

SENATO DELLA REPUBBLICA

IX LEGISLATURA

8^a COMMISSIONE PERMANENTE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

46° RESOCONTO STENOGRAFICO

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 31 LUGLIO 1985

Presidenza del Presidente SPANO Roberto

INDICE

Disegni di legge in sede deliberante

«Trattamento economico del personale preposto agli uffici marittimi minori» (1265), approvato dalla Camera dei deputati

(Discussione ed approvazione)

PRESIDENTE	Pag. 3, 4, 5 e <i>passim</i>
BISSO (PCI)	4, 9
CARTA, ministro della marina mercantile ...	5
MASCIADRI (PSI)	4
PAGANI Maurizio (PSDI)	5
PATRIARCA (DC), relatore alla Commissione .	3, 5
RASIMELLI (PCI)	5

«Disposizioni in materia di provvidenze per l'industria armatoriale» (1373), d'iniziativa del senatore Spano Roberto ed altri senatori

(Discussione ed approvazione con modificazioni)

PRESIDENTE	7, 9
------------------	------

BISSO (PCI)	Pag. 9
CARTA, ministro della marina mercantile ...	9
COLOMBO Vittorino (V.) (DC)	9
PATRIARCA (DC), relatore alla Commissione .	7, 9

«Disposizioni urgenti per fronteggiare i danni causati nel settore delle opere pubbliche dalle eccezionali avversità atmosferiche di gennaio e febbraio 1985» (1428), approvato dalla Camera dei deputati

(Discussione e approvazione)

PRESIDENTE	12, 13
COLOMBO Vittorino (V.) (DC)	13
GORGONI, sottosegretario di Stato per i lavori pubblici	13
LOTTI Maurizio (PCI)	12
MASCIADRI (PSI)	13
PADULA (DC), relatore alla Commissione ...	12, 13

8^a COMMISSIONE

46° RESOCONTO STEN. (31 luglio 1985)

«Interventi di ampliamento e di ammodernamento da attuare nei sistemi aeroportuali di Roma e Milano» (349-D), approvato dal Senato, modificato dalla Camera dei deputati, nuovamente modificato dal Senato e ulteriormente modificato dalla Camera dei deputati

(Discussione ed approvazione)

PRESIDENTE	Pag. 15, 17, 18 e <i>passim</i>
CARTIA (PRI)	17
COLOMBO Vittorino (V.) (DC)	17
GRASSI BERTAZZI, <i>sottosegretario di Stato per i trasporti</i>	18
LOTTI Maurizio (PCI)	17
MASCIADRI (PSI), <i>relatore alla Commissione</i>	15, 17, 18
PAGANI Maurizio (PSDI)	17

«Norme relative al risarcimento dovuto dal vettore stradale per perdita o avaria delle cose trasportate» (1403), d'iniziativa dei deputati Bernardi Guido ed altri; Ridi e Bocchi; Potì ed altri; approvato dalla Camera dei deputati

(Discussione ed approvazione)

PRESIDENTE	Pag. 19, 21, 22
CARTIA (PRI)	22
COLOMBO Vittorino (V.) (DC)	22
GORGONI, <i>sottosegretario di Stato per i lavori pubblici</i>	22
LOTTI Maurizio (PCI)	21
MASCARO (DC), <i>relatore alla Commissione</i> ..	19, 22
PAGANI Maurizio (PSDI)	22

La seduta inizia alle ore 9,50.

DISEGNI DI LEGGE IN SEDE DELIBERANTE

«Trattamento economico del personale preposto agli uffici marittimi minori» (1265), approvato dalla Camera dei deputati
(Discussione e approvazione)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: «Trattamento economico del personale preposto agli uffici marittimi minori», già approvato dalla Camera dei deputati.

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

PATRIARCA, *relatore alla Commissione*. Riferirò brevissimamente alla Commissione in merito a questo provvedimento che costituisce indubbiamente una misura inadeguata, parziale rispetto alla situazione del personale dell'amministrazione della Marina mercantile in sede periferica, poichè è a tutti noto che l'amministrazione periferica è prevalentemente affidata agli ufficiali e sottufficiali delle capitanerie di porto per mancanza di personale. In forza dell'articolo 16 del Codice della navigazione sono stati affidati questi approdi minori (che per la verità venivano considerati minori all'epoca del regio decreto del 1937, ma che hanno oggi assunto una rilevanza significativa) ad un personale incaricato che normalmente proviene dai ruoli dell'amministrazione statale in quiescenza e che viene chiamato a svolgere una serie di compiti abbastanza delicati con un emolumento *una tantum* di 1.094.000 lire all'anno per gli incaricati marittimi dei locamare e 842.000 lire all'anno per i delegati di spiaggia. Tenuto conto dell'incremento e dell'uso del demanio marittimo a fini turistici, anche con la crescita della nautica da diporto e le incombenze cui devono far fronte questi incaricati, il Ministero ha approntato il parziale disegno di legge in esame in attesa di una revisione generale di tutta la materia, nel tentativo di affidare la custodia e la manutenzione di questi uffici a personale dell'amministrazione stessa più qualificato e con una retribuzione più equa. Nelle more di questo disegno di legge che è collegato (il Ministro ce lo ricorderà) con l'attuazione del provvedimento più complessivo sulla difesa del mare, il Ministero ha fatto lo sforzo di raddoppiare queste cifre sia per quanto riguarda gli incaricati marittimi il cui emolumento viene portato a 2.000.000, sia per quanto riguarda i delegati di spiaggia per i quali l'importo complessivo arriva a 1.500.000 lire all'anno. Si tratta certamente di una misura insufficiente, ma comunque costituisce il segnale che l'amministrazione della Marina mercantile ha preso finalmente a cuore il problema di questo personale volenteroso che svolge un ruolo importante e significativo.

Nel provvedimento è prevista anche una limitazione di età per l'assunzione di questo personale, che non deve aver superato il

sessantaduesimo anno di età. Tale personale viene attinto tra i pensionati della pubblica amministrazione e non potrebbe essere altrimenti: si tratta di ex sottufficiali della Marina mercantile che svolgono queste mansioni e il limite di età lo si è voluto stabilire in quanto si tratta di incombenze che importano una certa prestanza fisica, in modo particolare per lo sviluppo della motonautica da diporto.

Raccomando alla Commissione di approvare rapidamente il provvedimento e rivolgo una raccomandazione anche al Ministro. Da tutti coloro i quali hanno rapporti con queste organizzazioni periferiche è sentita l'esigenza di portare avanti il disegno di legge complessivo che cancelli ingiustizie e sperequazioni.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

BISSO. Anch'io sono favorevole al provvedimento e per questo darò il mio voto favorevole.

Alle ragioni esposte dal relatore voglio aggiungere solo due considerazioni. Si potrà anche ritornare sul provvedimento in quanto lo stesso relatore ha fatto riferimento alla caratteristica di provvisorietà di questa legge, in attesa di una revisione più completa. La mia prima preoccupazione si riferisce alla possibilità di innalzare l'età da 62 a 65 anni; mi rendo conto che questo comporterebbe un ritorno del provvedimento alla Camera dei deputati, ma vorrei che si tenesse conto di questa possibilità. Per il resto mi sembra che ci troviamo di fronte ad uno di quei compiti, di quei lavori da ritenersi socialmente utili. Spesso si va alla ricerca di questo tipo di lavori soprattutto per quella parte di cittadini che vanno in pensione e che tuttavia possono ancora esplicare una propria attività; ciò di cui discutiamo costituisce un esempio di come si possa andare incontro a tali esigenze.

Come seconda questione vorrei raccomandare un riesame della materia nel più breve tempo possibile per ridefinire, alla luce delle nuove esigenze, le funzioni di questi delegati, anche aumentandone i poteri di intervento. Ho avuto occasione di parlare con alcuni delegati e tra le diverse questioni da loro sollevate vi è quella relativa ai poteri loro concessi per svolgere il compito cui sono chiamati, cioè quello di salvaguardare il patrimonio. Spesso, mi è stato detto, manca il dispositivo di legge necessario per permettere la salvaguardia di tale patrimonio, in particolare nelle zone del Sud e soprattutto per quanto riguarda certi insediamenti abitativi costruiti sul demanio. Questi incaricati, per svolgere la loro funzione di vigilanza e di difesa, devono essere posti nelle condizioni necessarie anche dal punto di vista dei poteri.

Con tali raccomandazioni dichiaro il parere favorevole del mio Gruppo sul disegno di legge in esame.

MASCIADRI. Nel prendere atto che il provvedimento odierno non risolve certamente l'insieme dei problemi del settore e nella speranza che il Ministro nel corso del suo intervento ribadisca la necessità - già sottolineata dal relatore - di considerare in modo più organico il complesso dei problemi relativi agli approdi minori, preannuncio il voto favorevole dei senatori socialisti.

PAGANI Maurizio. Desidererei conoscere, se possibile, il dato numerico relativo al personale preposto agli uffici marittimi minori.

CARTA, *ministro della marina mercantile*. Credo che si tratti all'incirca di un centinaio di persone.

PAGANI Maurizio. La mia domanda nasce da alcune perplessità sorte in me dalla considerazione dell'esiguità della cifra di 50 milioni prevista nel provvedimento.

PATRIARCA, *relatore alla Commissione*. Calcolando nella cifra di 50 milioni sia gli aumenti relativi alla prima che quelli relativi alla seconda categoria è possibile risalire all'incirca al numero delle persone interessate. Ricordo che gran parte degli uffici marittimi minori sono diretti da marescialli, mentre in alcuni trova impiego questa specie di personale volontario.

RASIMELLI. Quindi, se non ho capito male, si tratta all'incirca di 40-50 persone. Sinceramente pensavo fossero di più.

PATRIARCA, *relatore alla Commissione*. Certamente l'esiguità dello stanziamento può far sorgere qualche perplessità.

PRESIDENTE. Senatore Pagani, se non ho compreso male, lei comunque non propone un aumento delle somme messe a disposizione dal provvedimento.

PAGANI Maurizio. Non ho affatto intenzione di richiedere un aumento; la mia domanda è nata - come ho detto - da alcune perplessità che sono però state fugate.

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

PATRIARCA, *relatore alla Commissione*. Non ritengo di dover aggiungere altro a quanto detto nella relazione.

CARTA, *ministro della marina mercantile*. Desidero innanzi tutto ringraziare il relatore, senatore Patriarca, e gli altri oratori intervenuti per aver compreso perfettamente che siamo di fronte ad un provvedimento di emergenza e provvisorio. Esso anticipa un insieme di misure più organiche di ristrutturazione dell'amministrazione periferica della marina mercantile che dovrà tenere conto anche dell'evoluzione non solo giuridica ma anche economica dei concetti di patrimonio e di demanio, nonché della loro utilizzazione e difesa in relazione ad una richiesta sempre maggiore da parte dei cittadini.

Per quanto riguarda la questione degli approdi minori ribadisco il proposito, che finora le circostanze non mi hanno permesso di attuare, di svolgere al più presto presso la Commissione una ampia relazione sull'applicazione della legge di difesa del mare, relazione nella quale saranno anche indicate misure più organiche per garantire un efficace

servizio da parte dell'amministrazione periferica della marina mercantile in relazione ai nuovi compiti che le sono stati affidati, sia per quanto riguarda la tutela e la difesa delle coste sia a garanzia di un ordinato utilizzo di un enorme patrimonio ambientale che in passato non è stato forse sufficientemente protetto.

In questo spirito apprezzo senz'altro che gli onorevoli senatori abbiano colto la portata alquanto limitata del provvedimento in discussione, che tende soltanto a risolvere in termini di giustizia alcuni dei problemi più urgenti del personale preposto agli uffici in questione. Le misure previste hanno un carattere limitato anche nel tempo; infatti per il futuro il problema dovrà essere risolto in termini differenti. Debbo anche ricordare che vi è un confronto aperto tra coloro che preferirebbero impiegare personale più giovane e coloro che invece sono contrari a tale innovazione. Si tratta, come ho detto, di un confronto aperto al quale sarà data soluzione nel momento in cui all'amministrazione periferica della marina verrà dato un assetto più ordinato e meglio rispondente alle nuove esigenze.

Il provvedimento interessa - come è già stato rilevato - un numero alquanto limitato di persone che però svolgono compiti rilevanti in relazione soprattutto allo sviluppo del turismo e della nautica da diporto, che hanno reso sempre più importanti punti di approdo considerati marginali fino a qualche anno fa. Per maggiore informazione dirò che gli uffici marittimi locali sono diretti da un sottufficiale.

Per quanto riguarda il destino futuro dei delegati di spiaggia il Governo intende dare loro un assetto diverso nell'ambito della riforma organica dell'Amministrazione. Ciò sarà possibile con la completa attuazione della legge di difesa del mare, sulla quale - come ho già detto - alla ripresa dei lavori riferirò molto più ampiamente.

Ringrazio gli onorevoli senatori per aver compreso lo spirito reale di questa iniziativa, che tende a realizzare un minimo di giustizia nei confronti del personale cui sono affidate le funzioni amministrative negli approdi minori. Si tratta nella maggior parte dei casi di ex sottufficiali di marina, della guardia di finanza o dell'arma dei carabinieri, di persone che comunque hanno una precisa vocazione ad assolvere compiti di pubblico interesse e che lo fanno quasi con spirito di volontariato.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame e alla votazione dell'articolo unico. Ne do lettura:

~
Articolo unico.

Le misure delle retribuzioni annue lorde spettanti agli incaricati marittimi e ai delegati di spiaggia, nominati con decreto del Ministro della marina mercantile ai sensi del regio decreto 25 novembre 1937, n. 2360, sono stabilite nei seguenti importi annui, con effetto dal 1° gennaio 1984, per tutte le classi previste dall'articolo 5 del medesimo regio decreto:

- a) incaricati marittimi: lire 2.000.000;
- b) delegati di spiaggia: lire 1.500.000.

Gli aspiranti alla nomina ad incaricato marittimo e a delegato di spiaggia devono avere un'età non superiore a sessantadue anni.

Al maggior onere derivante dall'applicazione del precedente primo comma, valutato in lire cinquanta milioni annue, si provvede a carico del capitolo n. 2004 dello stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile per l'anno finanziario 1984 e corrispondenti capitoli degli esercizi successivi.

Poichè nessuno domanda di parlare, metto ai voti il disegno di legge nel suo articolo unico.

È approvato.

«Disposizioni in materia di provvidenze per l'industria armatoriale» (1373),
d'iniziativa del senatore Spano Roberto ed altri senatori
(Discussione e approvazione con modificazioni)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: «Disposizioni in materia di provvidenze per l'industria armatoriale», d'iniziativa dei senatori Spano Roberto, Patriarca e Bisso.

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

PATRIARCA, *relatore alla Commissione*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, nell'illustrare il contenuto del provvedimento debbo richiamarmi alla discussione svolta in sede di approvazione dei provvedimenti concernenti l'industria armatoriale, per il fatto che il disegno di legge oggi in discussione viene a soddisfare l'esigenza - già emersa in quell'occasione - di apportare una modifica ad un articolo di quel provvedimento approvato dalla Camera dei deputati relativo all'utilizzo della demolizione ai fini della costruzione di nuovo naviglio, a prescindere dal riferimento ai limiti di età del naviglio previsti dalla legge n. 848 del 1984.

La modifica proposta con l'articolo unico al nostro esame tende ad eliminare un vincolo, introdotto alla Camera, attinente alla necessità che la stessa impresa armatoriale che provvede alla nuova costruzione sia proprietaria della nave da demolire alla data del 1° gennaio 1985. Tale limitazione si è dimostrata un ostacolo in quanto riduce notevolmente la possibilità di applicazione della norma. Prescindendo dai limiti di età del naviglio da demolire, il Senato aveva posto l'accento sulla necessità di consentire al massimo il rinnovo della flotta per quanto concerne in particolare il comparto del cabotaggio. Per ottenere tale obiettivo occorre però rimuovere il vincolo introdotto dalla Camera; diversamente gli effetti pratici del provvedimento sarebbero in gran parte vanificati e si ridurrebbero le possibilità di far confluire in una unica operazione economica la costruzione di nuove unità accoppiata alla demolizione di navi in esercizio, anche attraverso libere e dinamiche contrattazioni sul mercato delle navi in esercizio. Il mercato in questione è molto complesso, ed in esso si dà spesso il caso che un armatore, che ha la capacità e la convenienza per farlo, decida di demolire il naviglio vetusto al fine di effettuare nuove costruzioni.

Per i motivi che ho sin qui esposto, in sede di approvazione del provvedimento già richiamato si ritenne di procedere alla predisposizione del disegno di legge oggi in discussione, che ha visto la luce grazie all'impegno del Presidente della Commissione, del senatore Bisso, nonché del sottoscritto.

Desidero sin d'ora preannunciare due emendamenti volti ad introdurre articoli aggiuntivi di carattere esplicativo, che bene si accordano con il titolo del provvedimento, che presenta un carattere molto più generale.

Il primo di tali emendamenti recita: «Il primo e il secondo comma dell'articolo 5 della legge 22 marzo 1985, n. 111, debbono intendersi applicabili anche ai fini dell'erogazione dei benefici di cui alla legge 14 agosto 1982, n. 599, in relazione ai contratti conclusi o ad attività intraprese in data anteriore al 1° luglio 1989». È a voi noto che la nostra Commissione ha voluto abolire l'obbligo della presentazione di una certificazione di bilancio da parte delle imprese che dovevano ottenere tali benefici sia per quanto riguarda gli armamenti che la cantieristica. È stato detto con molta chiarezza che questa certificazione di bilancio poteva costituire, specialmente per gli operatori medi minori, un appesantimento finanziario, talvolta pari al contributo che potevano ottenere. Per questa ragione si è deciso di abolire tale riferimento. Senonchè la Corte dei conti, nel registrare i decreti di concessione di contributo, ha trovato non regolare questa soluzione ed ha stabilito che solamente le imprese che intraprendevano iniziative dopo il 1984 potevano usufruire dei suddetti benefici.

Ora, voglio aprire una piccola parentesi. Lo scopo del legislatore nel cancellare la certificazione di bilancio per queste iniziative era quello di aiutare la nostra economia marittima in questo settore, in un momento congiunturale estremamente difficile. Dato che tutti sappiamo - il Ministro ce le potrà confermare - quanto sia inadeguata la struttura che predispone i decreti di concessione dei contributi e quanto sia lungo il loro *iter* burocratico, per il passaggio fra Corte dei conti, Ragioneria generale dello Stato e Ministero, si è pensato a questa soluzione. Questo per evitare che, a causa dell'alto costo del denaro - ripeto, per la situazione congiunturale, estremamente sfavorevole in questo momento - tali contributi perdano quell'efficacia che il Parlamento ed il Governo avevano inteso apportare a questo comparto industriale del nostro paese. Quando si vuole favorire un settore in crisi, è bene intervenire in tempo, con meccanismi snelli ed efficaci, altrimenti i benefici si perdono nel nulla. Ma questo è un discorso che riprenderemo in un altro momento.

L'altro emendamento da me presentato, tendente ad inserire un altro articolo aggiuntivo, ha soprattutto carattere esplicativo. Esso recita: «Le industrie armatoriali, che sono state riconosciute ai fini della fiscalizzazione come imprese industriali, devono legittimamente considerarsi imprese industriali anche ai fini dell'accesso ai fondi BEI». Questo emendamento è importante in quanto consente all'industria armatoriale di acquisire finanziamenti particolari, nell'ambito della Comunità, al pari delle altre industrie. Questo mi sembra giusto, dato che il Parlamento di recente ha votato una norma che parifica il settore industriale a quello armatoriale.

Credo di avere chiarito i motivi che mi hanno indotto a presentare i due emendamenti che ho appena illustrato. Pertanto ne raccomando l'approvazione unitamente al disegno di legge in esame.

PRESIDENTE. Ringrazio il relatore per la sua esposizione e dichiaro aperta la discussione generale.

BISSO. Signor Presidente, esprimo il parere favorevole del nostro Gruppo al disegno di legge in esame che, tra l'altro porta anche la nostra firma.

L'articolo unico di questo provvedimento accoglie un'esigenza fortemente sentita dall'industria delle demolizioni.

Il disegno di legge reca una modifica ad un articolo - del provvedimento concernente l'industria armatoriale - approvato dalla Camera dei deputati, articolo che creava grosse difficoltà al settore delle demolizioni e un blocco, o quasi, della sua attività. Tale articolo, quindi, dovrà essere modificato per le ragioni che sono state esposte in questa Commissione; il provvedimento in esame è il risultato della discussione su tale questione.

Ora, per quanto riguarda gli emendamenti presentati dal relatore, devo annunciare, in coerenza con quanto ho affermato in sede di discussione del provvedimento relativo all'industria armatoriale, la mia astensione su quello relativo alla certificazione dei bilanci, mentre esprimo parere favorevole sull'emendamento aggiuntivo riguardante i mutui della BEI, con la speranza che, andando incontro ancora una volta all'industria armatoriale, vi sia come contropartita una maggiore domanda di naviglio.

Purtroppo il tempo a nostra disposizione è limitato, quindi non posso dilungarmi oltre. Credo di avere ugualmente espresso, anche se in maniera molto concisa, il mio parere sulla questione al nostro esame.

COLOMBO Vittorino (V.). Signor Presidente, esprimo il parere favorevole del mio Gruppo sia sul disegno di legge al nostro esame, sia sugli emendamenti proposti dal relatore tendenti ad inserire articoli aggiuntivi. Desidero solo suggerire una modifica di carattere formale al testo del provvedimento. Secondo me infatti non è chiara la dizione: «non è richiesto il requisito della proprietà alla data del 1° gennaio 1985 della nave da demolire»; sarebbe più corretto se si sostituisse la suddetta frase con la seguente: «non è richiesto che il requisito della proprietà della nave da demolire sussistesse alla data del 1° gennaio 1985».

Inoltre per quanto riguarda il tonnellaggio è stato proposto un limite o no?

PATRIARCA, *relatore alla Commissione*. È stato proposto un emendamento con il quale si suggerisce di partire da 150 tonnellate.

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

CARTA, *ministro della marina mercantile*. Ringrazio il Senato per l'iniziativa diretta a rendere più incisivi i provvedimenti adottati.

Concordo con le motivazioni portate a sostegno della proposta di legge e degli emendamenti presentati.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame e alla votazione dell'articolo unico. Ne do lettura:

Articolo unico.

Ai fini dell'applicazione del titolo III della legge 11 dicembre 1984, n. 848, e successive modificazioni, non è richiesto il requisito della proprietà alla data del 1° gennaio 1985 della nave da demolire, qualunque ne sia il tonnellaggio, da parte della stessa impresa che provvede ad una nuova costruzione. Tale disposizione ha effetto a decorrere dal 1° gennaio 1985.

Il primo emendamento, di carattere formale, è stato presentato dal senatore Vittorino Colombo e tende a riformulare l'articolo unico:

«Ai fini dell'applicazione del titolo III della legge 11 dicembre 1984, n. 848, e successive modificazioni, non è richiesto che il requisito della proprietà della nave da demolire, qualunque ne sia il tonnellaggio, sussista alla data del 1° gennaio 1985 da parte della stessa impresa che provvede ad una nuova costruzione. Tale disposizione ha effetto a decorrere dal 1° gennaio 1985».

Metto ai voti l'emendamento.

È approvato.

Vi sono due emendamenti da me presentati. Il primo tende a recepire la condizione contenuta nel parere della 5^a Commissione permanente e pertanto è volto a togliere l'inciso «qualunque ne sia il tonnellaggio».

Il secondo emendamento è volto a trasformare l'ultimo periodo, riguardante la decorrenza della norma, in un comma autonomo.

Metto ai voti il primo degli emendamenti da me presentati.

È approvato.

Metto ai voti il secondo emendamento.

È approvato.

Metto ai voti l'articolo unico che nel testo modificato risulta così formulato:

«Ai fini dell'applicazione del titolo III della legge 11 dicembre 1984, n. 848, e successive modificazioni, non è richiesto che il requisito della proprietà della nave da demolire sussista alla data del 1° gennaio 1985 da parte della stessa impresa che provvede ad una nuova costruzione.

La disposizione di cui al precedente comma ha effetto a decorrere dal 1° gennaio 1985.

È approvato.

Sono stati infine presentati due emendamenti dal relatore, senatore Patriarca tendenti ad inserire nel disegno di legge due articoli aggiuntivi.

Do lettura del primo emendamento:

«Il primo e secondo comma dell'articolo 5 della legge 22 marzo 1985, n. 111, devono intendersi applicabili anche ai fini della erogazione dei benefici di cui alla legge 14 agosto 1982, n. 598, ed alla legge 14 agosto 1982, n. 599, in relazione a contratti conclusi oppure ad attività ed iniziative intraprese in data anteriore al 1° luglio 1984».

Do lettura del secondo emendamento:

«Ai fini dell'applicazione al settore dell'armamento delle disposizioni di cui all'articolo 3 della legge 27 dicembre 1973, n. 876, per la individuazione delle imprese che debbono essere considerate operanti nei territori di competenza della Cassa per il Mezzogiorno, è valido il criterio di cui al comma 6-bis dell'articolo 1 del decreto-legge 29 giugno 1984, n. 277, convertito, con modificazioni, dalla legge 4 agosto 1984, n. 430.

Per l'applicazione del criterio di cui al comma precedente, si considerano compartimenti ubicati nei territori del Mezzogiorno quelli comprendenti in tutto o in parte territori di competenza della Cassa per il Mezzogiorno».

Metto ai voti il primo emendamento presentato dal relatore.

È approvato.

Metto ai voti il secondo emendamento.

È approvato.

Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

È approvato.

La seduta è sospesa per la concomitanza di alcune votazioni in Aula.

I lavori vengono sospesi alle ore 10,40 e sono ripresi alle ore 11,15.

«Disposizioni urgenti per fronteggiare i danni causati nel settore delle opere pubbliche dalle eccezionali avversità atmosferiche di gennaio e febbraio 1985» (1428), approvato dalla Camera dei deputati
(Discussione e approvazione)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: «Disposizioni urgenti per fronteggiare i danni causati nel settore delle opere pubbliche dalle eccezionali avversità atmosferiche di gennaio e febbraio 1985», già approvato dalla Camera dei deputati.

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

PADULA, *relatore alla Commissione*. Il provvedimento costituisce in sostanza un intervento finanziario straordinario di 400 miliardi, elevabili con decreto del Ministro del tesoro fino a 500, per far fronte ai danni derivanti dalle eccezionali condizioni atmosferiche dei primi due mesi dell'anno 1985. Poichè il termine entro cui i comuni dovranno presentare le domande alla Cassa depositi e prestiti è stato già spostato dalla Camera dei deputati al 30 settembre, il carattere di urgenza di questo provvedimento mi sembra evidente. Si potrebbero fare considerazioni sulla inadeguatezza di questo stanziamento e sul fatto che il prelievo delle somme viene fatto in base alla lettera a) dell'articolo 9 della legge n. 55 che il Governo si è impegnato a reintegrare entro il febbraio del 1986, però dato il suo carattere di provvidenza immediata con riferimento ai danni derivati al complesso dei beni demaniali e alla viabilità, con esclusione della manutenzione ordinaria, il relatore non può che raccomandare l'approvazione del testo così come pervenutoci dalla Camera.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

LOTTI Maurizio. Devo esprimere il voto favorevole dei senatori comunisti al disegno di legge in esame, il cui contenuto è stato illustrato dal collega Padula il quale ha opportunamente indicato l'inadeguatezza dell'intervento finanziario. Condividiamo la preoccupazione del senatore Padula, consapevoli che i danni arrecati sono di dimensioni certamente superiori (voglio ricordare i danni alla viabilità) ed è pertanto sperabile che nel corso della redazione del bilancio 1986 e della legge finanziaria sia possibile non solo rispettare l'impegno, ma anche aggiungere ulteriori risorse per consentire il ripristino di opere certamente utili alla collettività.

Detto questo mi rimane da fare solo una raccomandazione. Premesso che entro il 30 settembre 1985 i comuni e le province interessate dovranno presentare domanda di mutuo, sono certo che nella sede di riparto il Ministero opererà con grande sollecitudine e mi auguro che il riparto dia risposte concrete e precise alle esigenze; spero altresì che si eviti nella misura del possibile di scegliere la strada di voler accontentare tutti con il rischio di non affrontare e di non risolvere le situazioni che appariranno, a seguito del vaglio che il Ministero farà, le più sofferenti. Con tale raccomandazione, convinti

dell'importanza e dell'urgenza del provvedimento, esprimo parere favorevole.

MASCIADRI. Brevemente per annunciare il voto favorevole del Gruppo socialista e per riferire una preoccupazione alla quale ha accennato il collega Lotti nel suo intervento. Io spero che non si operi a «pioggerella», cioè spero che i 400 miliardi elevabili a 500 non vengano dispersi in mille rivoli senza ottenere nessun effetto concreto che vada a sanare le ferite prodotte. Siamo abbastanza edotti per intendere la mia preoccupazione, atteso il fatto che molte volte provvedimenti precedenti sulla materia e su materie simili purtroppo hanno rischiato di seminare lire italiane svalutate in mille rivoli e questo sarebbe ancora una volta deleterio. Questi rivoli hanno fatto talvolta capo a pressioni non dico indebite, ma pressochè. Il mio augurio è dunque che la tentazione di disperdere soldi sia cancellata e prevalgano le vere necessità.

Con questa raccomandazione che passo per competenza al Ministro, il Gruppo socialista voterà a favore.

COLOMBO Vittorino (V.). Desidero preannunciare il voto favorevole dei senatori democratico-cristiani ed esprimere il nostro consenso alla relazione svolta dal senatore Padula, che condividiamo pienamente nelle motivazioni e nelle conclusioni.

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

PADULA, *relatore alla Commissione*. Ritengo di non dover aggiungere nulla alla relazione già svolta.

GORGONI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Desidero soltanto raccomandare l'immediata approvazione del provvedimento in discussione, per le stesse ragioni esposte dal relatore.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame e alla votazione degli articoli. Ne do lettura:

Art. 1.

1. Per fronteggiare le necessità derivanti dai danni provocati dalle eccezionali condizioni atmosferiche di gennaio e febbraio 1985 nel settore delle opere pubbliche, la Cassa depositi e prestiti è autorizzata a concedere mutui ai comuni ed alle province colpite, con ammortamento a carico dello Stato, per un importo globale di 400 miliardi di lire, a valere sui fondi previsti dalla lettera a) dell'articolo 9 del decreto-legge 28 febbraio 1983, n. 55, convertito, con modificazioni, nella legge 26 aprile 1983, n. 131, e successive modificazioni.

2. In caso di ulteriori necessità, il Ministro del tesoro, con propri decreti, può disporre l'elevazione del suddetto importo, sino ad un massimo di 500 miliardi di lire.

3. Le somme utilizzate per le finalità di cui al comma 1 sono rimesse a disposizione dei comuni che risultino destinatari dei mutui a valere sui

fondi previsti dalla lettera a) del succitato articolo 9 per l'esercizio 1985, nel mese di febbraio 1986.

È approvato.

Art. 2.

1. I mutui sono concessi esclusivamente per la riparazione dei danni prodotti dalla neve, dal gelo, da alluvioni o mareggiate alle opere di viabilità comunale o provinciale, alle reti di adduzione o di distribuzione dell'acqua e alle reti fognanti, con esclusione delle opere di manutenzione ordinaria.

2. Per gli edifici pubblici, di proprietà comunale o provinciale, destinati a fini istituzionali, il finanziamento è limitato al ripristino di porzioni di fabbricato o alla ricostruzione degli immobili crollati per la cause di cui al comma 1.

È approvato.

Art. 3.

1. La corrispondenza del finanziamento richiesto ai soli lavori connessi direttamente ai danni di cui al precedente articolo 2 deve essere asseverata:

a) da una dichiarazione congiunta del rappresentante legale dell'ente e del capo dell'ufficio tecnico, ove questo sia istituito;

b) da apposita certificazione del prefetto, sentito il capo dell'ufficio del genio civile competente per territorio.

2. Le domande di mutuo, corredate dall'attestazione dell'intervenuta approvazione del progetto esecutivo, devono pervenire alla Cassa depositi e prestiti, a pena di decadenza, entro il 30 settembre 1985. A tale fine fa fede il timbro a data della Cassa stessa.

3. In deroga alle norme vigenti, i mutui di cui alla presente legge possono essere assunti con delibera di giunta.

È approvato.

Art. 4.

La presente legge entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.

È approvato.

L'esame degli articoli è così esaurito.

Passiamo ora alla votazione finale.

Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

È approvato.

I lavori proseguono in altra sede dalle ore 11,25 alle ore 11,45.

«Interventi di ampliamento e di ammodernamento da attuare nei sistemi aeroportuali di Roma e Milano» (349-D), approvato dal Senato, modificato dalla Camera dei deputati, nuovamente modificato dal Senato e ulteriormente modificato dalla Camera dei deputati
(Discussione e approvazione)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: «Interventi di ampliamento e di ammodernamento da attuare nei sistemi aeroportuali di Roma e Milano», già approvato dal Senato, modificato dalla Camera dei deputati, nuovamente modificato dal Senato e ulteriormente modificato dalla Camera dei deputati.

Prego il senatore Masciadri di riferire sulle modificazioni introdotte dalla Camera dei deputati.

MASCIADRI, *relatore alla Commissione*. Onorevoli colleghi, come ha poc'anzi detto il Presidente, il provvedimento in discussione è stato oggetto di un tormentato *iter* parlamentare che lo ha visto rimbalzare già per ben tre volte da un ramo all'altro del Parlamento. Non ricorderò nei particolari la storia di questi passaggi - sia perchè il tempo è tiranno, sia perchè i colleghi certamente ne sono a conoscenza - ma ne riepilogherò brevemente i termini, che sono scanditi da alcune date principali.

La storia del provvedimento inizia il 28 giugno 1984 - poco più di un anno e un mese fa - con l'esame da parte di questa Commissione. Nel testo trasmesso al Senato il Ministro dei lavori pubblici indicava in 1.115 miliardi la somma da stanziare per effettuare gli interventi necessari nei due aeroporti intercontinentali della Malpensa e di Fiumicino. Di tale cifra - sulla quale noi avevamo concordato - 635 miliardi erano destinati all'aeroporto di Roma e 480 a quello milanese della Malpensa. Nel valutare l'entità di tale stanziamento occorre tener presente che la stesura del provvedimento risale al 1983. Nel periodo di un anno e mezzo trascorso dalla sua stesura all'inizio dell'esame in Senato la svalutazione ed il passare del tempo hanno contribuito alla diminuzione delle opere effettivamente realizzabili con le somme previste. A tale proposito desidero ricordare che allora questa Commissione avanzò la proposta - non condivisa purtroppo dal Ministro - di indicizzare gli stanziamenti previsti. Tale proposta, che a mio avviso era e rimane fondamentale, non fu accolta e a questo punto non è più - come è intuibile - riproponibile per cui non insisto ulteriormente su di essa.

Occorre, quindi, dare atto che le somme stanziare sono insufficienti a coprire i fabbisogni reali, cioè a soddisfare tutte le esigenze dei due sistemi aeroportuali in questione. È logico pertanto prevedere che fra non molto tempo dovremo tornare sull'argomento; infatti, non appena si sarà iniziato a spendere le somme a disposizione ci si renderà immediatamente conto che con esse si potranno iniziare solo alcune delle opere necessarie, molte delle quali non potranno essere completate. Non bisogna dimenticare che ci troviamo di fronte a due aeroporti di grandissima importanza e che occorre effettuare investimenti in un settore che è in continuo avanzamento e rinnovamento tecnologico. Ho voluto ricordare il problema della esiguità degli

stanziamenti, che mi sembra un fatto oggettivo, ma non insisto oltre su questo punto in quanto non ci interessa in questo momento.

Desidero, invece, soffermarmi in particolare sulle disposizioni recate dal terzo comma dell'articolo 4. Nel primo testo licenziato dal Senato si prevedeva che entro il limite del 20 per cento fosse possibile l'eventuale ricorso alla trattativa privata da parte dei concessionari, fatta salva naturalmente l'autorizzazione del Ministero dei trasporti. Ricordo che allora ci trovammo tutti d'accordo che si sarebbe ottenuta una situazione di maggiore chiarezza e trasparenza con l'apposizione di un limite preciso, la cui necessità ci era suggerita anche dalla considerazione di quanto era avvenuto nel passato.

La Commissione lavori pubblici della Camera, nella seduta del 1° agosto 1984, ha espresso però avviso contrario a tale nostra decisione, eliminando dal testo il limite da noi introdotto alla trattativa privata.

Il provvedimento è quindi tornato all'esame di questa Commissione per l'esame della modifica anzidetta, nonchè di altre modifiche introdotte dalla Camera sulle quali non mi soffermo in questo momento. In quell'occasione, per risolvere il problema dell'affidamento dei lavori attraverso una soluzione di mediazione elevammo il limite del ricorso alla trattativa privata dal 20 al 40 per cento, limite che era da ritenersi abbondante e sul quale si dichiararono d'accordo anche i dirigenti dei due aeroporti interessati con i quali avemmo uno scambio di vedute di carattere informale. Questo accordo testimoniava a favore del nostro tentativo di evitare la possibilità che la totalità delle opere potesse essere affidata in seguito a trattativa privata. Le ragioni del nostro rifiuto di tale eventualità sono alquanto intuibili e note già a tutti noi per cui non ritengo di doverle nuovamente richiamare.

Il provvedimento è poi nuovamente tornato all'esame dell'altro ramo del Parlamento, che ha ritenuto di cassare anche il nuovo limite introdotto al Senato. Ci troviamo così a dover esaminare per la terza volta il provvedimento in una situazione nella quale esistono due sole vie d'uscita: riproporre ancora una volta il nostro limite del 40 per cento oppure approvare il testo trasmessoci dall'altro ramo del Parlamento senza modificarlo. Desidero però ricordare che di avviso contrario all'introduzione di un limite al ricorso alla trattativa privata si era espressa anche la Commissione affari costituzionali della Camera in data 28 novembre 1984. Poichè è presumibile che oggi tale Commissione si esprimerrebbe nello stesso senso e poichè non è pensabile trascinare la questione all'infinito ritengo che sarebbe il caso, in ossequio ad un necessario senso di responsabilità, di procedere all'approvazione definitiva del provvedimento. In buona sostanza desidero dire che sono un po' amareggiato perchè ciò potrebbe costituire un segno di debolezza da parte nostra. In ossequio, dunque, ad un necessario e grande senso di responsabilità - *obtorto collo* in verità - propongo di accogliere il testo così come modificato dalla Camera dei deputati. Ritengo però opportuno prevedere almeno un ordine del giorno del seguente tenore:

«L'8^a Commissione permanente del Senato,
in relazione alle disposizioni recate dal terzo comma dell'articolo 4 del disegno di legge n. 349-D,

impegna il Governo:

a prevedere nell'atto di concessione che, qualora per l'affidamento dei lavori si intenda ricorrere alla trattativa privata, tale procedura si applichi entro il limite del 40 per cento dello stanziamento».

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

LOTTI Maurizio. Signor Presidente, sarò molto breve anche perchè concordo sostanzialmente con le affermazioni del collega Masciadri e con la sua relazione.

Noi del Gruppo comunista ci limitiamo a sottolineare la strana interpretazione che i colleghi della Camera dei deputati hanno voluto dare al nostro tentativo di introdurre nel disegno di legge un limite alla possibilità di ricorso alla trattativa privata. La nostra volontà era chiaramente ispirata da un principio di chiarezza, trasparenza e fermezza, invece questa volontà è stata interpretata come un invito al ricorso a tale strumento, e ciò non era nelle intenzioni della Commissione.

L'ordine del giorno del relatore Masciadri mi sembra molto chiaro, però non vorrei che anche questo desse luogo a interpretazioni di segno opposto, nonostante la sua chiarezza.

COLOMBO Vittorino (V.). Sul disegno di legge non aggiungo alcuna parola di commento, perchè ritengo che la vicenda sia sufficientemente nota, quindi mi associo alle considerazioni fatte dal relatore.

Per quanto riguarda l'ordine del giorno proposto dal senatore Masciadri sono dell'idea che questo non solo deve impegnare il Governo a porre un tetto massimo del 40 per cento qualora si intenda ricorrere alla trattativa privata, ma dovrà essere portato a conoscenza del Parlamento l'atto di concessione stesso. Questa ulteriore precisazione credo renderà più chiaro ciò che noi ci proponiamo.

MASCIADRI, *relatore alla Commissione*. Mi sembra giusto che il Parlamento ne venga informato.

PAGANI Maurizio. Signor Presidente, sono favorevole all'approvazione del provvedimento così come modificato dalla Camera dei deputati e concordo anche per quanto riguarda la presentazione di un ordine del giorno.

CARTIA. Anch'io concordo con quanto affermato dal relatore e, poichè ritengo urgente l'approvazione di questo disegno di legge, preannuncio il mio voto favorevole.

PRESIDENTE. Vorrei aggiungere qualcosa a quanto è stato finora affermato dai colleghi.

Reputo giuste le soluzioni adottate dalla Commissione nelle precedenti discussioni sul provvedimento. Però è passato del tempo senza che si arrivasse ad un accordo con la Camera dei deputati e, per ragioni che ritengo oscure, quest'ultima ha più volte modificato il testo

pervenute dal Senato. In particolare non comprendo le ragioni che hanno spinto la Commissione affari costituzionali della Camera dei deputati ad esprimere parere contrario al provvedimento. Ho avviato in via informale una serie di consultazioni con l'altro ramo del Parlamento affinché venisse approvato il testo così come modificato dal Senato, ma il tentativo è fallito e non ne comprendo le ragioni. Sull'accaduto sono sorte delle polemiche, anche da parte dell'Assoaeroporti, polemiche che hanno investito il sottoscritto in prima persona e la Commissione al completo. Tale atteggiamento non era neanche supportato da una conoscenza appena superficiale del testo del provvedimento. Si è parlato di danni finanziari inesistenti e ciò dimostra la superficialità e la disinformazione sull'argomento.

Mi sembra giusto a questo punto approvare il testo così come ci è pervenuto dalla Camera dei deputati, questo non perchè convinti ma per senso di responsabilità anche nei confronti dell'istituto che noi rappresentiamo.

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

MASCIADRI, *relatore alla Commissione*. Prendo atto del suggerimento del senatore Vittorino Colombo e propongo formalmente il mio ordine del giorno in questo testo:

«L'8^a Commissione permanente del Senato,

in relazione alle disposizioni recate dal terzo comma dell'articolo 4 del disegno di legge n. 349-D,

impegna il Governo:

a prevedere nell'atto di concessione che, qualora per l'affidamento dei lavori si intenda ricorrere alla trattativa privata, tale procedura si applichi entro il limite del 40 per cento dello stanziamento, nonchè a portare a conoscenza del Parlamento l'atto di concessione di cui al presente articolo».

(0/349-D/1/8)

PRESIDENTE. Ricordo che la Camera dei deputati ha modificato esclusivamente il terzo comma dell'articolo 4. Il testo di tale comma, approvato dalla Camera, è il seguente:

«La realizzazione delle opere, ivi compresi l'affidamento e la direzione dei lavori, è affidata in concessione alle società concessionarie delle gestioni aeroportuali. Nell'atto di concessione saranno definite le opere da eseguire e le relative priorità nonchè le norme per l'esecuzione dei lavori e per la disciplina, la sorveglianza ed il controllo da parte del Ministero dei trasporti nelle fasi di progettazione, esecuzione e collaudo».

GRASSI BERTAZZI, *sottosegretario di Stato per i trasporti*. Desidero innanzi tutto ringraziare il senatore Masciadri che per la terza o quarta volta ha svolto la relazione su questo provvedimento.

Accolgo l'ordine del giorno del relatore, compresa l'aggiunta proposta dal senatore Vittorino Colombo.

Con questa approvazione si conclude l'*iter* di un provvedimento settoriale che riguarda due grossi aeroporti, nella speranza che alla ripresa dei lavori, attraverso il piano nazionale dei trasporti e la ristrutturazione e l'ammodernamento di Civilavia si affronti organicamente la disciplina del settore aeroportuale.

PRESIDENTE. Metto ai voti la modifica apportata dalla Camera dei deputati al terzo comma dell'articolo 4.

È approvato.

Metto ai voti l'articolo 4 nel testo trasmessoci dalla Camera dei deputati.

È approvato.

Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

È approvato.

I lavori, sospesi alle ore 12, sono ripresi alle ore 15.

«Norme relative al risarcimento dovuto dal vettore stradale per perdita o avaria delle cose trasportate», (1403), d'iniziativa dei deputati Bernardi Guido ed altri; Ridi e Bocchi; Potì ed altri; approvato dalla Camera dei deputati
(Discussione e approvazione)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: «Norme relative al risarcimento dovuto dal vettore stradale per perdita o avaria delle cose trasportate», d'iniziativa dei deputati Bernardi Guido, Andreoli, Armellin, Balestracci, Bambi, Bianchi, Bonferroni, Briccola, Caccia, Carelli, Casini Carlo, Coloni, Contu, Corsi, D'Acquisto, Falcier, Ferrari Silvestro, Garavaglia, Ianniello, Lattanzio, Ligato, Malvestio, Napoli, Paganelli, Pasqualin, Patria, Perugini, Picano, Portatadino, Quietì, Rabino, Righi, Rinaldi, Russo Giuseppe, Saretta, Savio, Scaiola, Senaldi, Sinesio, Viscardi, Viti, Zampieri e Zoppi; Ridi e Bocchi; Potì, Sanguineti, Amodeo, Manchino, Sodano e Tempestini, già approvato dalla Camera dei deputati.

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

MASCARO, *relatore alla Commissione*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, questo disegno di legge relativo al risarcimento dovuto dal vettore stradale per la perdita o l'avaria delle cose trasportate è già stato approvato dalla Camera dei deputati, nonchè esaminato e discusso dalle varie categorie cui si riferisce che sono interessate alla sua definitiva approvazione. Tali categorie ricomprendono gli spedizionieri, i corrieri, gli autotrasportatori, gli assicuratori, ma anche gli utenti dell'attività.

Il trasporto stradale è l'unico comparto al quale si applicano ancora le norme del codice civile relative al contratto di trasporto, mentre per i trasporti marittimi ed aerei si applicano le norme del codice della navigazione e le convenzioni internazionali per quanto concerne il trasporto su circuiti internazionali. Lo stesso trasporto per ferrovia è regolato dalle «Condizioni e tariffe», approvate con decreto del Presidente della Repubblica, mentre il trasporto internazionale è regolato dalla «Convenzione di Berna».

Con il disegno di legge che abbiamo di fronte si è cercato di rispondere alle esigenze delle categorie interessate relative ad una regolamentazione - anche se per ora parziale - del settore, per lo meno per quanto concerne una riduzione del risarcimento del danno (e proprio questo è l'obiettivo primario di tale provvedimento).

In Italia la regolamentazione del trasporto stradale nazionale ha avuto vita alquanto travagliata e solo nel 1974 è stata varata la legge n. 298 che ha istituito l'Albo degli autotrasportatori e le tariffe obbligatorie a forcilla. Ciò che interessa comunque in modo particolare è che la legge n. 298 del 1974 non regola il contratto di trasporto su strada, ma semplicemente istituisce, come ho già detto, l'Albo degli autotrasportatori e le tariffe obbligatorie da applicarsi.

Con questo disegno di legge invece si vuole porre un limite massimo al risarcimento del danno, creando una distinzione tra i trasporti assoggettati al regime tariffario obbligatorio istituito con la legge n. 298 e i trasporti che invece ne sono stati esentati. La giustificazione di tale distinzione è evidente: le tariffe obbligatorie sono calcolate e si applicano ai trasporti a carico completo, che sono quelli a più basso valore unitario della merce trasportata. Infatti il premio assicurativo per i danni alle cose trasportate, che concorre a determinare il valore della tariffa obbligatoria, è relativo ad un massimale fissato attualmente dal regolamento di esecuzione della legge 6 giugno 1974, n. 298, in 250 lire al chilo. L'utenza che commissiona un trasporto soggetto a tariffazione obbligatoria sa di pagare un prezzo cui corrisponde quella copertura assicurativa.

Diverso è il caso di quei trasporti che, proprio per le loro caratteristiche di esecuzione, sono stati esentati dal regime tariffario della legge n. 298, tra cui innanzi tutto i trasporti di partite di peso inferiore ai 50 quintali, per i quali la vezione è solo un elemento del complesso servizio prestato.

Nel trasporto di collettame il valore unitario della merce è spesso molto elevato e le imprese specializzate in tale tipo di trasporto (corrieri) ne sono consapevoli. Ma anche in tale caso un limite, pur alto, all'ammontare del risarcimento è necessario per rendere conoscibile l'entità del rischio e programmabile la copertura assicurativa e per evitare che la perdita di un «collo anomalo» di valore elevatissimo travolga l'attività dell'impresa.

Fin dal 1977 il settore dell'autotrasporto ha visto avanzare proposte di legge limitative della responsabilità del danno, ma non si era mai arrivati ad un'iniziativa legislativa che affrontasse in maniera adeguata questo intervento. L'articolato che si sottopone al nostro esame è il frutto di incontri con le categorie interessate, da cui è scaturita l'esigenza di realizzare un'equa ripartizione del rischio tra

vettore, assicuratore ed utente del servizio di trasporto stradale nazionale.

Questa appena delineata è la premessa storica da cui trae origine il disegno di legge n. 1403. Esso è già stato approvato all'unanimità dalla Commissione trasporti della Camera e si compone di due articoli che appunto definiscono il criterio per arrivare alla delimitazione del tetto massimo del danno risarcibile. Infatti all'articolo 1 si stabilisce che per i trasporti di merci su strada di cui al titolo III della legge n. 298 del 1974 l'ammontare del risarcimento per perdita o avaria delle cose trasportate non può superare il massimale previsto dall'articolo 13, n. 4, della stessa legge. Per i trasporti merci su strada esenti dall'obbligo delle tariffe a forcilla, l'ammontare del risarcimento non può essere superiore, salvo diverso patto scritto antecedente alla consegna delle merci al vettore, a lire 12.000 per chilogrammo di peso lordo perduto o avariato. Si è a lungo dibattuto sulla congruità di tale cifra e si sono fatte diverse ipotesi ma, a seguito di una lunga e particolareggiata analisi della questione, dopo molteplici discussioni sull'argomento svolte in sede di Commissione, anche con la presenza delle categorie interessate, si è pervenuti a stabilire tale cifra.

All'articolo 2 si è considerato l'ammontare del risarcimento per danni prodotti alle cose trasportate su strada da veicoli destinati ad uso pubblico e dagli autobus destinati ad uso privato, sia per bagagli a mano che per quelli consegnati. Tale ammontare non può essere superiore a quanto stabilito per il trasporto marittimo ed aereo dalla legge 16 aprile 1954, n. 202.

La 2^a Commissione permanente del Senato, chiamata ad esprimere parere sul provvedimento, si dice favorevole all'articolo 1, purchè venga mantenuta la clausola che offre la possibilità di diverso patto scritto antecedente alla consegna delle merci al vettore. Per quanto riguarda l'articolo 2, secondo il parere della Commissione giustizia, non risultano chiare le ragioni che portano ad equiparare il limite massimo dell'ammontare del risarcimento per danni prodotti alle cose trasportate su strada a quello previsto per il trasporto marittimo ed aereo. In conclusione ritengo, stante il fatto che il presente provvedimento è vivamente atteso dalle categorie interessate ed è stato approvato all'unanimità dall'altro ramo del Parlamento di dover raccomandare ai colleghi di questa Commissione una rapida approvazione del disegno di legge che ho appena illustrato.

PRESIDENTE. Ringrazio il relatore per la sua esposizione e dichiaro aperta la discussione generale.

LOTTI Maurizio. Vorrei esprimere sinteticamente il favore dei senatori comunisti sul disegno di legge in esame, che è sostanzialmente simile ad altro disegno di legge presentato alla Camera dei deputati dal Gruppo comunista. Siamo di fronte ad una vicenda che era doveroso risolvere in via legislativa; con questo provvedimento verrà ad essere colmata una lacuna della legge n. 298. L'unica osservazione critica che avanziamo riguarda l'ammontare indicato nell'articolo 1 del disegno di legge, quantificato in lire 12.000 per chilogrammo di peso lordo perduto

o avariato; a nostro avviso tale somma avrebbe dovuto essere più elevata, ma non si tratta in questo caso di una questione di carattere pregiudiziale. Riteniamo che con questo provvedimento si siano ripartiti in modo equo i rischi del trasporto merci tra i diversi soggetti e per questo motivo esprimeremo voto favorevole sul disegno di legge in esame.

PAGANI Maurizio. Esprimo il voto favorevole del Gruppo socialdemocratico su questo provvedimento, associandomi alle considerazioni appena svolte dal relatore e dal collega Lotti.

COLOMBO Vittorino (V.). Il Gruppo della Democrazia cristiana si dichiara favorevole all'approvazione di questo disegno di legge, che intende far fronte ad un particolare aspetto della legislazione in materia di autotrasporto che risultava insufficientemente disciplinato e tale da provocare scompensi e danni a carico dei trasportatori nel caso di danneggiamento delle cose trasportate.

CARTIA. Esprimo il mio favore sul disegno di legge in esame; colgo l'occasione per chiedere al relatore se le norme in oggetto si applichino esclusivamente agli autotrasportatori iscritti all'Albo nazionale.

MASCARO, *relatore alla Commissione*. Rispondo senz'altro affermativamente al quesito posto dal senatore Cartia.

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

GORGONI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Il Governo sollecita una rapida approvazione del provvedimento in esame.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame e alla votazione degli articoli.
Ne do lettura:

Art. 1.

1. Per i trasporti di merci su strada soggetti al sistema di tariffe a forcella di cui al titolo III della legge 6 giugno 1974, n. 298, l'ammontare del risarcimento per perdita o avaria delle cose trasportate non può superare il massimale previsto dall'articolo 13, n. 4, della stessa legge e dai relativi regolamenti di esecuzione.

2. Per i trasporti di merci su strada esenti dall'obbligo delle tariffe a forcella, l'ammontare del risarcimento non può essere superiore, salvo diverso patto scritto antecedente alla consegna delle merci al vettore, a lire 12.000 per chilogrammo di peso lordo perduto o avariato.

È approvato.

Art. 2.

L'ammontare del risarcimento per danni prodotti alle cose trasportate su strada dai veicoli destinati ad uso pubblico e dagli

autobus destinati ad uso privato, sia per bagagli a mano che per quelli consegnati, non può essere superiore a quanto stabilito per il trasporto marittimo ed aereo dalla legge 16 aprile 1954, n. 202.

È approvato.

L'esame degli articoli è così esaurito.

Passiamo alla votazione finale.

Poichè nessuno domanda di parlare, metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

È approvato.

I lavori terminano alle ore 15,35.

SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

Il Consigliere parlamentare preposto all'Ufficio centrale e dei resoconti stenografici

DOTT. ETTORE LAURENZANO