SENATO DELLA REPULIBBCA

IV LEGISLATURA

7ª COMMISSIONE

(Lavori pubblici, trasporti, poste e telecomunicazioni e marina mercantile)

MARTEDÌ 30 MAGGIO 1967

(94ª seduta, in sede deliberante)

Presidenza del Presidente GARLATO

INDICE

DISEGNI DI LEGGE

« Norme per l'applicazione di dispositivi di sicurezza sugli autoveicoli » **(29)** (*D'iniziativa del senatore Granzotto Basso*) **(Seguito della discussione e rinvio):**

PRESIDENTE . . . . . *Pag.* 1283, 1284, 1285
CROLLALANZA 1285
DE UNTERRICHTER, *relatore* 1283, 1284
GUANTI 1285
JERVOLINO 1284
LOMBARDI 1285
LUCCHI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile* 1284

« Modifica dell'articolo 20 della legge 21 novembre 1955, n. 1108, relativa alle concessioni di viaggio sulle Ferrovie dello Stato » **(1720)** (*D'iniziativa dei senatori Battaglia ed altri*) **(Discussione ed approvazione)** (1):

PRESIDENTE 1289, 1292, 1293
CROLLALANZA 1293
GENCO 1292
JERVOLINO, *relatore* 1290, 1292
LOMBARDI . . . . . *Pag.* 1293
LUCCHI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile* 1292, 1293
MASSOBRIO 1291

« Modifica agli articoli 57 e 91 del testo unico delle norme sulla circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393 » **(2159)** (*D'iniziativa dei deputati Fabbri Riccardo ed altri*) (*Approvato dalla Camera dei deputati*) **(Seguito della discussione ed approvazione con modificazioni):**

PRESIDENTE 1280, 1282, 1283
ADAMOLI 1281, 1282, 1283
CROLLALANZA 1283
DERIU, *relatore* 1280
LUCCHI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile* 1281, 1282

« Autorizzazione di spesa di lire due miliardi per il completamento di edifici demaniali autorizzati da leggi speciali » **(2207) (Discussione ed approvazione):**

PRESIDENTE 1285, 1286, 1287, 1289
CROLLALANZA 1287, 1288
DE' COCCI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici* 1288
FERRARI Francesco, *relatore* 1285, 1288
GUANTI 1287
GENCO 1286
MASSOBRIO 1287

(1) Durante la discussione, il titolo del disegno di legge è stato così modificato: « Interpretazione autentica dell'articolo 20 della legge 21 novembre 1955, n. 1108, relativa alle concessioni di viaggio sulle Ferrovie dello Stato ».

La seduta è aperta alle ore 10,15.

Sono presenti i senatori: Adamoli, Corbellini, Crollalanza, Deriu, de Unterrichter, Fabretti, Ferrari Francesco, Focaccia, Gaiani, Garlato, Genco, Giancane, Giorgetti, Guanti, Jervolino, Lombardi, Massobrio, Murgia, Spasari, Spataro, Tomassini, Vergani e Vidali.

Intervengono i Sottosegretari di Stato per i lavori pubblici de' Cocci e per i trasporti e l'aviazione civile Lucchi.

L O M B A R D I , *Segretario, legge il processo verbale della seduta precedente, che è approvato.*

Seguito della discussione e approvazione, con modificazioni, del disegno di legge d'iniziativa dei deputati Fabbri Riccardo ed altri: « Modifica agli articoli 57 e 91 del testo unico delle norme sulla circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393 » (2159) (*Approvato dalla Camera dei deputati*)

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge d'iniziativa dei deputati Fabbri Riccardo, Amadei Giuseppe, Baldani Guerra, Di Piazza, Macchiavelli e Usvardi: « Modifica agli articoli 57 e 91 del testo unico delle norme sulla circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, numero 393 », già approvato dalla Camera dei deputati.

Prego il relatore, senatore Deriu, di riassumere i termini della precedente discussione.

D E R I U , *relatore*. Onorevoli senatori, pochissime parole saranno sufficienti per chiarire le questioni rimaste in discussione circa i poteri del Prefetto e dell'Ispettorato della motorizzazione civile in materia di sospensione della patente e della carta di circolazione.

È stato accertato che competente a rilasciare o a ritirare la patente è sempre il Prefetto, il quale solo in taluni casi, mi pare che siano tre, deve sentire l'Ispettorato della motorizzazione in ordine a questioni prettamente tecniche; in tutti gli altri casi il Prefetto, pur avendo, naturalmente, la facoltà di richiedere tale parere, non è obbligato a farlo.

Al contrario, il rilascio o il ritiro della carta di circolazione compete esclusivamente all'Ispettorato della motorizzazione civile.

Nella proposta di legge che ci sta dinanzi, invece, l'uno e l'altro provvedimento vengono fatti adottare dal Prefetto il quale, pertanto, potrebbe disporre il ritiro tanto della patente quanto della carta di circolazione.

A questo proposito, come certamente gli onorevoli senatori ricordano, è stato presentato dal Governo un emendamento tendente a mantenere distinte le competenze del Prefetto e dell'Ispettorato della motorizzazione civile in questa materia; pertanto, l'articolo 1 del disegno di legge andrebbe modificato nel senso che la sospensione dell'efficacia della carta di circolazione dovrebbe competere esclusivamente all'Ispettorato della motorizzazione civile.

Per parte mia dichiaro di essere favorevole a tale emendamento anche se la sua approvazione comporterà il ritardo di qualche tempo nella conclusione dell'*iter* legislativo del provvedimento; comunque, mi rimetto al volere della Commissione.

Desidero invece aggiungere che, malgrado abbia nella mia storia organizzato e diretto e sostenuto molti scioperi, rimango completamente indifferente di fronte alla manifestazione organizzata dalle categorie interessate a questo provvedimento; non sopporto, infatti, che si vogliano fare pressioni sul Parlamento quando questo ha già dimostrato la propria buona volontà approvando, alla Camera dei deputati, il provvedimento stesso.

Concludendo, onorevoli senatori, vi invito a voler valutare il testo che ci sta dinanzi alla luce degli ultimi chiarimenti for-

niti ed a voler decidere senza dare alcun peso alle pressioni esterne.

L U C C H I , *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile.* Devo essere grato agli intervenuti nelle discussioni svoltesi nelle precedenti sedute su questo provvedimento poichè, sulla base degli elementi emersi, ho avuto modo, in sede ministeriale, di approfondire meglio tutti i particolari della questione.

Con assoluta e piena tranquillità, pertanto, torno oggi ad invitare gli onorevoli Commissari a voler emendare l'articolo 1 del provvedimento poichè non vi è alcun dubbio che nel Codice della strada si fa una distinzione netta tra carta di circolazione e patente; per la prima è infatti competente, in tutti i casi, l'Ispettorato della motorizzazione civile, mentre per la seconda la competenza spetta al Prefetto.

Aggiungo che in occasione dell'approvazione di una legge relativa al sovraccarico delle autovetture il Parlamento si è mantenuto fedele a questi principi tanto è vero che si è previsto che il ritiro della carta di circolazione avvenga proprio ad opera dell'Ispettorato della motorizzazione.

Pertanto, e mi associo a quanto detto dal senatore Deriu, se noi oggi cedessimo alle pressioni degli interessati ed approvassimo il provvedimento nella sua attuale formulazione creeremmo qualcosa di contrario a quanto già stabilito dal legislatore ed ingenereremmo inutili confusioni.

Il Governo insiste dunque nel proporre la sostituzione, all'articolo 1, delle parole: « dal Prefetto » con le altre: « dall'Ispettorato della motorizzazione civile », invocando, a sostegno di tale tesi, il disposto degli articoli 58 e 65 del vigente Codice della strada per la sospensione e revoca della carta di circolazione e gli articoli 80 e 91 per la sospensione e revoca della patente di guida.

A D A M O L I . Desidero innanzitutto chiarire che non ritengo si possa interpretare come una pressione nei confronti del Parlamento la manifestazione democratica delle categorie interessate ai problemi che stiamo dibattendo e mi stupisco che un sindacalista, come ha dichiarato essere stato il senatore Deriu, abbia questa concezione di uno degli aspetti fondamentali del collegamento che deve esistere tra Paese e Parlamento.

I lavoratori di cui trattasi attendono con molta ansia un provvedimento che giudicano quanto mai importante anche se, lo dico francamente, da parte nostra non vi è la stessa convinzione; infatti, noi riteniamo che le radici sociali del fenomeno che intendiamo combattere permarranno malgrado le presenti norme poichè mai le pecche umane sono state eliminate aggravando le sanzioni.

Quale è la nostra tesi? A nostro avviso, tutte le sanzioni che riguardano tale materia dovrebbero far capo alla Magistratura e questo principio sosterremo nella modifica del Codice della strada; il Prefetto, secondo noi, non deve avere i poteri di cui al presente disegno di legge; del resto, le cose non cambierebbero sostanzialmente se le stesse attribuzioni fossero invece date all'Ispettorato della motorizzazione civile.

Comunque, ci rendiamo conto che il Governo imposta la questione sul piano delle rispettive competenze di questi due organi burocratici e politici dello Stato e comprendiamo altresì che ogni organo è geloso dei propri privilegi e diritti.

Ma qual'è l'attuale situazione? Malgrado le valide ragioni che hanno impedito la convocazione della Commissione, la settimana scorsa i tassisti non solo di Roma ma di tutta Italia hanno ritenuto che si volesse ritardare l'*iter* del provvedimento mediante una manovra ostruzionistica; arrivato a Genova, infatti, sono stato quasi assalito dai tassisti della stazione i quali mi hanno chiesto il perchè della mancata approvazione del provvedimento al nostro esame.

Dire oggi a tutti questi lavoratori che il Governo è favorevole al provvedimento ma che occorre modificarlo e quindi ritardarne l'approvazione, mi parrebbe, onorevole Sottosegretario, una mossa politica sbagliata. Ci si potrebbe infatti obiettare: « Perchè

avete pensato solo ora a questa modifica e non in sede di prima lettura, alla Camera dei deputati »?

L U C C H I , *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile.* Vorrei ricordarle, senatore Adamoli, che già nel corso della precedente seduta il Governo ha manifestato l'intenzione di presentare lo emendamento all'articolo 1, senza contare che, circa un mese fa, io stesso ho ricevuto una delegazione di questi lavoratori ai quali ho preannunciato la modifica in questione.

Il provvedimento verrà dunque approvato, questo è certo, ma è opportuno che sia modificato.

A D A M O L I . Torno a ripetere che la modifica proposta, ai fini dell'efficacia del provvedimento, non è molto rilevante (almeno a nostro avviso), per cui ho il timore che un rinvio nell'approvazione definitiva potrebbe essere negativamente interpretato dagli interessati.

Preghiamo quindi la Commissione di considerare la situazione di fatto che si è determinata e la invitiamo a riflettere sulla effettiva utilità di modificare il testo in esame, senza contare che ci troviamo di fronte ad uno sciopero che ha conseguenze importanti per la vita cittadina.

In conclusione, il nostro Gruppo non si oppone all'approvazione dell'emendamento proposto dal Governo; solo si domanda se valga la pena di creare una situazione equivoca rinviando il provvedimento alla Camera dei deputati. Su questa circostanza, ripeto, invito la Commissione a riflettere.

L U C C H I , *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile.* Il Governo ribadisce ancora una volta l'opportunità di approvare l'emendamento in questione. Per dar maggior forza alle mie parole, vi leggerò un appunto preparatomi in proposito dagli Uffici del Ministero.

« In relazione ai motivi che giustificano l'attribuzione all'Ispettorato della motorizzazione civile anzichè al Prefetto della sospensione dell'efficacia del documento di circolazione, si premette che il vigente Codice della strada, diversamente dal precedente, stabilisce una netta distinzione delle competenze in materia di documento di circolazione dei veicoli a motore e in materia di patente di guida. Infatti, è attribuito all'Ispettorato della motorizzazione civile tutto quanto concerne il documento di circolazione (rilascio: articolo 58, sospensione e revoca: articolo 65) e al Prefetto tutto quanto concerne la patente di guida (rilascio: articolo 80, sospensione e revoca: articolo 91).

L'attribuzione al Prefetto della sospensione dell'efficacia della carta di circolazione importerebbe un sovvertimento del sistema delle competenze stabilito dal legislatore ed inoltre, in pratica, darebbe luogo a gravi difficoltà in quanto il Prefetto non avrebbe elementi concernenti la carta di circolazione ed il veicolo cui il documento stesso si riferisce, essendo tutto quanto riguarda i veicoli (pratiche per l'immatricolazione, revisione, registri di immatricolazione) schedato ed accentrato esclusivamente presso l'Ispettorato della motorizzazione civile.

Il legislatore ha seguito il sistema sopra indicato anche nella recente legge 1° giugno 1966, n. 416, concernente il sovraccarico sulle autovetture, la quale prevede la sanzione amministrativa della sospensione dell'efficacia della carta di circolazione attribuendo la relativa competenza all'Ispettorato della motorizzazione civile ».

In pratica, se non modificassimo il provvedimento, che cosa accadrebbe? Una volta rilevata l'infrazione bisognerebbe inoltrare la denuncia al Prefetto il quale dovrebbe poi provvedere ad accertare le caratteristiche dell'automezzo e gli altri elementi, determinando inevitabilmente lungaggini e perdite di tempo, ciò che sarebbe contrario al principio che ha ispirato la presentazione del disegno di legge.

P R E S I D E N T E . Se nessun altro domanda di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Passiamo ora all'esame ed alla votazione degli articoli:

Art. 1.

Il sesto comma dell'articolo 57 del testo unico delle norme sulla circolazione stradale,

approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, è sostituito dai seguenti due:

« Chiunque, senza l'autorizzazione prevista dal comma terzo, adibisce a trasporto di persone un veicolo destinato a trasporto di cose, è punito con l'ammenda da lire 25.000 a lire 100.000.

Chiunque adibisce ad uso pubblico un veicolo destinato ad uso privato, ovvero adibisce un veicolo ad uso pubblico diverso da quello per il quale è stata rilasciata la carta di circolazione, è punito con la sospensione dell'efficacia della carta di circolazione stessa per un periodo da 4 a 8 mesi, tenuto conto delle precedenti infrazioni al divieto commesse dal titolare della carta di circolazione, nonchè dal conducente sorpreso alla guida del veicolo. Tale sospensione è disposta dal Prefetto ».

Il Governo propone di sostituire, nell'ultima frase dell'articolo testè letto, le parole « dal Prefetto » con le altre « dall'Ispettorato della motorizzazione civile ».

CROLLALANZA. Mi astengo dal voto.

ADAMOLI. Anche i senatori del Gruppo comunista si astengono dalla votazione.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro domanda di parlare, metto ai voti l'emendamento sostitutivo del Governo.

(*È approvato*).

Metto ai voti l'articolo 1 quale risulta con l'emendamento testè approvato.

(*È approvato*).

Art. 2.

Dopo il quarto comma dell'articolo 91 del testo unico delle norme sulla circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, è aggiunto il seguente altro:

« La patente è sospesa dal Prefetto per un periodo da 4 a 8 mesi, tenuto conto delle precedenti infrazioni al divieto, quando il titolare sia sorpreso alla guida di un veicolo che, destinato ad uso privato, sia adibito ad uso pubblico, o che sia adibito ad uso pubblico diverso da quello per il quale è stata rilasciata la carta di circolazione ».

(*È approvato*).

Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

(*È approvato*).

Seguito della discussione e rinvio del disegno di legge d'iniziativa del senatore Granzotto Basso: « Norme per l'applicazione di dispositivi di sicurezza sugli autoveicoli » (29)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge d'iniziativa del senatore Granzotto Basso: « Norme per l'applicazione di dispositivi di sicurezza sugli autoveicoli ».

Do lettura alla Commissione di una lettera inviatami dal ministro dei trasporti Scalfaro.

« Caro Garlato,

il problema dell'obbligatorietà delle cinture di sicurezza sugli autoveicoli, che forma oggetto del disegno di legge d'iniziativa del senatore Granzotto Basso, presenta aspetti di notevole complessità e, come ho rilevato dalla discussione svoltasi sull'argomento, ha dato luogo a contrastanti valutazioni.

Ho ritenuto opportuno che la questione sia sottoposta, con precedenza assoluta, all'esame di un Comitato ristretto per la sicurezza del veicolo sotto il profilo delle sue caratteristiche di costruzione e di equipaggiamento.

Ti prego quindi di voler rinviare l'esame del disegno di legge, in attesa che il Comitato esprima al Governo un parere su tale problema ».

DE UNTERRICHTER, *relatore*. Desidero sia messa a verbale la mia vibrata protesta per l'inerzia dimostrata dal Mini-

stero dei trasporti in un settore tanto delicato come quello relativo alla sicurezza degli automobilisti.

Preciso che tale mia protesta non è diretta nei confronti del ministro Scalfaro ma agli organi del suo Ministero che dopo quattro anni, durante i quali hanno sempre rinviato la discussione del provvedimento sostenendo di avere allo studio norme generali riguardanti l'intero settore della sicurezza degli autoveicoli, non sono ancora in grado di dire in materia nulla di preciso.

Questa inerzia, a mio avviso, è assolutamente imperdonabile perchè il problema è grave e ad esso si interessano tutti i Paesi civili.

Vi dirò che in America, dove la questione delle cinture di sicurezza è stata studiata e ristudiata, l'*Automobile Crash Injury Research* ha concluso nel 1962 i suoi lavori affermando che: « L'uso sistematico e continuato delle cinture di sicurezza avrebbe potuto salvare nel 1962, nei soli Stati Uniti d'America, dalle 6.000 alle 7.000 vite umane ».

Volendo accettare con riserva questa cifra, è innegabile che l'uso delle cinture di sicurezza ridurrebbe nel nostro Paese almeno di 2.000 all'anno i morti per incidenti stradali mentre i feriti sarebbero certamente 20 o 30.000 in meno.

È deplorevole che si perda tanto tempo mentre i pericoli sulle nostre strade aumentano! Prego vivamente il Presidente Garlato di rendersi interprete di questa mia protesta presso il ministro Scalfaro che sappiamo sensibile ai problemi di coscienza.

Non si tratta, in questo momento, di mettere in discussione e studiare tutto il vasto settore della sicurezza generica degli autoveicoli, ma di approvare con legge l'installazione sugli automezzi delle cinture di sicurezza di qualsiasi tipo esse siano perchè è stato dimostrato che qualsiasi tipo di cintura è sufficientemente valido e, in ogni caso, preferibile all'assenza di cinture.

J E R V O L I N O . Mi pare sia il caso di ricordare alla Commissione che, a conclusione di una precedente discussione sull'argomento, decidemmo di nominare una apposita sottocommissione con l'incarico di studiare un nuovo testo del provvedimento.

Mi sembra pertanto fuori luogo la protesta del senatore De Unterrichter poichè non è coerente con quanto noi stessi abbiamo stabilito.

P R E S I D E N T E . Do lettura del processo verbale della seduta del 9 marzo scorso nel quale è detto: « Su proposta del senatore Crollalanza si dà mandato ad una sottocommissione, composta dal relatore e dai senatori Ferrari Francesco e Lombardi, di prendere contatto con i competenti uffici ministeriali al fine di giungere alla stesura di un progetto perfezionato sotto i profili tecnico e giuridico ».

Ebbene, senatore de Unterrichter, questa Sottocommissione ha cominciato a lavorare? Si è riunita?

D E U N T E R R I C H T E R , *relatore.* Ci siamo incontrati, ma non siamo arrivati alla stesura di un testo scritto che, a nostro avviso, dovrebbe essere frutto degli argomenti portati in Commissione.

P R E S I D E N T E . Il sottosegretario Lucchi ci può fornire qualche informazione circa il lavoro che dovrà svolgere il comitato al quale il Ministro ha dato l'incarico di studiare la questione?

L U C C H I , *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile.* Vorrei riportare la discussione nei suoi giusti termini ricordando, innanzitutto, l'impegno firmato del ministro Scalfaro di precedenza assoluta, da parte dell'apposito comitato, nello studio del problema che ci interessa; in secondo luogo, ritengo che buoni risultati si potranno raggiungere anche attraverso il lavoro che svolgerà la sottocommissione formata dai senatori de Unterrichter, Ferrari Francesco e Lombardi.

Siamo dunque nella migliori condizioni per arrivare ad una soddisfacente soluzione; naturalmente, dovranno essere mantenuti gli opportuni contatti con l'Ispettorato della motorizzazione.

Tra un mese potremo valutare se l'azione intesa a realizzare un nuovo testo di questo

provvedimento si è concretizzata; nel caso che il comitato ministeriale non abbia fatto nulla di positivo, allora la sottocommissione sarà libera di presentare un proprio disegno di legge.

Mi pare che questa sia la strada più semplice da seguire.

G U A N T I . Vorrei in parte associarmi ai rilievi fatti dal relatore circa la lentezza con cui il problema delle cinture di sicurezza è affrontato dal Ministero.

Ogni volta che il provvedimento viene messo all'ordine del giorno dei lavori della Commissione, da parte del Governo si chiede un rinvio per approfondirne lo studio e, tra un rinvio e l'altro, sono passati quattro anni.

Come ha giustamente detto il senatore de Unterrichter, oramai la questione è matura e deve essere risolta senza ulteriori perdite di tempo; mi auguro dunque che questa sia l'ultima volta che viene chiesto un rinvio che non dovrebbe avere la durata maggiore di un mese.

L O M B A R D I . Mi associo alla proposta di rinvio e colgo l'occasione di questa discussione per fare alcune considerazioni.

A mio avviso, per tutte le questioni riguardanti il Codice della strada i Ministri competenti dovrebbero periodicamente, ogni due anni al massimo, rivedere insieme tutta la materia tenendo conto delle eventuali proposte di modifica presentate dal Parlamento; in tal modo, sarebbero possibili revisioni organiche che tengano conto della sistematica del testo di legge vigente nel nostro Paese e delle norme esistenti nei Paesi stranieri.

Si deve comunque evitare la presentazione di disegni di legge, tanto da parte del Senato che della Camera dei deputati, che urtino e siano in contrasto con la normativa generale; dico questo perchè ho esperienza di qualche provvedimento approvato senza effettivo contributo da parte dei Ministeri competenti e soprattutto senza tener conto delle sue possibili implicazioni, mentre, altre volte, proposte più utili ed intelligenti non sono state approvate perchè rinviate a momento più opportuno.

Per evitare questo modo poco chiaro di legiferare sarebbe dunque opportuno che i Ministri competenti facessero quanto necessario per concordare una comune ed organica linea d'azione nel delicato settore delle modifiche al Codice della strada.

C R O L L A L A N Z A . Desidero intervenire per mozione d'ordine.

Arrivati a questo punto della discussione, infatti, mi pare non ci sia altra strada da prendere che quella di una decisione in merito alla proposta di rinvio avanzata dal ministro Scalfaro. La Commissione dovrebbe pertanto esprimere il proprio parere con una votazione.

P R E S I D E N T E . Mi pare che la proposta del senatore Crollalanza sia accettabile; metto dunque ai voti la richiesta di rinvio del seguito della discussione del disegno di legge.

(*È approvata*).

Rimane agli atti che i senatori del Gruppo comunista si sono astenuti dalla votazione.

Discussione e approvazione del disegno di legge: « Autorizzazione di spesa di lire 2 miliardi per il completamento di edifici demaniali autorizzati da leggi speciali » (2207)

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Autorizzazione di spesa di lire 2 miliardi per il completamento di edifici demaniali autorizzati da leggi speciali ».

Dichiaro aperta la discussione generale.

F E R R A R I F R A N C E S C O , *relatore*. Onorevole Presidente, onorevoli senatori, innanzitutto desidero dichiarare che la iniziativa presa dal Governo è veramente lodevole, anche se debbo rilevare che il provvedimento in discussione non consente di soddisfare completamente tutte le esigenze dell'edilizia demaniale già accertate: infatti, per il completamento dei vari edifici da de-

stinare ad uffici e servizi pubblici occorrerebbe una spesa di circa 15 miliardi di lire. Ad ogni modo, con il finanziamento che si propone di autorizzare si potrà provvedere a quei lavori che si presentano con carattere di maggiore urgenza.

Per quanto concerne le priorità da seguire nella scelta delle opere da completare, indubbiamente esse dovranno essere stabilite dal Ministero dei lavori pubblici e lasciate alla sua discrezionalità. Tuttavia, quando da un elenco fornitomi da detto Dicastero apprendo che per il completamento, ad esempio, della Biblioteca nazionale di Torino occorre una spesa di lire un miliardo e 500 milioni e per il completamento del valico di frontiera di Como occorre una spesa di un miliardo di lire, non posso non rilevare che l'autorizzazione di spesa di due miliardi prevista da questo disegno di legge verrebbe a polverizzarsi e noi ci troveremmo ancora una volta di fronte allo stesso inconveniente di non poter completare alcune opere, anche se previste con leggi speciali. Tale situazione si determina per il fatto che, pur di affrontare un problema e di cominciare a risolverlo, si accetta lo stanziamento di una somma di gran lunga inferiore a quella effettivamente occorrente, arrivando in tal modo a conseguenze di questo genere.

Dall'elenco fornitomi dal Ministero dei lavori pubblici ho potuto rilevare che per il completamento dei vari edifici destinati ad uffici finanziari occorrerebbe una spesa di circa due miliardi. Il Governo, pertanto, potrebbe prendere in considerazione l'opportunità di portare a termine questi edifici, così come potrebbe valutare la possibilità di completare gli edifici destinati ad uffici giudiziari. Relativamente a questi ultimi, sempre dall'elenco sopra citato, compilato dalla competente Direzione generale, risulta che per il completamento di ciascun edificio si richiede una spesa oscillante dai 40 ai 60 milioni di lire per un importo complessivo di due miliardi e 800 milioni, per cui, forse, varrebbe la pena di completare con i due miliardi che vengono messi a disposizione con questo provvedimento i 50-60 edifici rimasti incompiuti, in modo da definire una volta per sempre tale situazione ed eliminare il diffuso malcontento esistente al riguardo.

Per quanto concerne la scelta delle opere da completare, sono del parere che la Commissione dovrebbe indicare al Governo, sia pure in maniera non vincolante, le priorità da seguire in materia, perchè, ripeto, si ponga fine a questa situazione almeno in un determinato settore e con l'auspicio che il Governo possa reperire i fondi necessari per completare le opere già iniziate. Credo infatti che possiamo tutti essere d'accordo — Parlamento e Governo — circa la necessità di provvedere al completamento di tali opere prima di affrontare problemi diversi, anche se con leggi speciali.

Concludendo, quindi, ritengo che occorra una legge *ad hoc* di rifinanziamento, sia per quanto concerne la Biblioteca nazionale di Torino e sia per il valico di frontiera di Como, il cui completamento richiede somme rilevanti, mentre sarebbe più opportuno impiegare la modesta somma messa a disposizione da questo provvedimento per il completamento degli edifici di cui ho parlato poc'anzi.

Ciò detto, pur riconoscendo che le scelte prioritarie delle opere da completare debbano essere lasciate alla discrezionalità del Ministero dei lavori pubblici, invito la Commissione ad esprimere il proprio parere sull'indirizzo da seguire in queste scelte e ad approvare il disegno di legge.

P R E S I D E N T E . Devo rilevare che esiste un certo contrasto fra l'ammissione da parte dell'onorevole relatore della discrezionalità spettante al Governo circa le priorità da seguire in materia e l'invito rivolto alla Commissione di dare un certo indirizzo al Governo in queste scelte.

G E N C O . Molto brevemente desidero rilevare che, senza alcun dubbio, tutte le previsioni in materia di appalto di lavori pubblici di qualsiasi categoria — siano essi edifici demaniali o non demaniali — sono sottoposte alle vicissitudini del mercato per la lievitazione dei prezzi dei materiali e della mano d'opera che si verifica nel

periodo intercorrente fra lo stanziamento dei fondi e l'appalto delle opere nonchè per le maggiori spese, non prevedibili, incontrate nel corso dell'esecuzione delle opere; questo fenomeno, senatore Ferrari, si verificherà qualunque sia la portata degli stanziamenti che verranno disposti.

Ora, è chiaro che i due miliardi stanziati con questo provvedimento non sono sufficienti a soddisfare tutte le esigenze dell'edilizia demaniale e non so se il Ministero dei lavori pubblici abbia a disposizione attualmente altri mezzi; però io sono del parere di approvare senz'altro questo disegno di legge, auspicando che il Governo possa quanto prima portare a termine tutte le opere già iniziate e presentare un altro disegno di legge inteso a completare non solo i lavori di competenza degli uffici demaniali ma anche quelli di competenza degli enti locali che sono assistiti da contributi dello Stato o da altra forma di interventi.

C R O L L A L A N Z A . Mi pare che il ragionamento fatto dall'onorevole relatore per illustrare il provvedimento in discussione sia quanto mai logico. Cioè, dal momento che dall'elenco fornito dal Ministero dei lavori pubblici risulta che, salvo ulteriori variazioni, per completare le varie opere occorre una somma di circa 15 miliardi, mentre il disegno di legge prevede uno stanziamento di soli due miliardi, e poichè in detto elenco vi sono due opere — la Biblioteca nazionale di Torino ed il valico di frontiera di Como — che da sole richiederebbero una spesa di circa due miliardi e 500 milioni, mi sembra logica ed opportuna l'indicazione data dall'onorevole relatore al Governo di accantonare per il momento queste due opere e di cercare di sanare, viceversa, quanto più è possibile, le altre situazioni, tanto più che in molti casi più che di completamento di opere si tratta di liquidare opere già portate a termine e di togliere dalle difficoltà alcuni appaltatori che si trovano col fallimento alle porte.

Dichiaro, quindi, di essere favorevole all'approvazione di questo disegno di legge, ribadendo l'opportunità sottolineata dall'onorevole relatore, di accantonare per il momento le due opere poc'anzi citate e di portare a termine quelle che debbono essere ancora completate nonchè di liquidare le altre già portate a termine.

G U A N T I . A nome del Gruppo politico al quale appartengo, dichiaro che voteremo a favore di questo disegno di legge, pur condividendo le considerazioni fatte dall'onorevole relatore. Sappiamo, infatti, che il provvedimento in esame non pone certamente fine a questo particolare aspetto del nostro Paese, che potrebbe essere definito « delle opere incompiute »; ci auguriamo che leggi organiche, che sono sempre in fase di studio e che non vengono mai presentate, possano quanto prima porre fine a questa situazione, ma per il momento ci rendiamo conto che è necessario andare incontro alle esigenze più urgenti.

M A S S O B R I O . Pur condividendo quanto sostenuto dall'onorevole relatore e ribadito dal senatore Crollalanza, dichiaro di essere favorevole all'approvazione del provvedimento così come esso ci è stato presentato. È evidente, infatti, che se il Governo ha ritenuto necessario prendere un'iniziativa di questo genere significa che le opere alle quali il disegno di legge fa riferimento si presentano con carattere di urgenza.

Sono d'accordo con gli onorevoli senatori che sono intervenuti prima di me nel dire che è necessario cercare di portare a termine tutte le opere; dal momento, però, che il provvedimento è nato per specifiche necessità cui il Governo ha ritenuto necessario far fronte con precedenza per una ragione particolare, non vedo perchè si debba accantonare quanto previsto dal provvedimento stesso per far fronte ad altre esigenze.

Ribadisco, pertanto, il mio parere favorevole all'approvazione del disegno di legge così come ci è stato presentato e sono dell'avviso di cominciare ad avviare iniziative atte a risolvere tutte le situazioni attualmente ancora non definite.

P R E S I D E N T E . Mi sembra che nessuno degli onorevoli senatori precedentemente intervenuti nella discussione abbia

inteso apportare qualche modifica a questo provvedimento. Ad ogni modo, le considerazioni dei senatori intervenuti sono state messe a verbale ed il Ministro, con la discrezionalità riconosciutagli dallo stesso relatore, ne terrà conto a seconda della sua visione particolare in quanto è in possesso di elementi di giudizio assai più completi di quelli a nostra disposizione.

FERRARI FRANCESCO, *relatore*. Vorrei far presente al senatore Genco che quando per il completamento della Biblioteca nazionale di Torino si prevede una spesa di un miliardo e 500 milioni di lire si può essere sicuri che si è andati al di là di ogni possibile aumento di spese dovuto a lievitazione di prezzi, eccetera, ed io potrei anche essere d'accordo di spendere una parte dei due miliardi stanziati con questo provvedimento per il completamento di tale opera, purchè si riesca a definire una volta per sempre la questione.

Ad ogni modo, poichè vi sono leggi speciali che prevedono la costruzione della Biblioteca nazionale di Torino, del valico di frontiera di Como, di alcuni palazzi di giustizia, e via di seguito, io mi sono permesso di suggerire al Governo di provvedere al rifinanziamento di tali leggi speciali per portare a termine tutte queste opere; inoltre, data l'esiguità della somma a nostra disposizione a fronte dei 14-15 miliardi di lire occorrenti per soddisfare tutte le esigenze esistenti in questo settore, ho fatto presente l'opportunità di utilizzare i due miliardi per completare i 50-60 edifici di cui ho parlato nel mio primo intervento.

DE' COCCI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Ringrazio l'onorevole relatore e tutti coloro che sono intervenuti nella discussione, in particolare per il senso di obiettività e di equilibrio che hanno manifestato e per le preziose indicazioni che hanno dato: è raro infatti trovare un senso di misura così spiccato in una questione del genere, quando i bisogni e le necessità premono da ogni parte.

Il problema delle opere incompiute non è dovuto solo alla lievitazione dei prezzi dei materiali e della mano d'opera ed alle maggiori spese, non prevedibili, incontrate nel corso dell'esecuzione, ma anche alle accresciute esigenze dei servizi delle varie Amministrazioni cui gli edifici sono destinati; inoltre, molto sinceramente, bisogna dire che talvolta ci si accontenta di un finanziamento parziale dell'opera pur di cominciare ad avere qualcosa e questa è una realtà umana e, in particolare, è una realtà del nostro Paese. Naturalmente le disponibilità di bilancio sono tali da non consentirci, probabilmente, di completare rapidamente tutte le opere rimaste incompiute, perchè si tratta di opere a totale carico dello Stato e non di opere costruite col sistema delle annualità che permetterebbe di far fronte a maggiori necessità con piccole somme. È interesse, comunque, del Governo ed in particolare del Ministero dei lavori pubblici reperire al più presto le somme indispensabili per il completamento di questi edifici. Verrà fatto, quindi, ogni passo per ottenere tali somme sia presso il Ministero del tesoro e sia presso il Ministero delle finanze. Quest'ultimo Dicastero, ad esempio, è disposto, per quanto concerne la questione di Torino, ad esaminare la possibilità di completare il finanziamento mediante la vendita di aree demaniali ed io direi che attraverso questo tipo di vendita si potrebbe risolvere ottimamente il problema relativo alle opere che stanno a cuore appunto allo stesso Ministero delle finanze.

CROLLALANZA. Se mi consente di interromperla, onorevole Sottosegretario, desidero farle rilevare che la strada dell'alienazione dei beni demaniali è cosparsa di enormi difficoltà, tanto è vero che un provvedimento di questo genere concernente la città di Bari, che avrebbe dovuto essere varato ormai da due o tre anni, non è stato ancora definito.

DE' COCCI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Ad ogni modo posso assicurare la Commissione che con i due miliardi messi a disposizione da questo provvedimento il Ministero cercherà di portare a termine quelle opere che si presentano

con carattere di maggiore urgenza, seguendo criteri compositi (completamento di edifici per uffici finanziari, intervento in un paio di casi particolarmente urgenti, e via di seguito).

Ringraziando, quindi, ancora una volta gli onorevoli senatori per quanto hanno detto nei loro interventi, raccomando alla Commissione l'approvazione del disegno di legge così come è stato presentato.

P R E S I D E N T E . Poichè nessun altro domanda di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Passiamo ora all'esame e alla votazione degli articoli, di cui do lettura:

Art. 1.

È autorizzata la spesa di lire 2.000.000.000 per la esecuzione a cura del Ministero dei lavori pubblici dei più urgenti lavori di completamento di edifici demaniali la cui costruzione, autorizzata con leggi speciali, non si è potuta ultimare per esaurimento dei fondi stanziati.

(*È approvato*).

Art. 2.

Il programma delle opere da eseguire è determinato dal Ministro dei lavori pubblici, sentito il Ministro del tesoro, entro il termine di sei mesi dall'entrata in vigore della presente legge.

(*È approvato*).

Art. 3.

All'onere derivante dall'attuazione della presente legge si provvede mediante riduzione di pari importo del fondo di cui al capitolo n. 5381 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'anno 1967, destinato a far fronte ad oneri dipendenti da provvedimenti legislativi in corso.

Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

(*È approvato*).

Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

(*È approvato*).

Discussione e approvazione del disegno di legge d'iniziativa dei senatori Battaglia, Chiariello e Massobrio: « Modifica dell'articolo 20 della legge 21 novembre 1955, n. 1108, relativa alle concessioni di viaggio sulle Ferrovie dello Stato » (1720)

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge d'iniziativa dei senatori Battaglia, Chiariello e Massobrio: « Modifica dell'articolo 20 della legge 21 novembre 1955, n. 1108, relativa alle concessioni di viaggio sulle Ferrovie dello Stato ».

Dichiaro aperta la discussione sul disegno di legge, di cui do lettura:

Articolo unico.

La lettera *a*) dell'articolo 20 della legge 21 novembre 1955, n. 1108, agli effetti di una più precisa e chiara interpretazione, è sostituita dalla seguente:

« *a*) al personale che dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e dall'Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione abbia fatto o faccia passaggio ad altre Amministrazioni dello Stato, nonchè alle rispettive famiglie.

Il trattamento stabilito nella lettera precedente, è ammesso se il personale ha prestato servizio nell'Amministrazione di origine per un periodo minimo di 10 anni ».

Comunico che sul disegno di legge in esame la 5ª Commissione ha espresso il seguente parere:

« La Commissione finanze e tesoro rileva che dal disegno di legge in esame deriverebbero indubbiamente maggiori, non precisati oneri per l'Azienda delle ferrovie dello Stato, il cui bilancio, come è noto, è largamente passivo, senza che al contempo sia data alcuna indicazione dei mezzi finanziari per farvi fronte.

Quanto sopra osservato, la Commissione finanze e tesoro non può che esprimere, allo stato degli atti, parere contrario all'ulteriore corso del provvedimento ».

JERVOLINO, *relatore*. Signor Presidente, onorevoli colleghi; la proposta di legge d'iniziativa dei senatori Battaglia, Chiariello e Massobrio non è stata confortata dal parere favorevole della Commissione finanze e tesoro perchè presentata come modifica dell'articolo 20 della legge 21 novembre 1955, n. 1108. Nella fattispecie, invece, non bisogna attuare alcuna modifica.

La proposta di legge in parola deve provocare l'interpretazione della volontà del legislatore che volle quella norma. Che questo in esame sia il caso tipico di interpretazione autentica è provato — oltre che da un corretto esame della norma contenuta nell'articolo 20 della richiamata legge — da una sicura ed obiettiva testimonianza che potrò dare personalmente. Io, difatti, presiedetti la Commissione, in sede legislativa, della Camera dei deputati, che approvò il disegno di legge nelle sedute del 29 settembre e 10 ottobre 1955, e ne fui anche relatore.

Nella mia relazione a quel disegno di legge ricordavo che il testo — presentato dal Ministro dei trasporti e riordinato da una Commissione di cinque membri — era, presso a poco, identico a quello della legge 5 dicembre 1941, n. 1476, salvo le innovazioni seguenti:

1) comprendere nel testo della nuova legge le concessioni gratuite contenute nel regolamento di esecuzione approvato con regio decreto 29 gennaio 1942, n. 286;

2) sopprimere le concessioni fatte a dignità e cariche non più esistenti (Principi reali, Cavalieri della SS. Annunziata, Ministri di Stato, Membri dell'Accademia d'Italia) ed autorizzare le concessioni a favore di cariche e dignità istituite con la nuova Costituzione (Presidente della Repubblica e Segreteria generale, Deputati e Senatori della Repubblica, Consiglieri regionali, componenti della Corte costituzionale);

3) ripristinare le concessioni a favore degli ex-parlamentari che ne erano stati privati durante il regime fascista.

Tali precedenti da me richiamati suffragano la tesi che mi onoro sottoporre alla considerazione degli onorevoli componenti di questa Commissione: e cioè che noi non dobbiamo modificare la norma dell'articolo 20 della legge n. 1108, ma abbiamo il compito di ricercare quale fu la precisa volontà dei parlamentari che, nel 1955, approvarono l'articolo 20 sopra richiamato.

Secondo argomento. Quali erano le condizioni richieste dalla legge 5 dicembre 1941, n. 1476, per autorizzare le concessioni gratuite di viaggio al personale dell'Azienda delle ferrovie dello Stato ed a quello della Motorizzazione civile che passava ad altra Amministrazione dello Stato?

L'articolo 10 stabiliva che il trattamento — fatto al personale delle Ferrovie dello Stato a riposo e alle rispettive famiglie secondo le norme e nei limiti fissati dal regolamento — veniva assegnato al personale che dall'Amministrazione ferroviaria o dall'Ispettorato della motorizzazione civile passava ad altra Amministrazione dello Stato, purchè si verificassero due condizioni:

1) che il trasferimento avvenisse in seguito a disposizioni organiche;

2) che detto personale avesse compiuto il periodo minimo prescritto dalle disposizioni in vigore nelle Amministrazioni di provenienza, per avere diritto a pensione nei casi di esonero per inabilità fisica non dipendente da causa di servizio.

È vero che nella legge 5 dicembre 1941 fu usato l'inciso « che abbia fatto o faccia passaggio » ad altra Amministrazione dello Stato, mentre nella legge 21 novembre 1955 è detto semplicemente « che faccia passaggio » ad altra Amministrazione dello Stato. Ma non vi è dubbio che la formula — consacrata nella legge vigente — sembrò al legislatore del 1955 sufficiente per riferirsi al passaggio verificatosi anteriormente alla data di entrata in vigore della legge n. 1108 ed a quello che si sarebbe verificato in epoca successiva.

Che la volontà del legislatore fosse quella di volere usare il trattamento di favore al personale passato anteriormente ed a quello che sarebbe passato ad altra Amministrazione dello Stato posteriormente all'entrata in vigore della legge del 1955 ne dà conferma in modo sicuro il secondo comma dell'articolo 20 della legge 21 novembre 1955. Esso è del seguente tenore: « Il trattamento stabilito nella lettera precedente è ammesso se il personale ha prestato servizio nell'Amministrazione di origine per un periodo minimo di dieci anni ».

Il legislatore — se avesse voluto limitare il trattamento di favore soltanto al personale che sarebbe passato ad altra Amministrazione dello Stato dopo l'entrata in vigore della legge 21 novembre 1955 — avrebbe usato, nel secondo comma dell'articolo 20, il verbo futuro e cioè « che presterà servizio. L'avere invece usato il passato prossimo « che ha prestato servizio » è la manifestazione sicura della sua volontà di concedere il beneficio al personale passato ad altra Amministrazione dello Stato prima e dopo l'entrata in vigore della legge 1955.

Un'interpretazione restrittiva della norma dettata dall'articolo 20 della legge 21 novembre 1955 — come ha ritenuto il competente servizio del Ministero dei trasporti — porterebbe a questa conseguenza: che detta norma dovrebbe essere interpretata come abrogazione dell'articolo 10 della legge 5 dicembre 1941, n. 1476. Il che dovrebbe fare negare il trattamento di concessioni gratuite di viaggio a tutti coloro che ne godono in virtù dell'articolo 10 richiamato; ma ciò sarebbe un assurdo sul piano logico e su quello morale e giuridico.

Ma questo non fu nè il pensiero del Ministro proponente, nè la volontà del legislatore perchè — come si legge nella relazione al disegno di legge e come risulta dalla discussione parlamentare — con la legge 21 novembre 1955 si vollero, anche nel caso in esame, attuare criteri di maggiore larghezza di quelli che ispirarono la legge 5 dicembre 1941. Difatti, mentre per quest'ultima legge si richiedeva — per ottenere il beneficio delle concessioni gratuite — che il passaggio ad altra Amministrazione dello Stato avvenisse in « seguito a disposizioni organiche », per la legge del 1955 il beneficio anzidetto viene concesso anche a coloro che effettuano il passaggio per qualsiasi motivo, anche su richiesta del personale interessato. Unica condizione per ottenere il beneficio ricordato è di avere prestato servizio per dieci anni nell'Amministrazione di origine, sia l'Azienda delle ferrovie dello Stato che l'Ispettorato della motorizzazione civile.

Con la legge 21 novembre 1955, anzichè limitare i benefici concessi con la precedente legge 5 dicembre 1941 o addirittura abrogarli, si volle — è opportuno insistere su tale concetto — estendere il beneficio delle concessioni gratuite.

Se questo è il pensiero del legislatore del 1955 (e gli argomenti esposti suffragano senza dubbio alcuno l'interpretazione esatta di quella legge) la formulazione della norma contenuta nell'articolo 20 della legge 21 novembre 1955 non dovrebbe essere modificata.

Poichè sono sorti dubbi circa l'interpretazione di quella norma, è giustificata la proposta dei senatori Battaglia, Chiariello e Massobrio di precisare, cioè, quale fu la volontà del legislatore nel 1955.

Il testo proposto può accogliersi perchè rende con maggiore chiarezza tale volontà.

Per le esposte ragioni ho l'onore di proporre agli onorevoli componenti questa Commissione di approvare il disegno di legge sul quale ho riferito, non come modifica, ma come interpretazione autentica dell'articolo 20 della legge 21 novembre 1955, n. 1108.

M A S S O B R I O . Aggiungere qualche cosa a quanto detto dal relatore mi pare difficile, perchè conoscendo tutti i precedenti, esperto in materia come può esserlo un Ministro, significa, forse, più annullare l'effetto di quanto egli con estrema chiarezza ha esposto che aumentarne la comprensione. Mi limiterò, dunque, a dire che il disegno di legge in esame mira ad eliminare un trattamento diffenziato e a creare uno stato di giustizia tra i lavoratori che hanno fatto parte della stessa am-

ministrazione e che per una ragione particolare, in un determinato momento, vengono o si sono venuti a trovare in quella condizione di trattamento differenziato di cui ho detto.

Alla luce del fatto che il provvedimento al nostro esame non comporta aumento di spesa, pregherei caldamente i colleghi di voler considerare quanto detto dal relatore nonchè le considerazioni da me espresse con parole modestissime e di approvare il disegno di legge.

G E N C O . Dichiaro di essere favorevole al disegno di legge in discussione. Faccio soltanto notare come lo Stato dia sempre una interpretazione restrittiva delle norme e aggiungo se non sia il caso, dopo le dichiarazioni del relatore, di variare il titolo del provvedimento in « Norme interpretative della legge 21 novembre 1955, numero 1108, eccetera ».

J E R V O L I N O , *relatore*. Accolgo senz'altro la proposta del senatore Genco di modificare il titolo del disegno di legge; io direi, piuttosto, « Interpretazione autentica », come mi suggerisce il collega senatore Crollalanza.

L U C C H I , *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Il Governo è nettamente contrario a questo provvedimento, senza entrare nel merito delle interpretazioni giuridiche ma in linea di principio, perchè il Ministero ha in animo di ridimensionare largamente il difficile campo delle concessioni gratuite; aggiungo che, su questo terreno, è anche d'accordo il Ministero del tesoro che, nell'attività dei trasporti, ha un considerevole campo di manovra.

Quindi sono spiacente di scontentare i proponenti del disegno di legge, ma devo farmi interprete della volontà del Ministro. Lasciando indiscussa la questione dell'interpretazione giuridica data dal relatore, ripeto, il Ministero dei trasporti non può dichiararsi davvero soddisfatto dell'andazzo delle cose nel campo delle concessioni gratuite; sarebbe facile, per considerazione polemica, dire che nel nostro Stato democratico e repubblicano, esistono cittadini di vari gradi. Non vediamo perchè certe professioni non debbano beneficiare di concessioni di cui godono — e largamente — altre. Un esempio pratico è stato portato nel Consiglio di amministrazione delle poste e telegrafi: i dipendenti di questa Amministrazione non godono di benefici in natura come i francobolli o i telegrammi gratuiti. Il princìpio, poi, invocato dal relatore è facilmente demolibile perchè è pacifico che quando il dipendente dello Stato ha acquisito condizioni economiche migliori non gli si possono togliere. In conclusione, presa visione dei rilievi che sul piano giuridico hanno la loro importanza, data la politica che il Ministero dei trasporti si propone, il Governo si dichiara nettamente contrario al provvedimento.

J E R V O L I N O , *relatore*. Mi dispiace, come ex membro del Governo e come ex Ministro dei trasporti, di dover dire quello che sto per dire. In materia di interpretazione autentica delle leggi il Governo non ha alcun potere, potere che spetta invece al legislatore (e noi siamo il legislatore). Nel caso in esame si tratta di una questione di diritto che deve essere affrontata e risolta con serenità e obiettività, con chiarezza e precisione. Come ho ampiamente esposto, non dobbiamo modificare il testo di legge nè apportare nuovi oneri in aggiunta a quelli esistenti.

Il nostro compito è di chiarire la portata della legge del 1955 e mi pare di aver esposto gli argomenti — che possono essere accolti anche dal Governo — per la interpretazione autentica dell'articolo 20 della legge n. 1108 del 1955.

P R E S I D E N T E . La questione relativa alla Commissione finanze e tesoro mi pare superata. Il parere, infatti, non richiama espressamente il quarto comma dell'articolo 81 della Costituzione, per cui non si cade nell'ipotesi prevista dall'articolo 31 del Regolamento del Senato. Resta al Governo il diritto di avvalersi dell'articolo 26 del Regolamento stesso.

J E R V O L I N O , *relatore*. A mio avviso, il Governo non può richiedere di avvalersi dell'articolo 26 del Regolamento. Nel caso

in esame, mi permetto ripetere, non modifichiamo ma interpretiamo una norma. Non c'è contrasto tra quello che pensa il Governo e quello che pensa la Commissione: si tratta di vedere soltanto se il provvedimento proposto dai colleghi Battaglia, Chiariello e Massobrio costituisce interpretazione autentica della legge precedente. Noi diciamo che il pensiero del legislatore nel 1955 è stato quello da me esposto. Il Governo ha una sola facoltà: confutare gli argomenti da me prospettati a questa onorevole Commissione e dimostrare che — nel caso in esame — non si verifica la interpretazione autentica.

P R E S I D E N T E . Ma l'articolo 26 del nostro Regolamento dà il diritto al Governo, in qualsiasi momento, di richiedere che il provvedimento venga discusso e approvato dal Senato. Che cosa intende fare in merito il Governo?

L U C C H I , *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile.* Il Governo si è dichiarato contrario al provvedimento, ma non intende avvalersi della facoltà concessagli dall'articolo 26 del Regolamento del Senato.

C R O L L A L A N Z A . Signor Presidente, onorevoli colleghi, il motivo per il quale secondo il Governo il disegno di legge non dovrebbe essere approvato è costituito dal fatto che si pensa, al Ministero dei trasporti, di ridimensionare le varie concessioni gratuite sulle Ferrovie. Se è così, tutto ciò non è in contrasto con la possibilità di dare una interpretazione ad una legge esistente a mezzo di una successiva legge la quale, secondo il relatore, non intede modificare niente della vecchia legge. Nulla impedisce, quindi, che, approvato il disegno di legge, ove il Governo domani voglia ridimensionare le concessioni gratuite, si provveda in merito. D'altra parte la tesi sostenuta dal collega Jervolino — che qui siamo in sede di interpretazione della legge — a me sembra che sia facoltà precipua e indiscutibile del Parlamento. Di conseguenza mi sembra che il Governo non dovrebbe essere indotto ad avvalersi di quell'articolo del Regolamento — d'altronde il sottosegretario Lucchi ha già precisato la posizione del Governo — e portare il provvedimento all'esame dell'Aula, quando il provvedimento stesso fosse approvato con la modifica del titolo.

L O M B A R D I . Effettivamente il Governo ha in cantiere il progetto di cui ha parlato il sottosegretario Lucchi circa il ridimensionamento di queste concessioni; comunque qui non si tratta di una estensione di quelle concessioni in seguito all'interpretazione di una norma, per cui non si va contro l'attuale politica del Ministero dei trasporti.

Mi dichiaro, pertanto, favorevole al provvedimento in discussione.

P R E S I D E N T E . Poichè nessun altro chiede di parlare, dichiaro chiusa la discussione.

In accoglimento della proposta del senatore Crollalanza, il titolo del disegno di legge dovrebbe essere così modificato: « Interpretazione autentica dell'articolo 20 della legge 21 novembre 1955, n. 1108, relativa alle concessioni di viaggio sulle Ferrovie dello Stato ».

Poichè non si fanno osservazioni, rimane così stabilito.

Metto in votazione il disegno di legge di cui ho già dato lettura.

(*È approvato*).

La seduta termina alle ore 11,35.

Dott. MARIO CARONI
Direttore generale dell'Ufficio delle Commissioni parlamentari