hanno presentato un emendamento tendente ad aggiungere al primo comma, dopo le parole: « sentite le organizzazioni sindacali unitarie », le altre: « e delle organizzazioni cooperative del settore ferroviario ».

Lo metto ai voti.

*(Non è approvato).*

Metto ai voti l'articolo 4.

*(È approvato).*

#### Art. 5.

Alla gestione dei servizi di mensa citati ai precedenti articoli 1 e 2 l'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato può provvedere con concessione del servizio in appalto, o direttamente a mezzo incaricati, oppure con affidamento del servizio stesso alle sezioni del Dopolavoro ferroviario.

Tra i servizi richiedenti prestazioni di opera personale che l'Azienda autonoma del-

le ferrovie dello Stato può svolgere tramite incaricati, ai sensi dell'articolo 26 della legge 30 dicembre 1959, n. 1236, sono da considerare compresi anche quelli occorrenti per le mense di cui alla presente legge.

I senatori Piscitello e Maderchi hanno presentato il seguente emendamento aggiuntivo: al primo comma, dopo le parole: « può provvedere », aggiungere le altre: « sentite le organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative ».

Lo metto ai voti.

*(Non è approvato).*

Metto ai voti l'articolo 5.

*(È approvato).*

#### Art. 6.

I criteri di gestione delle mense, l'ordinamento contabile e i relativi controlli, gli organi predisposti alla loro vigilanza ed al loro funzionamento sono stabiliti dal direttore generale dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, sentite le organizzazioni sindacali unitarie maggiormente rappresentative.

Come già all'articolo 4, i senatori Sgherri, Maderchi e Piscitello hanno presentato un emendamento tendente ad aggiungere dopo le parole: « sentite le organizzazioni sindacali unitarie », le altre: « e le organizzazioni cooperative del settore ferroviario ».

Lo metto ai voti.

*(Non è approvato).*

Metto ai voti l'articolo 6.

*(È approvato).*

#### Art. 7.

L'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato è autorizzata a comprendere nei propri programmi di investimenti patrimoniali i lavori e le provviste di materiale di esercizio occorrenti per l'impianto, l'ammodernamento e la sistemazione dei servizi di mensa di cui ai precedenti articoli.

Per gli anni finanziari 1973, 1974 e 1975, la somma da destinare all'esecuzione dei



lavori e delle provviste di cui al comma precedente, è stabilita nell'importo complessivo di lire 600 milioni e sarà imputata, in ragione di lire 200 milioni per ognuno degli anni suddetti, agli stanziamenti iscritti fra le spese in conto capitale del bilancio dell'Azienda stessa.

(È approvato).

#### Art. 8.

La spesa per il funzionamento e la gestione delle mense aziendali, di cui alla presente legge, rimane stabilita, a tutto l'anno finanziario 1972, nei limiti di quella impegnata a valere sulle disponibilità del capitolo n. 210 « Spese per i dormitori, le mense, ecc. », dello stato di previsione della spesa dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato.

Alla spesa predetta, per l'anno finanziario 1973, valutata in complessive lire 1.500 milioni, l'Azienda provvederà a valere sulle disponibilità recate dai capitoli nn. 110 « Spese per gli incaricati ecc. », per lire 1.000 milioni, e 210 « Spese per i dormitori, le mense, eccetera », per lire 500 milioni dello stato di previsione della spesa dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato per l'anno finanziario medesimo.

Per gli anni finanziari successivi l'Azienda stessa provvederà con i normali stanziamenti di bilancio.

(È approvato).

Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

(È approvato).

#### Discussione e rinvio del disegno di legge:

« **Nuove norme in materia di gestioni fuori bilancio nell'ambito delle Amministrazioni dello Stato, in attuazione dell'articolo 3 della legge 25 novembre 1971, n. 1041** » (864)

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Nuove norme in materia di gestioni fuori

bilancio nell'ambito delle Amministrazioni dello Stato, in attuazione dell'articolo 3 della legge 25 novembre 1971, n. 1041 ».

Prego il senatore Alessandrini di riferire alla Commissione sul disegno di legge.

A L E S S A N D R I N I , *relatore alla Commissione.* In virtù della legge 25 novembre 1971, n. 1041, citata in titolo, il Genio civile non può più disporre dei fondi necessari all'espletamento degli accertamenti, dei rilievi e dell'attività di sorveglianza inerenti alle concessioni e alle autorizzazioni, cioè ai compiti che gli uffici del Genio civile sono chiamati a svolgere. Detti fondi debbono essere versati al Tesoro e, quindi, prelevati e utilizzati in relazione alle necessità.

La Corte dei conti ha già fatto alcune osservazioni in proposito e ha bloccato tutte le operazioni relative al rilascio delle concessioni e delle autorizzazioni e i fondi versati al Tesoro non sono più ritornati agli uffici del Genio civile (ora sezioni per le opere idrauliche in base al decreto del Presidente della Repubblica 15 gennaio 1972, n. 8), nè sono stati integrati i fondi per sopralluoghi, sicchè gli stessi uffici, non disponendo più nè di fondi dei privati, nè di fondi dello Stato, non hanno potuto svolgere i compiti e gli adempimenti dovuti, con evidente, notevole pregiudizio per le attività economiche nel settore delle concessioni e delle autorizzazioni.

Con il disegno di legge in esame si vuole ovviare all'inconveniente.

Sono pervenute osservazioni da parte della Corte dei conti perchè l'esazione delle quote a rimborso spese avviene in base a regolamenti (uno del 1895, uno del 1920) e non a leggi. Non può infatti esservi una gestione speciale che non sia regolata da una precisa norma di legge.

Ora, le soluzioni da adottare per consentire agli uffici del Genio civile di riprendere la loro attività nell'interesse di coloro che chiedono concessioni o autorizzazioni potevano essere tre: porre le spese di cui si è detto a carico dello Stato, e in questo caso sarebbe stato necessario disporre opportuni finanziamenti nello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici; por-

re le medesime spese in parte a carico dello Stato e in parte a carico del richiedente la concessione o l'autorizzazione; porre tutte le spese a carico del richiedente il quale, traendo benefici dalla concessione o autorizzazione, è giusto che ne sopporti anche i relativi oneri.

Vorrei ricordare ai colleghi che le concessioni consistono nel diritto di utilizzare tratti di spiagge lacuali, pertinenze idrauliche, acque pubbliche. Ad esempio, le golene del Po sappiamo che sono date in concessione a contadini i quali vi piantano dei pioppi che poi tagliano e vendono come materiale da cellulosa. Quanto alle autorizzazioni, esse riguardano le linee elettriche, le estrazioni di inerti (sabbie, ghiaie), la polizia idraulica fluviale, l'attraversamento di corsi di acqua, gli scarichi, gli impianti di pesca, eccetera. Tutto questo vasto settore è attualmente paralizzato.

Con il disegno di legge al nostro esame si stabilisce che le spese occorrenti per le istruttorie, i rilievi, gli accertamenti e i sopralluoghi relativi a domande per concessioni e autorizzazioni sono poste a carico dei richiedenti; tra tali spese sono comprese anche le indennità di missione spettanti in base alla legge 15 aprile 1961, n. 291. I colleghi sapranno che le misure delle indennità di missione sono: di 6.500 lire per i direttori generali, di 6.000 lire per gli ispettori generali, di 4.000 lire per i direttori; somme inferiori spettano ai funzionari di grado meno elevato. Alle indennità di missione vanno aggiunte le spese di trasporto.

Sono a carico del richiedente, inoltre, tutte le spese di pubblicazione sulla *Gazzetta Ufficiale* ed eventualmente sui Fogli annunci legali, quelle di sorveglianza e di collaudo. Questo è quanto previsto dall'articolo 2.

Con l'articolo 3 si indicano le modalità di determinazione delle somme che il richiedente deve versare, su invito motivato. La domanda si intende rinunciata in caso di mancato versamento delle somme richieste, non potendosi ammettere l'esistenza di una domanda alla quale non si può dare materialmente seguito.

Con l'articolo 4 si dispone che per la riscossione di eventuali crediti, derivanti dall'applicazione della legge, si applicano, in conformità dell'articolo 39 del testo unico delle leggi sulle acque e sugli impianti elettrici approvato con regio decreto 11 dicembre 1933, n. 1775, le disposizioni del testo unico 14 aprile 1910, n. 639, per la riscossione delle entrate patrimoniali. Si tratta di una procedura speciale: c'è un preavviso al debitore perchè faccia il proprio dovere, e una successiva ingiunzione perchè versi le somme dovute.

I versamenti, stabilisce l'articolo 5, sono effettuati in tesoreria con imputazione ad apposito capitolo da istituire nello stato di previsione dell'entrata. In relazione a tali versamenti verranno stanziati, con iscrizione ad apposito capitolo dello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici, a favore delle sezioni del Genio civile, le somme occorrenti per effettuare i sopralluoghi e tutti gli adempimenti necessari ad accertare la legittimità delle richieste di concessione o autorizzazione.

Questo il contenuto del disegno di legge. Riterrei opportuno che accanto agli obblighi del cittadino venissero sanciti anche i suoi diritti. Egli versa degli acconti; se le somme versate non sono sufficienti ad effettuare l'intera procedura l'ufficio si riserva di chiedergli la differenza: ha diritto di avere un rendiconto.

Proporrei pertanto di integrare l'articolo 3 del disegno di legge aggiungendo il seguente comma: « Delle somme introitate a norma della presente legge l'Amministrazione è tenuta a dare, a richiesta, rendiconto a coloro che le hanno versate ». Non ho nessuna difficoltà ad accettare emendamenti che rendano più solido e concreto il diritto del cittadino.

Non mi rimane, a questo punto, che raccomandare alla Commissione l'approvazione del disegno di legge che sblocca una situazione di disagio nei rapporti tra coloro che hanno bisogno di concessioni e autorizzazioni e la pubblica Amministrazione.

8<sup>a</sup> COMMISSIONE

19° RESOCONTO (23 maggio 1973)

M A D E R C H I . Chiederei un rinvio della discussione perchè il rappresentante del Governo non è presente. Debbo anzi lamentare l'assenza del rappresentante del Governo alla discussione di un provvedimento in sede deliberante.

P R E S I D E N T E . Se non si fanno altre osservazioni, accogliendo la richiesta del senatore Maderchi, il seguito della di-

scussione del disegno di legge è rinviato ad altra seduta.

*(Così rimane stabilito).*

*La seduta termina alle ore 20,40.*

SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI  
*Il consigliere parlamentare delegato per i resoconti stenografici*  
Dott. FRANCO BATTOCCHIO