SENATO DELLA REPUBBLICA

VII LEGISLATURA

8ª COMMISSIONE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

12° RESOCONTO STENOGRAFICO

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 11 MAGGIO 1977

Presidenza del Presidente TANGA

INDICE

DISEGNI DI LEGGE

IN SEDE DELIBERANTE

« 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 » **(416)**
(Seguito della discussione e rinvio)

PRESIDENTE . . . . . *Pag.* 170, 172
BAUSI (*DC*), *relatore alla Commissione* 170, 171
DEGAN, *sottosegretario di Stato per i trasporti* 171, 172
PISCITELLO (*PCI*) 171

« Istituzione di una tassa per l'utilizzazione delle installazioni e del servizio di assistenza alla navigazione aerea in rotta » **(562)** (*Approvato dalla Camera dei deputati*)
(Seguito della discussione e approvazione con modificazioni)

PRESIDENTE . . . *Pag.* 172, 173, 174 e *passim*
DEGAN, *sottosegretario di Stato per i trasporti* 173, 174
GUSSO (*DC*), *relatore alla Commissione* . . 172 173, 174
SGHERRI (*PCI*) 173, 175

« Estensione dei benefici della legge 2 febbraio 1962, n. 37, ai ferrovieri combattenti della guerra 1915-18 » **(636)**
(Rinvio della discussione)

PRESIDENTE 175

La seduta ha inizio alle ore 10.

A V E L L O N E , *segretario, legge il processo verbale della seduta precedente, che è approvato.*

IN SEDE DELIBERANTE

« 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" » (416)

(*Seguito della discussione e rinvio*)

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca il seguito della 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" ».

Poichè nessuno chiede di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale. Passiamo pertanto all'esame dei singoli articoli, di cui do lettura:

Art. 1.

Il testo dell'articolo 13, § 4, delle « Condizioni e tariffe per i trasporti delle persone sulle ferrovie dello Stato », approvate con regio decreto-legge 11 ottobre 1934, n. 1948, convertito nella legge 4 aprile 1935, n. 911, e successive modificazioni, è modificato come segue:

« 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 predetto articolo 13 viene aggiunto il seguente § 5:

« *Responsabilità in caso di incidenti nucleari.* — Per i danni derivanti da un incidente nucleare, da qualunque causa determinato, si applicano le disposizioni della legge 31 dicembre 1962, n. 1860 ».

B A U S I , *relatore alla Commissione* Propongo due emendamenti. Il primo tendente a sostituire la parte iniziale del primo comma con le parole seguenti: « All'articolo 13 delle "Condizioni e tariffe per i trasporti delle persone sulle ferrovie dello Stato" approvate con regio decreto-legge 11 ottobre 1934, n. 1948, convertito nella legge 4 aprile 1935, n. 911, e successive modificazioni, il paragrafo 4 è sostituito dal seguente: ». Il secondo emendamento è inteso a sostituire la parte iniziale del secondo comma con la seguente: « Al predetto articolo 13 è aggiunto, in fine, il seguente paragrafo 5: ».

I suddetti emendamenti erano già stati preannunciati nella precedente seduta, in cui giungemmo sostanzialmente ad una definizione della parte generale nel senso che riconoscemmo concordemente che la nuova normativa risponde alla esigenza, da noi valutata all'inizio della discussione come comune: quella, cioè, di facilitare l'azione, da parte del privato cittadino, per il risarcimento dei danni derivanti da sinistri ferroviari. Ora, però, mentre quelle di cui sopra sono modifiche di carattere più che altro formale, si è appalesata la necessità, dopo un più attento esame, di apportarne altre di carattere sostanziale, implicanti valutazioni di natura politica anche da parte del Governo.

Ad esempio, il testo vigente dell'articolo 13, paragrafo 4, delle « Condizioni e tariffe per i trasporti delle persone sulle ferrovie dello Stato » viene modificato dall'articolo 1 come segue: « Se il viaggiatore, dal momento in cui sale sul mezzo di trasporto fino a quando ne discende, subisce un danno alla persona... »; la modifica consiste cioè nell'aggiunta delle parole « dal momento in cui sale sul mezzo di trasporto fino a quando ne discende ». Ora c'è da domandarsi se tale aggiunta sia opportuna, perchè, anzichè eliminare i motivi di conflittualità, potrebbe intensificarli, estendendo la casistica all'infinito. Ritengo pertanto che sarebbe preferibile sopprimere l'inciso.

Parimenti, al secondo comma, sarebbe preferibile modificare la dizione come segue: « Per i danni conseguenti da incidente nucleare quale è definito dall'articolo 1, let

tera *a*) della legge 31 dicembre 1962, n. 1860, si applicano le disposizioni del decreto del Presidente della Repubblica 10 maggio 1975, n. 519 ». Infatti la legge del 1962 definisce esattamente quel tipo di incidente, evitando ogni possibilità di equivoco.

P I S C I T E L L O . Concordo col relatore per quanto riguarda l'emendamento soppressivo prospettato, sembrandomi che in tal modo la tutela del viaggiatore sarebbe più ampia. Oltretutto in tal modo rimarrebbe la formulazione tuttora vigente, che non c'è ragione di modificare.

Circa la responsabilità in caso di incidente nucleare, ho qualche preoccupazione circa la qualità e il tipo di vettore. Ad ogni modo, poichè il relatore afferma che in proposito si esprime chiaramente la legge numero 1860 del 1962, penso potrebbe darci qualche ulteriore chiarimento.

B A U S I , *relatore alla Commissione*. La legge 31 dicembre 1962, n. 1860, all'articolo 1, dopo aver definito la terminologia, stabilisce al punto *a*): « per "incidente nucleare" si intende ogni fatto o serie di fatti aventi la stessa origine che abbiano causato un danno sempre che questo fatto o questi fatti o alcuni dei danni da essi causati provengano o risultino dalle proprietà radioattive oppure dalla combinazione delle dette proprietà radioattive e di quelle tossiche, esplosive o comunque dannose dei combustibili nucleari o dei prodotti o residui radioattivi ». Quindi l'incidente nucleare è quello che avviene in questo quadro.

A proposito del trasporto, poi, l'articolo 5 della stessa legge stabilisce:

« Il trasporto delle materie fissili speciali e delle materie radioattive, in quantità soggetta all'obbligo della denunzia, deve essere effettuato da vettori terrestri, marittimi ed aerei autorizzati con decreto del Ministro dell'industria e del commercio, rispettivamente di concerto con i Ministri dei trasporti, della marina mercantile e della difesa.

Parimenti, possono essere concesse speciali autorizzazioni per i trasporti singoli a vettori che siano di volta in volta autorizzati con provvedimento del Ministro dell'industria e del commercio, di concerto con il Ministro interessato.

Con decreto del Presidente della Repubblica, sentito il Consiglio dei ministri, su proposta dei Ministri competenti, di concerto con il Minstro dell'industria e del commercio, udito il parere del Comitato nazionale per l'energia nucleare, sono emanate le norme regolamentari relative al trasporto delle materie fissili speciali e delle materie radioattive, in accordo con le norme di base fissate dalla Comunità europea dell'energia atomica ».

La suddetta legge è stata successivamente modificata dal decreto del Presidente della Repubblica 10 maggio 1975, n. 519, che ora non ho a disposizione; comunque non credo vi siano state modifiche sostanziali in proposito.

D E G A N , *sottosegretario di Stato per i trasporti*. Poichè mi sembra si stiano concretando ancora nuovi emendamenti, e non solo all'articolo 1 ma a tutti gli articoli, desidererei poterli esaminare in maniera approfondita per avere un quadro di carattere generale.

Ad ogni modo vorrei ricordare che il provvedimento prevede l'inversione dell'onere della prova. Ora, quando la situazione era all'inverso, la definizione dei luoghi e delle modalità dell'incidente poteva anche essere meno precisa; ma mi sembra di dover affermare che, nel momento in cui l'onere della prova viene posto a carico dell'Amministrazione, la determinazione delle cause dell'incidente deve essere il più possibile circostanziata, per cui lo stabilire che il cittadino è considerato viaggiatore dal momento in cui sale sul treno fino a quello in cui ne discende mi sembra possa assicurare la necessaria tutela dell'Amministrazione stessa. Se invece lasciassimo la responsabilità di quest'ultima semplicemente in connessione con l'esercizio dell'attività ferroviaria, non esisterebbero più limiti.

P I S C I T E L L O . Ma la responsabilità sarebbe sempre riferita al viaggiatore, non

ad altri, ed il viaggiatore è tale finchè non esce dallo scalo ferroviario. A parte ciò, esiste comunque una responsabilità dell'amministrazione per incidenti che avvengono nell'ambito del servizio.

D E G A N , *sottosegretario di Stato per i trasporti*. Stiamo discutendo un disegno di legge per modificare la legge precedente ed obblighiamo l'amministrazione ferroviaria a pagare comunque, a meno che non sia in grado di dimostrare che non vi è sua colpa.

B A U S I , *relatore alla Commissione*. Vi è una preoccupazione, ed è questa: sotto un certo profilo, il nuovo disegno di legge consente agevolazioni di carattere procedurale perchè in passato il cittadino doveva dimostrare l'anormalità del servizio per avere automaticamente diritto al risarcimento del danno. Responsabilmente, è stato detto da parte dell'amministrazione ferroviaria e dal Governo che questa regola andava modificata non potendosi addebitare al cittadino l'onere di dimostrare l'anormalità del servizio. Dietro al fatto procedurale, però, vi era una sostanza, e cioè il viaggiatore veniva tutelato dal momento in cui entrava nella sede ferroviaria e fino al momento in cui ne usciva. Tale provvedimento, infatti, si inserisce in un quadro generale rappresentato dalla norma del 1934 che regolamenta tutto, dal funzionamento degli scali ferroviari, alle sale d'aspetto, eccetera. Quindi, se noi diciamo che tali regole ormai non valgono più in quanto nelle stazioni ci va chi vuole, allora le dobbiamo sopprimere.

P R E S I D E N T E . Vorrei pregare il relatore di prendere contatto con il rappresentante del Governo al fine di portare qui in Commissione un testo accettabile, da approvare in via definitiva. Proporrei, quindi, di rinviare il seguito della discussione ad altra seduta.

Poichè non si fanno osservazioni, così rimane stabilito.

« Istituzione di una tassa per l'utilizzazione delle installazioni e del servizio di assistenza alla navigazione aerea in rotta » (562)
(*Approvato dalla Camera dei deputati*)
(*Seguito della discussione e approvazione con modificazioni*)

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Istituzione di una tassa per l'utilizzazione delle installazioni e del servizio di assistenza alla navigazione area in rotta », già approvato dalla Camera dei deputati.

Ricordo che nella scorsa seduta sono stati approvati i primi sei articoli ed è stata nominata una Sottocommissione per l'approfondimento degli emendamenti relativi agli articoli 7 e successivi del disegno di legge in argomento. Do lettura dell'articolo 7.

Art. 7.

Sono esentati dal pagamento della tassa di cui all'articolo 1:

gli aeromobili di Stato o in servizio di Stato;

gli aeromobili che effettuano voli predisposti dallo Stato per il controllo delle installazioni per l'assistenza alla navigazione aerea;

gli aeromobili che effettuano voli di addestramento;

gli aeromobili che ritornano all'aeroporto di partenza senza aver effettuato atterraggi intermedi;

gli aeromobili fino al peso massimo al decollo di chilogrammi 2.000;

gli aeromobili stranieri, sia di Stato che privati, sotto condizione di reciprocità

G U S S O , *relatore alla Commissione*. La Sottocommissione è stata del parere di sopprimere l'ultimo punto: « gli aeromobili stranieri, sia di Stato che privati, sotto condizioni di reciprocità » e di aggiungere al primo punto, dopo le parole « gli aeromobili », le altre: « nazionali e stranieri ».

Restava da risolvere il problema di consentire al Governo di negoziare con altri Stati le modalità di espletamento di questo servizio e le eventuali esenzioni totali e parziali. Si è rilevato che con la soppressione dell'ultimo punto si consente al Governo di negoziare nel miglior modo possibile.

Per quanto riguarda i tempi lunghi che intervengono fra il momento della negoziazione e la ratifica da parte del Parlamento, mi si è fatto notare che esiste l'istituto della esecuzione provvisoria degli accordi internazionali. Devo, peraltro, rilevare che la dizione era nel testo che il Governo ha presentato alla Camera e che costituiva il primo comma dell'articolo 9, il quale può essere interpretato, quanto meno, come una semplice ratifica di accordi intervenuti fra la compagnia di bandiera italiana e le altre compagnie. Quindi, escludendo tale dizione (vorrei conoscere al riguardo il parere del rappresentante del Governo), il Governo medesimo appare ampiamente libero di negoziare nel miglior modo possibile nell'interesse del paese.

S G H E R R I . Mi associo a quanto è stato rilevato dal relatore.

D E G A N , *sottosegretario di Stato per i trasporti.* Il Governo non può non ribadire alcune perplessità di fondo nel senso che la previsione del testo originario consentiva l'esenzione in via immediata, con decreto del Ministro dei trasporti, senza ricorrere ad un provvedimento di provvisoria esecutività. Peraltro, il Governo si rimette alla Commissione.

P R E S I D E N T E . Poichè nessun altro domanda di parlare, metto ai voti l'emendamento aggiuntivo proposto dal senatore Gusso al primo punto.

È approvato.

Metto ai voti l'emendamento soppressivo dell'ultimo punto proposto dal senatore Gusso.

È approvato.

Metto ai voti l'articolo 7, quale risulta con gli emendamenti testè approvati.

È approvato.

Art. 8.

Con decreto del Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro del tesoro, sono stabiliti i termini e le modalità per l'accertamento, la riscossione e il versamento all'Erario della tassa di cui all'articolo 1.

G U S S O , *relatore alla Commissione.* A quest'articolo proporrei un emendamento aggiuntivo suggerito dalla Sottocommissione, così formulato: « Agli adempimenti di cui al comma precedente provvede la Direzione generale dell'aviazione civile ».

D E G A N , *sottosegretario di Stato per i trasporti.* In linea di principio, il Governo non può non essere d'accordo dal momento che aveva proposto nel testo originario l'istituzione di un ufficio che ha sollevato molte perplessità nell'altro ramo del Parlamento. La dizione andrebbe comunque integrata perchè accollerebbe alla direzione dell'aviazione civile tutti i compiti di applicazione del decreto del Ministro dei trasporti e del Ministro del tesoro.

Allo scopo, bisognerebbe aggiungere un sub-emendamento, la previsione cioè che la direzione generale dell'aviazione civile si potrà avvalere dei servizi di contabilizzazione e di elaborazione dei dati istituiti nell'ambito delle Amministrazioni dello Stato anche ad ordinamento autonomo. Infatti, la direzione medesima potrebbe trovarsi assolutamente non in grado di applicare questi metodi o di usare gli strumenti a disposizione.

G U S S O , *relatore alla Commissione.* Poichè vi è un ordine del giorno votato all'unanimità dalla Camera su quest'argomento, si potrebbe dire, se i colleghi sono d'accordo, che « Agli adempimenti di cui al comma precedente provvede la direzione generale dell'aviazione civile, la quale potrà all'uopo avvalersi dei servizi di contabilizzazione e di

elaborazione dei dati istituiti nell'ambito delle Amministrazioni dello Stato, anche a ordinamento autonomo ».

D E G A N , *sottosegretario di Stato per i trasporti.* Aderisco a questa formula, perchè non esclude la necessità di proporre la costituzione di un ufficio *ad hoc* presso la direzione generale dell'aviazione civile.

P R E S I D E N T E . Poichè nessun altro domanda di parlare, metto ai voti l'emendamento aggiuntivo proposto dal relatore, quale risulta nella sua ultima formulazione.

È approvato.

Metto ai voti l'articolo 8, quale risulta con l'emendamento testè approvato.

È approvato.

Art. 9.

In caso di omesso o ritardato pagamento della tassa si applica la soprattassa del cinquanta per cento della somma non versata; si applicano altresì gli interessi di mora previsti dalla legge 26 gennaio 1961, n. 29, e successive modificazioni e integrazioni.

È approvato.

Art. 10.

Sono solidalmente tenuti al pagamento delle tasse e delle soprattasse e degli interessi previsti dalla presente legge l'esercente ed il proprietario dell'aeromobile.

È approvato.

Art. 11.

Il Ministro dei trasporti è competente a decidere su tutte le controversie relative alla tassa e alla soprattassa contemplate nella presente legge. Avverso tale decisione è ammesso ricorso dinanzi l'autorità giudiziaria entro il termine di mesi sei dalla notificazione della decisione medesima.

È approvato.

Art. 12.

Per la riscossione di quanto dovuto ai sensi della presente legge si applicano le disposizioni contenute nel testo unico delle norme per la riscossione delle entrate patrimoniali, approvato con regio decreto 14 aprile 1910, n. 639, e successive modificazioni ed integrazioni.

È approvato.

Art. 13.

I proventi derivanti dall'applicazione delle tasse e soprattasse previste dalla presente legge sono riservati all'Erario e devono essere versati in apposito capitolo dello stato di previsione dell'entrata statale.

È approvato.

Art. 14.

La presente legge entra in vigore nove mesi dopo la sua pubblicazione.

G U S S O , *relatore alla Commissione.* A questo riguardo, debbo ricordare l'emendamento proposto nella scorsa seduta dal senatore Sgherri, tendente a ridurre a sei mesi tale termine.

D E G A N , *sottosegretario di Stato per i trasporti.* Al fine di non dover tornare qui a chiedere una proroga per l'applicazione di questa legge, insisto perchè resti almeno il termine di nove mesi (alla Camera, il Governo aveva chiesto dodici mesi). Conosco i problemi a cui deve andare incontro l'Amministrazione e nove mesi costituiscono il tempo minimo necessario, tanto più che se la

norma entrerà in vigore prima dell'estate, vi saranno i mesi estivi che non sono notoriamente molto produttivi sul piano dell'attività organizzativa pubblica ed anche privata.

Pertanto, vorrei pregare la Commissione di mantenere inalterati i nove mesi. Non saranno tre mesi in più o in meno che danneggeranno l'economia italiana.

S G H E R R I . Prendo atto delle dichiarazioni del sottosegretario Degan e non insisto sull'emendamento.

P R E S I D E N T E . Propongo un emendamento formale tendente ad aggiungere, in fine, le parole: « sulla *Gazzetta Ufficiale* ». Poichè nessuno domanda di parlare, lo metto ai voti.

È approvato.

Metto ai voti l'articolo 14, quale risulta con l'emendamento testè approvato.

È approvato.

Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

È approvato.

« Estensione dei benefici della legge 2 febbraio 1962, n. 37, ai ferrovieri combattenti della guerra 1915-18 » (636)

(*Rinvio della discussione*)

P R E S I D E N T E . Non essendo ancora pervenuti i pareri della 1ª e della 5ª Commissione, propongo di rinviare la discussione del disegno di legge alla prossima settimana.

Non facendosi osservazioni, così rimane stabilito.

La seduta termina alle ore 10,40.

SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI
Il consigliere parlamentare delegato per i resoconti stenografici
DOTT GIULIO GRAZIANI