

SENATO DELLA REPUBBLICA

VII LEGISLATURA

8^a COMMISSIONE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

43° RESOCONTO STENOGRAFICO

SEDUTA DI MARTEDÌ 6 GIUGNO 1978

Presidenza del Presidente TANGA

INDICE

DISEGNI DI LEGGE

IN SEDE DELIBERANTE

« Disposizioni in materia di competenze accessorie a favore del personale dell'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni » (699-B) (Approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati) (Discussione e approvazione)

PRESIDENTE, f.f. relatore alla Commissione

Pag. 525, 526

CEBRELLI (PCI) 526

RUFINO (PSI) 526

« Modificazioni al decreto legislativo luogotenenziale 12 aprile 1946, n. 327, concernente i termini per la restituzione del materiale rotabile scambiato tra le ferrovie dello Stato e le ferrovie e tramvie concesse all'industria privata » (1177) (Approvato dalla Camera dei deputati) (Discussione e approvazione)

PRESIDENTE 528, 529, 530

CARRI (PCI) 529, 530

DEGAN, sottosegretario di Stato per i trasporti 530

SALERNO (DC), relatore alla Commissione 529, 530

« Servizio antincendi negli aeroporti civili o aperti al traffico aereo civile sui quali

non si svolge attività commerciale di linea di passeggeri e di merci » (1183) (Seguito della discussione e rinvio)

PRESIDENTE Pag. 526, 528

DEGAN, sottosegretario di Stato per i trasporti 526, 528

MINGOZZI (PCI) 527, 528

PACINI (DC), relatore alla Commissione 527

La seduta ha inizio alle ore 11,30.

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

IN SEDE DELIBERANTE

« Disposizioni in materia di competenze accessorie a favore del personale dell'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni » (699-B) (Approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati) (Discussione e approvazione)

P R E S I D E N T E , f.f. relatore alla Commissione. L'ordine del giorno reca la

8ª COMMISSIONE

43° RESOCONTO STEN. (6 giugno 1978)

discussione del disegno di legge: « Disposizioni in materia di competenze accessorie a favore del personale dell'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni », già approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati.

In assenza del relatore, senatore Miroglio, riferirò io stesso alla Commissione sulle modifiche apportate dall'altro ramo del Parlamento.

Il disegno di legge in esame è stato approvato dalla nostra Commissione il 26 luglio 1977 ed è stato modificato dalla 10ª Commissione permanente della Camera dei deputati il 26 aprile 1978. In base al parere della Commissione affari costituzionali si è addivenuti alla decisione di sopprimere l'articolo 1, per cui il nuovo testo consta di due articoli, del precedente articolo 2, immutato, divenuto articolo 1 e dell'articolo 3, divenuto articolo 2, modificato in quanto l'onere a carico dello Stato è stato ridotto da 2 miliardi e 550 milioni a 2 miliardi. Ritengo che non vi sia altro da aggiungere.

Dichiaro aperta la discussione generale.

C E B R E L L I . Siamo favorevoli alle modifiche apportate.

R U F I N O . Anche noi siamo favorevoli.

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

Passiamo, ora, all'esame di dette modifiche.

L'articolo 1 del testo approvato dal Senato è stato soppresso dalla Camera dei deputati.

Poichè nessuno ne propone il reinserimento, passiamo all'articolo 1 del nuovo testo.

Tale articolo, già articolo 2 del testo da noi in precedenza approvato, non è stato modificato.

Do lettura del primo comma dell'articolo 2, già articolo 3, nel testo modificato dalla Camera dei deputati:

« All'onere derivante dalla applicazione della presente legge, valutato in lire 2.000.000.000

per l'anno 1978, si farà fronte con corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto al capitolo 101 dello stato di previsione della spesa dell'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni per il medesimo anno finanziario 1978 ».

Poichè nessuno domanda di parlare, lo metto ai voti.

È approvato.

Il secondo comma dell'articolo non è stato modificato.

Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso, nel testo modificato dalla Camera dei deputati.

È approvato.

« Servizio antincendi negli aeroporti civili o aperti al traffico aereo civile sui quali non si svolge attività commerciale di linea di passeggeri e di merci » (1183)

(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: « Servizio antincendi negli aeroporti civili o aperti al traffico aereo civile sui quali non si svolge attività commerciale di linea di passeggeri o di merci ».

Ricordo alla Commissione che nella scorsa seduta il seguito della discussione era stato rinviato per consentire un ulteriore approfondimento in merito all'articolo 3.

D E G A N , *sottosegretario di Stato per i trasporti*. Riconosco che l'articolo 3 non ha una formulazione molto limpida; in sostanza si intendeva venire incontro alla necessità di non bloccare l'attività in aeroporti civili aperti al traffico civile che, a seguito dell'entrata in vigore di questo provvedimento, potrebbero essere costretti a chiudere, anche in vista del più impegnativo disegno di legge che è stato diramato dal Ministero dell'interno, che ha avuto recentemente il consenso del Tesoro e che quindi sarà varato dal Consiglio dei ministri. Pertanto, il

Governo suggerisce di sostituire il testo dell'articolo 3 con il seguente:

« Per la durata di due anni, a decorrere dalla data di entrata in vigore della presente legge, il servizio antincendi negli aeroporti civili o aperti al traffico civile sarà espletato secondo le modalità in essere purchè l'impiego di personale e di mezzi sia tale da garantire i limiti di sicurezza a giudizio del Ministero dei trasporti, direzione generale della protezione civile ».

Il Ministero dei trasporti, in sostanza, è d'accordo con il Ministero dell'interno per una indagine che verifichi la situazione in questi aeroporti, in attesa che si espletino tutti gli adempimenti previsti per l'accollo del servizio da parte di enti di gestione e di altri enti che si vanno formando e per ottenere che il personale venga esaminato e dichiarato abilitato a svolgere le mansioni richieste. Tutto questo per la durata di due anni; nel frattempo dovrebbe intervenire la nuova legge che organizzerà tutto il settore di competenza del Ministero dell'interno, in particolare gli aeroporti per i quali è previsto un servizio regolare di linea. In questo modo si avrebbe la determinazione progressiva nel tempo di una sistemazione generale del settore.

M I N G O Z Z I . Francamente, onorevole Presidente e onorevoli colleghi, a me pare che anche questo nuovo testo dell'articolo 3 che il Governo ci propone non risolva il problema che avevamo posto nell'altra seduta. In effetti occorre che il Governo sia più chiaro su cosa vuole ottenere con questo disegno di legge, perchè se vuole quello che ha scritto nella relazione, allora si è espresso male nell'articolato. Nella relazione è scritto che il disegno di legge si rende necessario per impedire di chiudere aeroporti minori che non hanno attualmente un servizio antincendi dello Stato e siccome il Consiglio di Stato, su richiesta di parere avanzata dal Ministero dei trasporti, ha fatto conoscere che stante la legislazione attuale tutto il servizio antincendi deve essere organizzato dallo Stato, anche là dove abbiamo solo un volo giornaliero di un aeroclub, allora il Governo propone, di fronte ad una situazione di questo

genere, di adeguare la legislazione nel senso di permettere a questi aeroporti minori di poter organizzare, d'accordo con il Ministero, un proprio servizio antincendi che non sia dello Stato. Se questa è la vera filosofia del disegno di legge perchè non risolviamo solo questo problema? Perchè andiamo a complicare le cose, perchè facciamo una tabella A e una tabella B, tanto più che si preannuncia un disegno di legge più organico?

Propongo, pertanto, di limitarci, rivedendo anche il comma primo dell'articolo 1, a stabilire che negli aeroporti statali minori mancanti di servizio antincendi assicurato dallo Stato, lo stesso servizio può essere affidato agli enti gestori. In fondo, il disegno di legge è una norma transitoria e per ora sopprimendo la tabella A e l'articolo 3 potremmo risolvere il problema che il Governo intende risolvere. In tutti gli aeroporti dove già abbiamo un servizio antincendi dello Stato il servizio resta, anche se questi aeroporti non sono elencati nella tabella A. Con questo emendamento che stabilisce la durata di due anni, in fondo creeremmo un allarme e andremmo ad aggravare ulteriormente certe situazioni che sono già state illustrate e sulle quali non voglio insistere. La mia proposta è quella di rivedere assieme all'ufficio legislativo del Ministero, in un gruppo ristretto presieduto dal relatore, l'articolato; altrimenti non risolviamo minimamente il problema e creiamo una situazione generale di allarme nel paese.

Quindi, per tutti questi motivi, riterrei più opportuno approfondire ulteriormente i termini del problema e, assieme all'onorevole rappresentante del Governo, vedere se sia possibile andare ad una articolazione più attenta, che risolva veramente le questioni che hanno dato luogo alla presentazione di questo disegno di legge, senza affrontarne altre che invece, a mio avviso, non sono ancora mature o non sono state sufficientemente meditate.

P A C I N I , *relatore alla Commissione.* Mi dichiaro pienamente d'accordo per un ulteriore studio della questione, così come proposto dal senatore Mingozi. Ritengo infatti che, probabilmente, con una riflessione

un poco più attenta e precisa sarebbe stato possibile risolvere i problemi posti nel corso della precedente discussione, senza risolvere i quali corriamo invece il rischio di approvare un provvedimento — che dovrebbe costituire una legge-ponte rispetto alla legge definitiva — che creerà una serie di altri problemi, che a loro volta dovranno poi essere affrontati e risolti al momento in cui si discuterà del provvedimento di carattere generale.

Anche io ritengo quindi che sia opportuno un momento ulteriore di riflessione, insieme ai responsabili dell'ufficio legislativo del Ministero, per vedere se è possibile risolvere i problemi che sono stati qui sollevati, che hanno dato luogo a notevoli perplessità.

D E G A N , *sottosegretario di Stato per i trasporti*. Debbo dire, per la verità, che il Governo aveva delle perplessità già da tempo non rispetto al presente disegno di legge, ma rispetto alla situazione che, a seguito del noto parere del Consiglio di Stato, si è determinata in tanti aeroporti creando motivo di profonda preoccupazione. Esiste quindi una obiettiva urgenza a risolvere in termini legislativi il tipo di conseguenze che sono derivate da tale parere del Consiglio di Stato. Il nuovo testo dell'articolo 3 proposto dal Governo, a mio avviso, viene sostanzialmente incontro alle preoccupazioni manifestate dal senatore Mingozzi in quanto consente in realtà, per un arco di tempo di due anni, di avviare l'applicazione della legge che, per quanto riguarda gli aeroporti minori, almeno nella ipotesi più vasta della sistemazione del personale del servizio antincendi negli aeroporti maggiori, non troverà contraddizione. In realtà, infatti, l'ipotesi dell'articolo 1 per gli aeroporti minori dovrebbe essere consolidata nel tempo. Si tratta di trovare un meccanismo di passaggio sia per gli uni che per gli altri: l'articolo 3 del disegno di legge prevedeva questo meccanismo sia nella prima formulazione, forse impropria, sia nella nuova formulazione, in maniera, a nostro parere, più precisa e più convincente.

D'altra parte, se la Commissione intende approfondire ulteriormente la questione in

un gruppo di lavoro informale, il Governo certamente non si oppone a che questo avvenga; fa solo presente la necessità di affrontare questo ulteriore esame con estrema urgenza.

M I N G O Z Z I . Se il testo del disegno di legge viene inviato alla Camera così come è, certamente non avrà la relativa approvazione. È appunto per guadagnare tempo che dobbiamo cercare di approvare delle norme le più giuste possibili!

D E G A N , *sottosegretario di Stato per i trasporti*. Vorrei quindi pregare l'onorevole relatore e tutti coloro che fossero interessati, se l'odierna seduta non andasse oltre certi limiti di tempo, di voler procedere oggi stesso ad un incontro informale con i funzionari del Ministero per tentare di chiarire i termini del problema.

P R E S I D E N T E . Aderendo al suggerimento testè avanzato dall'onorevole rappresentante del Governo, riterrei opportuno rinviare la discussione alla prossima settimana, dando incarico nel contempo al relatore di approfondire, attraverso intese informali con l'Amministrazione dei trasporti, gli aspetti connessi all'articolo 3 del disegno di legge.

Poichè non si fanno osservazioni, il seguito della discussione del disegno di legge è rinviato ad altra seduta.

« **Modificazioni al decreto legislativo luogotenenziale 12 aprile 1946, n. 327, concernente i termini per la restituzione del materiale rotabile scambiato tra le ferrovie dello Stato e le ferrovie e tramvie concesse all'industria privata** » (1177) (*Approvato dalla Camera dei deputati*)
(Discussione e approvazione)

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « **Modificazioni al decreto legislativo luogotenenziale 12 aprile 1946, n. 327, concernente i termini per la restituzione del materiale**

8^a COMMISSIONE

43° RESOCONTO STEN. (6 giugno 1978)

rotabile scambiato tra le ferrovie dello Stato e le ferrovie e tramvie concesse all'industria privata », già approvato dalla Camera dei deputati.

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

S A L E R N O, *relatore alla Commissione*. Onorevole Presidente, onorevole Sottosegretario di Stato, onorevoli colleghi, il disegno di legge in esame venne presentato all'altro ramo del Parlamento dal Ministro dei trasporti, onorevole Ruffini, in data 26 luglio 1977. Il provvedimento venne quindi approvato dalla 10^a Commissione permanente, che apportò peraltro alcuni emendamenti al testo originariamente presentato. In definitiva, il disegno di legge in esame intende rivalutare le penalità previste dal decreto legislativo luogotenenziale n. 327 del 1946 per la ritardata consegna del materiale rotabile scambiato tra le ferrovie dello Stato e le ferrovie in concessione; penalità che da allora non sono state mai aggiornate. Basti pensare al riguardo che l'articolo 2 del citato decreto legislativo luogotenenziale n. 327 prevedeva, per il primo giorno di ritardo, una penalità di lire 100; il testo originario del disegno di legge in esame portava tale penalità a lire 2.900, che sono state successivamente arrotondate a lire 3.000 a seguito di un emendamento approvato dalla 10^a Commissione della Camera dei deputati.

A me pare che, trascorsi 32 anni dall'emanazione del più volte citato decreto legislativo luogotenenziale n. 327, l'aumento richiesto delle penalità da pagare in caso di ritardata restituzione del materiale rotabile non possa che ritenersi valido. Correlativamente sono aumentate le penalità per i giorni successivi; sono previste pertanto lire 4.000 per il secondo giorno di ritardo, lire 5.000 per il terzo giorno, lire 6.000 per il quarto giorno, lire 8.000 per il quinto giorno, lire 10.000 per il sesto giorno, lire 15.000 per il settimo giorno e lire 15.000 per ogni giorno successivo al settimo.

L'articolo 2 del disegno di legge prevede inoltre un meccanismo di adeguamento biennale delle predette penalità da effettuare con decreto del Ministro dei trasporti, in

modo da delegificare opportunamente tale materia. Per la sua modesta rilevanza, sembra infatti che la questione possa essere più convenientemente risolta con un provvedimento di natura amministrativa.

Detto questo, non mi rimane che invitare la Commissione a voler dare il suo voto favorevole all'approvazione del disegno di legge in esame.

P R E S I D E N T E. Nel ringraziare il senatore Salerno per la sua chiara ed esauriente relazione, dichiaro aperta la discussione generale.

C A R R I. Pur dichiarandomi favorevole all'approvazione del disegno di legge in esame ed essendo quindi d'accordo con le considerazioni che sono state fatte dall'onorevole relatore, non posso non deplorare il fatto che il Governo solo ora, a distanza di oltre trenta anni, abbia sentito il dovere di provvedere ad un adeguamento delle penalità in questione, penalità che fino ad ora sono state applicate in base alle disposizioni adottate — come del resto è riportato nello stesso titolo del disegno di legge — il 12 aprile 1946 senza tenere conto degli aumenti che, nel frattempo, dal punto di vista dei costi, sono venuti a gravare sulle Ferrovie dello Stato.

Vorrei peraltro aggiungere che nel predisporre tale adeguamento non si è seguito lo stesso criterio adottato dal decreto legislativo luogotenenziale del 1946; allora infatti si passava da una penale di 100 lire per il primo giorno di ritardo ad una penale di 5.000 lire per il settimo giorno di ritardo, con un rapporto di uno a cinquanta; con il presente provvedimento le stesse penali vengono invece aumentate rispettivamente a lire 3.000 e a lire 15.000, con un rapporto di uno a cinque. Non intendiamo certo proporre modifiche al testo che ci è pervenuto dall'altro ramo del Parlamento, però, tenuto conto di ciò, vorremmo raccomandare al Governo, in occasione dell'aggiornamento biennale dell'entità delle penalità, previsto dall'articolo 2 del disegno di legge, di tenere presente il criterio inizialmente adottato e di introdurre quindi misure di penaliz-

zazione sensibilmente più elevate in rapporto al numero di giorni di ritardo nella restituzione del materiale da parte delle imprese, salvaguardando le prerogative delle Ferrovie dello Stato, la possibilità di utilizzare al massimo i mezzi a disposizione e ricavando maggiori utili necessari anche per sopperire al deficit che nel frattempo si è venuto a determinare.

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

S A L E R N O , relatore alla Commissione. Vorrei fare una raccomandazione al rappresentante del Governo: si dovrebbe tener conto di quanto ha affermato il senatore Carri perchè sembra anche a me che ci sia uno scompenso tra l'aumento previsto nel decreto luogotenenziale e quello stabilito nel disegno di legge in discussione.

C A R R I . Non si riesce a capire la ragione per cui dopo sette giorni si prevedono non 21.000 lire ma soltanto 15.000 lire.

S A L E R N O , relatore alla Commissione. Pregherei il Sottosegretario di prendere atto di questa raccomandazione proprio per commisurare adeguatamente le penalità da corrispondere in caso di ritardo.

D E G A N , sottosegretario di Stato per i trasporti. Ringrazio anzitutto la Commissione per la predisposizione a votare a favore di questo provvedimento. Si terrà certamente conto delle osservazioni fatte dai commissari in sede di revisione biennale.

Vorrei far notare al senatore Carri che le tasse indicate nel disegno di legge derivano da una graduazione più attenuata rispetto alla precedente, dovuta alla circostanza che si parte da una soglia iniziale più elevata.

Il parco veicoli ha subito cambiamenti, è aumentato in relazione alle modificazioni intervenute nel mercato, ma è apparso opportuno determinare una graduazione meno accentuata. Tra due anni, in sede amministrativa, verificheremo le conseguenze.

P R E S I D E N T E . Passiamo ora all'esame degli articoli, di cui do lettura:

Art. 1.

L'articolo 2 del decreto legislativo luogotenenziale 12 aprile 1946, n. 327, è sostituito dal seguente:

« Decorsi i termini suddetti, o quelli brevi fissati dalle relative convenzioni, le ferrovie consegnatarie, in aggiunta ai noli stabiliti, corrisponderanno, a titolo di penalità, a quelle consegnanti le sottoindicate maggiori tasse di ritardata resa del carro:

lire 3.000 per il primo giorno di ritardo;

lire 4.000 per il secondo giorno di ritardo;

lire 5.000 per il terzo giorno di ritardo;

lire 6.000 per il quarto giorno di ritardo;

lire 8.000 per il quinto giorno di ritardo;

lire 10.000 per il sesto giorno di ritardo;

lire 15.000 per il settimo giorno di ritardo;

lire 15.000 per ogni giorno successivo al settimo ».

È approvato.

Art. 2.

Trascorsi due anni dalla data di entrata in vigore della presente legge, il Ministro dei trasporti è autorizzato a modificare, con proprio decreto, l'entità delle tasse di cui all'articolo precedente. Tali modifiche, decorrenti dal primo gennaio, possono essere apportate, con le stesse modalità, per ogni biennio successivo.

È approvato.

Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

È approvato.

La seduta termina alle ore 12,10.