SENATO DELLA REPUBBLICA

VII LEGISLATURA

8ª COMMISSIONE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

36° RESOCONTO STENOGRAFICO

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 12 APRILE 1978

Presidenza del Presidente TANGA

INDICE

DISEGNI DI LEGGE

IN SEDE DELIBERANTE

« Responsabilità amministrativa patrimoniale di talune categorie di personale dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato » **(1058)**
(Discussione e approvazione con modificazioni)

PRESIDENTE . . . . . *Pag.* 447, 450, 452
ACCILI, *sottosegretario di Stato per i trasporti* 451
GUSSO (*DC*) 450
MELIS (*Sin. ind.*), *relatore alla Commissione* 448, 450, 452
MINGOZZI (*PCI*) 450
SEGRETO (*PSI*) 450

« Modifica del termine di cui alla legge 8 maggio 1971, n. 420, relativa al sistema aeroportuale di Milano » **(1062)** (*Approvato dalla Camera dei deputati*)
(Discussione e approvazione)

PRESIDENTE 453, 454
ACCILI, *sottosegretario di Stato per i trasporti* 453, 454
FEDERICI (*PCI*), *relatore alla Commissione* 453
SEGRETO (*PSI*) 453
MINGOZZI (*PCI*) 453, 454

« Nuove modalità di pagamento o di deposito, a qualsiasi titolo, di somme a favore dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato » **(1107)**
(Discussione e approvazione)

PRESIDENTE . . . . . *Pag.* 454, 455, 456
ACCILI, *sottosegretario di Stato per i trasporti* 456
GUSSO (*DC*) 455
MELIS (*Sin. ind.*) 455
MINGOZZI (*PCI*) 455
SEGRETO (*PSI*), *relatore alla Commissione* . 454

La seduta ha inizio alle ore 10,05.

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

IN SEDE DELIBERANTE

« Responsabilità amministrativa patrimoniale di talune categorie di personale dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato » (1058)

(Discussione e approvazione con modificazioni)

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Re-

sponsabilità amministrativa patrimoniale di talune categorie di personale dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato ».

Prego il senatore Melis di voler riferire alla Commissione sul disegno di legge.

M E L I S , *relatore alla Commissione.* In virtù dell'articolo 103 della Costituzione la giurisdizione nelle materie della contabilità pubblica spetta alla Corte dei conti.

Al giudizio di questa vengono assoggettati i dipendenti dell'Amministrazione statale che, nell'esplicazione delle rispettive attività di servizio, rechino danno alla stessa od a terzi.

Anche i consiglieri di amministrazione, il direttore generale, i funzionari di ragioneria, gli ordinatori di spesa ed i cassieri dell'Azienda delle ferrovie dello Stato che si rendano comunque colpevoli di danni recati allo Stato, od a terzi (verso i quali lo Stato è considerato responsabile in forza dell'articolo 28 della Costituzione) sono chiamati al giudizio della stessa Corte. Fanno eccezione a questa norma generale, in virtù dell'articolo 25 della legge 7 luglio 1907, n. 429, i funzionari non compresi nel precedente elenco.

Questi ultimi rispondono direttamente all'Amministrazione dei danni ad essa arrecati per loro colpa o negligenza e l'Amministrazione è in facoltà di rivalersi, con le norme del regolamento, delle somme messe a loro carico, mediante ritenute da praticare sui loro stipendi o paghe, nei limiti delle leggi vigenti al momento del prodursi del danno.

È in facoltà degli organi dell'Amministrazione competenti a pronunziarsi, valutate le circostanze, ridurre, e anche non applicare, l'addebito subìto dall'Amministrazione.

Questo particolare trattamento veniva ribadito con la legge 30 giugno 1912, n. 728, che però revocava la facoltà dell'Amministrazione di rinunziare a ripetere dal dipendente responsabile, sia pure nella misura ridotta, equitativamente valutata, il danno subìto dallo Stato o da questo pagato al terzo. Questa norma di particolare favore veniva però ripristinata con l'articolo 25 del decreto legislativo 13 agosto 1917, n. 1393.

La legge 26 marzo 1958, n. 425, sembrerebbe aver nuovamente abolito la facoltà dell'Amministrazione di rinunziare a ripetere dal dipendente il danno da questi arrecato all'Ente od al terzo, facendo esplicito ed esclusivo richiamo, con l'ultimo comma dell'articolo 35, all'articolo 25 del regio decreto 28 luglio 1912, n. 728 (valutazione equitativa del danno).

La normativa come sopra illustrata creava, com'è evidente, una situazione anomala e complessa che da un lato offriva un vero e proprio *status* di maggior favore ad una categoria di pubblici dipendenti, cui era possibile ottenere l'esonero dall'obbligo del risarcimento di danni conseguenti a loro fatto e colpa, e, per contro, lasciava l'Amministrazione arbitra di giudicarli pur essendo essa stessa parte in causa.

Mette conto di sottolineare questo aspetto perchè costituisce una grave deroga al principio che in una situazione conflittuale, a derimere la controversia ed a pronunziarsi sul merito di questa, tanto in punto di responsabilità che nella quantificazione economica di questa, non sia, come avviene per tutti i cittadini dello Stato, il giudice (nel nostro caso: la Corte dei conti) che per sua natura è *super partes,* ma uno dei contendenti. Siffatta procedura viola manifestamente il principio di *par condicio* garantito dall'articolo 3 della Costituzione, creando, in presenza di eguali presupposti, procedure e trattamenti diversi sia all'interno dell'Azienda, che fra i dipendenti di questa e gli altri dipendenti dello Stato pure impegnati nell'espletamento di analoghe funzioni.

Di quanto sopra si è data carico la Corte costituzionale che, con sentenza 15 luglio 1976, pubblicata il 28 stesso, ha dichiarato l'illegittimità costituzionale del citato articolo 25, secondo comma, della legge 7 luglio 1907 n. 429, come modificato dai commi quarto, quinto e sesto dell'articolo 25 del regio decreto 28 giugno 1912, n. 728, con le integrazioni di cui all'articolo 9 del decreto legislativo 13 agosto 1917, n. 1393, e all'articolo 35 della legge 26 marzo 1958, n. 425.

Con la stessa sentenza la Corte costituzionale sollecitava il Parlamento a valutare l'op-

portunità di dare coerenza al nostro ordinamento giuridico riservando ai ferrovieri trattamento eguale a quello riconosciuto, con la legge 31 dicembre 1962, n. 1833, e con la legge 17 marzo 1975, n. 69, ai conduttori di autoveicoli, navi ed aeromobili statali.

Nei confronti di questi, fermo restando il loro assoggettamento alla giurisdizione della Corte dei conti, le relative procedure per accertamento di responsabilità sono proponibili solo in presenza di dolo, o colpa grave. Nei confronti dei dipendenti delle ferrovie, invece, le procedure potevano essere attivate anche nell'ipotesi che il danno fosse conseguente a fatto commissivo od omissivo dipendente da colpa lieve.

Da tali premesse trae origine il disegno di legge sottoposto al nostro esame.

Con l'articolo 1 si statuisce che il personale dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato di cui all'articolo 1 della legge 26 marzo 1958, n. 425, compreso nella tabella n. 3, sia tenuto al risarcimento del danno arrecato all'Azienda, o da questa risarcito al terzo, solo se dipendente da dolo o colpa grave dell'agente.

Nella tabella n. 3 sono compresi gli operatori ferroviari destinati in modo particolare alla movimentazione dei treni.

Tale trattamento giuridico, con l'articolo 2, viene esteso al personale che, pur non svolgendo attività di movimentazione, a questa si riconnette costituendone necessario presupposto.

Con l'articolo 3 vengono invece fissati i criteri generali dei quali il giudice dovrà tener conto nel valutare l'entità della colpa produttiva dell'evento dannoso.

Assumono a tal fine particolare rilievo le difficoltà tecniche, la pericolosità delle operazioni di servizio nel corso delle quali è intervenuto il danno, la qualificazione fisiopsichica mediamente richiesta ai dipendenti addetti a tali operazioni, nonchè le circostanze di tempo e di luogo in cui ebbe a verificarsi il fatto dedotto in giudizio, onde evidenziarne il grado di normalità o di eccezionalità.

All'articolo 4, infine, si fissano dei limiti quantitativi al diritto dell'Azienda di ripetere dal dipendente il danno subìto o risarcito al terzo, fissando, nel massimo di 24 mensilità di stipendio goduto dal dipendente alla data del fatto incriminato, tale diritto.

È appena il caso di rilevare che tale limite non viene per conto proposto nell'ipotesi che l'evento dannoso sia conseguente a dolo del dipendente.

Le Commissioni affari costituzionali e giustizia, incaricate di esprimere i pareri sul disegno di legge, si sono espresse negativamente sulla suddetta limitazione. La prima ha infatti osservato quanto segue:

« La Sottocommissione, esaminato il disegno di legge in titolo, esprime parere favorevole all'ulteriore *iter* del provvedimento, a condizione che venga soppresso il primo comma dell'articolo 4 che, in relazione all'articolo 1 della legge 31 dicembre 1962, n. 1833, viola il principio di eguaglianza (articoli 3 e 97 della Costituzione) ».

Parimenti si è espressa la Commissione giustizia, col seguente parere:

« La Commissione giustizia, esaminato il disegno di legge, esprime parere favorevole, osservando in merito che il primo comma dell'articolo 4, in base all'articolo 97, secondo comma, della Costituzione, in relazione all'articolo 1 della legge 41 dicembre 1962, n. 1833, viola il principio di eguaglianza di cui all'articolo 3 della Costituzione stessa ».

Si tratta di pareri da me condivisi. L'articolo 97 della Costituzione, infatti, al secondo comma stabilisce: « Nell'ordinamento degli uffici sono determinate le sfere di competenza, le attribuzioni e le responsabilità proprie dei funzionari ». Si tratta quindi di una norma di carattere generale, rivolta a tutti, indistintamente, i dipendenti della Pubblica amministrazione; norma alla quale contraddice il primo comma dell'articolo 4 del disegno di legge stabilendo un principio in virtù del quale, per gli interessati, la responsabilità è limitata e quantificata in ventiquattro mensilità di stipendio. Inoltre, l'articolo 3, sempre della Costituzione, detta al primo comma: « Tutti i cittadini hanno pari dignità sociale e sono eguali davanti alla legge, senza distinzione di sesso, di razza, di lingua, di re-

ligione, di opinioni politiche, di condizioni personali e sociali ». È chiara quindi l'inammissibilità della posizione di privilegio, prevista dal suddetto primo comma dell'articolo 4, di alcuni dipendenti della Pubblica amministrazione rispetto a tutti gli altri, che sono illimitatamente responsabili per i danni recati nell'esercizio delle proprie funzioni.

Ritengo pertanto opportuno provvedere ad eliminare il pericolo di dar vita ad una norma di carattere incostituzionale.

Preannuncio che in sede d'esame degli articoli proporrò un emendamento soppressivo del primo comma dell'articolo 4, che testualmente così recita: « In caso di colpa grave l'addebito complessivo a carico del dipendente responsabile non potrà superare l'ammontare corrispondente a ventiquattro mensilità di stipendio in godimento da parte del dipendente stesso all'epoca dell'evento dannoso ».

Propongo, invece, di conservare il secondo comma, nel quale si dispone: « Nel determinare l'addebito complessivo si terrà conto dei buoni precedenti professionali e morali ».

Tale comma può essere trasformato nel secondo comma dell'articolo 3, sopprimendo, poi, l'articolo 4.

P R E S I D E N T E . Ringrazio il collega Melis. Dichiaro aperta la discussione generale.

M I N G O Z Z I . Il nostro Gruppo concorda con le considerazioni e le proposte che ci ha illustrato il relatore, e cioè quelle dell'opportunità dell'approvazione di questo disegno di legge nei termini indicati, e quindi con la soppressione dell'articolo 4 ed il trasferimento dell'ultimo comma all'articolo 3. Ciò perchè reputo che un provvedimento di questo tipo si richiama al senso di responsabilità necessario per le mansioni delicate che vengono svolte e che presuppongono l'esigenza di una responsabilizzazione sempre maggiore dei dipendenti dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, particolarmente di quelli preposti alla circolazione dei treni; senso di responsabilità collegato evidentemente alle conseguenze anche disastrose che si potrebbero determinare se ciò non fosse.

Per questi motivi siamo concordi nell'approvare questo provvedimento nei termini illustrati dal relatore.

S E G R E T O . Il Gruppo socialista, dopo la relazione svolta dal senatore Melis, è d'accordo nell'approvare il disegno di legge n. 1058.

G U S S O . Desidero richiamare l'opportunità di una più attenta considerazione delle sanzioni penali previste. Comunque mi rimetto al parere del Governo.

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

M E L I S , *relatore alla Commissione*. Prendo atto del consenso espresso dai colleghi alla relazione ed alle indicazioni che essa propone. Temo di non avere soluzioni di mediazione, posto che, se si dovesse proporre una quantificazione diversa del *quantum* del risarcimento, resterebbe pur sempre la violazione del principio costituzionale per un trattamento diverso per i dipendenti delle Ferrovie dello Stato nei confronti degli altri dipendenti. Dovremmo, cioè, dividere i dipendenti dello Stato in ferrovieri e altri. Il che, evidentemente è inaccettabile, tenuto anche conto che, tra l'altro, per quanto mi risulta dall'esame di tutta la normativa che mi è stata messa a disposizione, ed in particolare del trattamento riservato ai conduttori di autoveicoli dello Stato, ai conduttori di aeromobili e di navi, non vi è alcuna limitazione quantitativa del danno risarcibile da parte del dipendente nei confronti dell'Amministrazione. Stabilire un qualche limite per i ferrovieri rappresenterebbe una *dispar condicio* inaccettabile sotto il profilo costituzionale, in virtù dell'articolo 3 del quale vi ho già parlato. Per cui, malgrado tutto, non sono riuscito ad elaborare alcuna ipotesi alternativa.

A C C I L I , *sottosegretario di Stato per i trasporti.* Innanzi tutto, ringrazio il presidente Tanga per le espressioni con le quali ha introdotto i lavori di questa Commissione, che ricambio con uguale cordialità e che estendo anche ai singoli membri della Commissione nella prospettiva di operare in stretta collaborazione. Ho avuto modo, quando ero membro della Commissione pubblica istruzione, di essere presente in qualche occasione in questa Commissione, ed ho apprezzato l'atmosfera di assoluta cordialità che vi regna. Mi auguro, quindi, di poter stabilire, con tutti, rapporti di stretta collaborazione.

Ringrazio il relatore per la sua esposizione, che è stata esauriente sotto ogni aspetto; ringrazio i senatori Mingozzi, Segreto e Gusso per i loro interventi. Vorrei aggiungere che i due pareri che sono stati espressi — quello della 1ª Commissione affari costituzionali e quello della Commissione giustizia — sono divergenti, anche se nello spirito non possono non concordare nel rispetto della Costituzione.

Il parere, poi, della Commissione giustizia fa osservazioni anche sullo spirito della legge; la Commissione affari costituzionali, invece, taglia corto, nel senso che non vuole stabilire alcunchè di diverso da quanto si verifica negli altri settori dell'Amministrazione dello Stato, conferendo un trattamento speciale ai dipendenti delle ferrovie addetti al movimento, e riconoscendo anche la questione delle 24 mensilità come tetto ultimo in ordine al risarcimento del danno provocato.

Che questi due pareri collimino, però, esattamente con lo spirito della proposta di legge non ci sono dubbi, anche se il parere della Commissione affari costituzionali è un po' più drastico. Lo spirito della legge nasce da alcune esigenze obiettive. Infatti, prima di formulare il testo, si è avuta una serie di incontri a livello tecnico e sindacale perchè questa categoria di personale, che è oggetto di un esame particolare non soltanto dal punto di vista specifico, ma soprattutto da quello della capacità di assolvere determinati servizi che comportano una particolare responsabilità, si trova in una condizione di disparità con le altre categorie di lavoratori. Quindi, che intervenisse un disegno di legge che facesse giustizia era nella logica delle cose. Infatti, quando è stato proposto ricorso alla Corte costituzionale, ciò è stato fatto nello spirito della legalità, in quanto si trattava di ristabilire un concetto equitativo.

Questo concetto equitativo è nella proposta di legge perchè, se si fossero continuati a tener presenti i criteri dettati dall'articolo 25 della legge 7 luglio 1907, con tutte quante le modificazioni che sono sopravvenute, evidentemente sarebbe rimasta in piedi una situazione di differenziazione e di divaricazione, ma soprattutto di ingiustizia, nel senso che per questo tipo di ferrovieri — cioè addetti al movimento e categorie che al movimento sono connesse — si sarebbe creata una situazione non certo equiparabile a situazioni che si determinano nei confronti degli altri dipendenti dello Stato.

Si dirà che questa categoria è una categoria che può essere assimilata ad altre che svolgono attività analoghe; ci si può anche richiamare alla convenzione di Varsavia del 1932 per le persone addette alle aziende municipalizzate (e qui l'analogia è evidente perchè riferita all'articolo 967 del codice della navigazione), alla legge che regola le norme che investono gli albergatori per via dell'articolo 1784 del codice civile, cioè ci si può richiamare a situazioni analoghe, però non si può invocare il principio attraverso il quale si stabilisce un'entità del risarcimento del danno.

Il danno va valutato, e quindi vanno valutate le responsabilità, tenendo presente che l'articolo 3, sostitutivo del secondo comma dell'articolo 4, già mette coloro i quali debbono valutare l'entità del danno in una condizione di tutta tranquillità, perchè colui il quale è incorso in qualcosa che ha provocato un danno, non può essere giudicato *sic et simpliciter,* ma si deve tener conto delle condizioni nelle quali il dipendente ha operato nel passato, il contributo di lavoro che ha dato nel tempo. Questo può essere un elemento di giudizio attraverso il quale si può stabilire con maggiore serenità se il di-

pendente, pur essendo incorso in questo evento colposo, può essere guardato, da chi lo deve giudicare, in maniera meno pesante, tenendo anche presente che per le responsabilità relative al danno compiuto e ai danni a terzi, questo giudizio deve essere impostato in termini di serenità. È questo il motivo per cui non posso non concordare sulle conclusioni a cui è pervenuto il relatore nella replica, con l'invito, nello stesso tempo, ad approvare il disegno di legge.

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

Art. 1.

Il personale dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, di cui al quarto comma dell'articolo 1 della legge 26 marzo 1958, n. 425, e successive modificazioni, compreso nelle tabelle dell'allegato n. 3 della legge stessa, che, nell'esercizio delle funzioni inerenti alla circolazione dei treni e delle attività connesse, cagioni un danno all'Azienda, è tenuto al risarcimento solo nel caso di danno arrecato per dolo o colpa grave.

La limitazione di cui al comma precedente si applica anche alla responsabilità del personale, ivi indicato, verso l'Azienda che abbia risarcito il terzo del danno cagionatogli.

È approvato.

Art. 2.

La limitazione della responsabilità di cui all'articolo precedente si applica anche a tutti quei dipendenti che, pur non rivestiti delle qualifiche elencate nelle tabelle dell'allegato 3 della legge 26 marzo 1958, n. 425, e successive modificazioni, siano chiamati a svolgere operazioni o ad assolvere compiti inerenti alla circolazione dei treni o attività a questa connesse.

È approvato.

Art. 3.

Nell'accertamento della responsabilità di cui agli articoli precedenti dovrà tenersi conto delle difficoltà tecniche e della pericolosità inerenti all'attività svolta, della speciale qualificazione fisio-psichica richiesta al personale delle ferrovie dello Stato, nonchè di tutte le condizioni di tempo e di luogo in cui ebbe a verificarsi l'evento generatore del danno.

M E L I S , *relatore alla Commissione.* Propongo che si trasferisca il concetto di cui al secondo comma dell'articolo 4 nell'articolo 3. E perchè il raccordo abbia una logica, la formulazione è questa: « Nel caso di accertata responsabilità si terrà conto, nel determinare l'addebito complessivo, dei buoni precedenti professionali e morali del dipendente ».

P R E S I D E N T E . Poichè nessun altro chiede di parlare, metto ai voti l'emendamento aggiuntivo all'articolo 3 proposto dal relatore.

È approvato.

Metto ai voti l'articolo 3, quale risulta con l'emendamento testè approvato.

È approvato.

Art. 4.

In caso di colpa grave l'addebito complessivo a carico del dipendente responsabile non potrà superare l'ammontare corrispondente a ventiquattro mensilità di stipendio in godimento da parte del dipendente stesso all'epoca dell'evento dannoso.

Nel determinare l'addebito complessivo si terrà conto dei buoni precedenti professionali e morali.

Il senatore Melis ha proposto la soppressione di detto articolo.

Poichè nessuno chiede di parlare, metto ai voti il mantenimento dell'articolo 4.

Non è approvato.

Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

È approvato.

« Modifica del termine di cui alla legge 8 maggio 1971, n. 240, relativa al sistema aeroportuale di Milano » (1062) (*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: « Modifica del termine di cui alla legge 8 maggio 1971, n. 240, relativa al sistema aeroportuale di Milano », già approvato dalla Camera dei deputati.

Prego il senatore Federici di riferire sul disegno di legge.

F E D E R I C I , *relatore alla Commissione.* Si tratta di un disegno di legge già approvato dalla Camera dei deputati, sul quale la Commissione bilancio ha espresso parere favorevole, che non implica nessun elemento di merito specifico. È, in poche parole, la proroga di un termine. Si tratta, da parte della Commissione, di valutare se la proroga del termine previsto appunto dalla legge 420 del 1971 possa essere concessa alla Società esercenti aeroportuali per l'aeroporto di Milano Malpensa. Poichè questo ritardo è stato causato specificamente da molteplici adempimenti, connessi all'operazione di esproprio del terreno, necessari per l'ampliamento del predetto aeroporto, ci pare che la proroga sia inevitabile se si vuol rendere concreta la legge n. 420 del 1971. Il disegno di legge propone quindi una proroga di cinque anni, a decorrere appunto dal 20 luglio 1976, data in cui era scaduto il termine assegnato alla società. Si propone appunto una proroga di cinque anni per consentire margini congrui e definitivi per l'esecuzione delle opere in oggetto.

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

S E G R E T O . Poichè si parla di cinque anni di proroga, entro questo tempo possono scattare aumenti di prezzo. È stata valutata questa eventualità?

M I N G O Z Z I . Questa proroga di ulteriori cinque anni dei termini previsti dall'articolo 1 della legge del 1971 cosa comporta? Che questi termini scadono nel 1981?

Siamo tranquilli che i lavori che debbono essere completati per l'aeroporto di Milano Malpensa possano essere eseguiti nel termine previsto? Sarebbe opportuno che il Governo desse delle informazioni circa lo stato dei lavori e quindi tranquillità nel momento in cui noi andiamo ad approvare il provvedimento.

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

F E D E R I C I , *relatore alla Commissione.* Per quello che riguarda le osservazioni fatte dal collega Mingozzi, credo che il Sottosegretario qui presente possa dare in qualche modo delle informazioni schematiche, circa il punto cui sono giunti i lavori e, naturalmente, rassicurarci circa la congruità dei cinque anni per non doverci ritrovare a ripetere provvedimenti di questo genere. Questo credo sarebbe utile. Comunque io penso di sì, poichè si tratta di adempimenti connessi all'opera di esproprio di terreni necessari. Credo che queste operazioni siano comunque avvenute anche se hanno occupato uno spazio di tempo superiore a quello che si presupponeva con la legge n. 420 del 1971.

Per quanto riguarda le osservazioni fatte dal collega Segreto, esse riguardano altri aspetti e non la pura e semplice proroga del termine. Una chiarificazione da parte del sottosegretario Accili credo sia comunque sempre utile.

A C C I L I , *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* Penso di poter dire una parola rassicurante in questo senso. Il riferimento noi lo facciamo alla legge 420 dell'8

maggio 1971, per cui è inevitabile e conseguente che il discorso dei cinque anni non possa non essere che riferito al 1971; quindi la proroga è fino al 1981. Questo mi pare fuori discussione.

M I N G O Z Z I . Se i lavori sono stati ritardati, possiamo trovarci di fronte ad una lievitazione dei costi.

A C C I L I , *sottosegretario per i lavori pubblici.* È una questione su cui non posso darvi delle informazioni precise. Però il disegno di legge non può non essere armonizzato a tali fini, tenendo presente che è intervenuta successivamente la legge n. 825 del 1973, recante provvidenze per gli aeroporti aperti al traffico aereo civile. Quindi, già in base alla legge n. 420 del 1971 si doveva tra l'altro provvedere all'ampliamento dello scalo nazionale nord-sud-ovest, con la realizzazione di vari collegamenti stradali alle reti viarie esterne, nonchè alla sistemazione occorrente in conformità al piano regolatore aeroportuale, ma i fatti intervenuti successivamente hanno superato i termini di tale legge. Loro sanno anche che si è avuta una lunga polemica sulla sicurezza degli aeroporti e quindi sulla necessità di disponibilità, sul piano infrastrutturale, tali da evitare nella maniera più assoluta il verificarsi di incidenti derivanti dal fatto che le attrezzature non siano rese agibili al cento per cento; di qui l'emanazione della successiva legge, la quale ha apportato miglioramenti alla normativa precedente perchè si realizzassero opere aggiuntive.

Questo è il motivo per il quale le leggi sembrano accavallarsi, mentre in realtà sono integrative l'una rispetto all'altra e mirano a creare le condizioni necessarie perchè la sicurezza si realizzi.

Le ragioni della seconda proroga sono da ricercarsi nel fatto che, come dicevo, la seconda legge intervenuta ha introdotto modificazioni di ordine tecnico relative alla rete viaria ed ai collegamenti stradali interni ed esterni, nonchè alla sistemazione dell'aeroporto della Malpensa, in connessione col piano regolatore aeroportuale. Tale proroga ulteriore è quindi necessaria.

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

Articolo unico.

Il termine di cinque anni previsto dall'articolo 1, primo comma, nonchè dall'articolo 3, ultimo comma, della legge 8 maggio 1971, n. 420, entro il quale dovevano essere ultimate le opere da eseguirsi nell'aeroporto della Malpensa indicate all'articolo 1 della medesima legge 8 maggio 1971, n. 420, è elevato a dieci anni.

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

È approvato.

« Nuove modalità di pagamento o di deposito, a qualsiasi titolo, di somme a favore dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato » (1107)

(*Discussione e approvazione*)

P R E S I D E N T E . Segue all'ordine del giorno la discussione del disegno di legge: « Nuove modalità di pagamento o di deposito, a qualsiasi titolo, di somme a favore dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato ».

Prego il senatore Segreto di voler riferire alla Commissione sul disegno di legge.

S E G R E T O , *relatore alla Commissione.* L'esigenza di snellire i rapporti tra lo Stato e gli operatori economici è stata sempre avvertita dal Ministero del tesoro il quale, fin dal 1948 (circolare n. 208870 del 10 maggio 1948), autorizzò le amministrazioni pubbliche a valersi, nell'esercizio dei loro poteri discrezionali, di assegni circolari,

sia nei rapporti interni che in quelli con i privati.

In dipendenza di ciò, il servizio ragioneria della direzione generale dell'Azienda ferroviaria chiese ed ottenne da parte del citato Ministero il prescritto benestare circa la possibilità di accettare in pagamento anche assegni « a copertura garantita », essendo tali assegni assistiti dalle stesse norme precauzionali prescritte per gli assegni circolari a cui possono considerarsi assimilati.

Per circa quindici anni gli assegni a copertura garantita costituirono un utile strumento a disposizione degli utenti per il pagamento delle tasse di trasporto e l'Azienda delle ferrovie dello Stato non incontrò mai alcuna difficoltà a realizzare il credito da essi rappresentato.

Nel corco del 1963, però, alcune direzioni provinciali delle Poste fecero presente di non poter più accettare dalle stazioni delle ferrovie versamenti in conto corrente postale, costituiti da assegni bancari a copertura garantita, per cui il Ministero del tesoro, anche sulla base del parere espresso nella circostanza dall'Amministrazione centrale della Banca d'Italia, concordò pienamente con quanto statuito dall'Amministrazione delle poste, che, nel frattempo, aveva impartito tassativa disposizione a tutti gli uffici dipendenti di non accettare gli assegni a copertura garantita in operazioni di versamento in conto corrente postale.

Poichè tale conclusione ha provocato e provoca tuttora alla numerosa categoria degli utenti ferroviari notevoli disagi, avvertiti in maniera particolare nelle giornate di sabato, a causa della chiusura delle banche, e poichè l'Avvocatura generale dello Stato, di recente investita della questione, pur ribadendo che in base alle disposizioni di legge in vigore il canone fondamentale è quello stabilito dall'articolo 225 del Regolamento di contabilità generale dello Stato, approvato con regio decreto 23 maggio 1924, n. 827, a tenore del quale le entrate dello Stato si riscuotono in contanti, ha sostenuto che l'intensificarsi di azioni delittuose quali furti, rapine, eccetera, facilitate dall'uso costante nei pagamenti di denaro contante, postula l'esigenza di provocare l'intervento del legislatore in tale materia, si è predisposto il disegno di legge in questione al fine di ovviare agli inconvenienti sopra lamentati.

Peraltro, corre l'obbligo di far rilevare che gli assegni a copertura garantita figurano già fra i titoli accettati dallo Stato per particolari pagamenti (articolo 12 del decreto del Presidente della Repubblica 2 febbraio 1970, n. 62, recante modificazioni ed aggiornamenti di disposizioni legislative in materia doganale, ed articolo 38 del decreto del Presidente della Repubblica 26 ottobre 1972, n. 633, relativo alla istituzione e disciplina dell'imposta sul valore aggiunto), per cui la normativa proposta non costituisce neppure uno *ius novum*.

Pertanto, come relatore, propongo che il disegno di legge venga approvato anche perchè, a conferma della mia relazione, è pervenuto parere favorevole da parte della Commissione finanze e tesoro.

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

M I N G O Z Z I . Mi pare che il provvedimento da una parte tenda ad agevolare l'utente e dall'altra le operazioni delle Ferrovie dello Stato senza mettere in discussione le garanzie necessarie, in quanto si tratta di accettare anche assegni bancari con copertura garantita. Pertanto, anche noi riteniamo, come il relatore, che sia giusta la approvazione del disegno di legge in esame.

G U S S O . Mi associo alla proposta di approvazione del relatore.

M E L I S . Anche il mio Gruppo si dichiara favorevole al provvedimento che agevola le operazioni commerciali dell'Azienda ed ovvia ai pericoli indicati nella relazione che accompagna il disegno di legge stesso, pericoli che hanno trovato puntuale riscontro nella relazione del senatore Segreto.

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

A C C I L I , *sottosegretario di Stato per i trasporti.* Intervengo brevemente per concordare con il relatore e con l'indirizzo manifestato dalla Commissione, dicendo che in fondo il disegno di legge non fa altro che mettere l'utente delle Ferrovie in condizione paritetica rispetto ad uguali procedimenti che si verificano in tutte le amministrazioni, dove da tempo si è consolidato il sistema del deposito di somme mediante assegni bancari a copertura garantita. Inoltre, a parte la difficoltà della disponibilità del « soldo su soldo », non è neppure consigliabile, con i tempi che corrono, andare in giro con somme di denaro così notevoli. Per tutte queste considerazioni mi sembra, quindi, che il disegno di legge non possa che essere approvato.

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

Articolo unico.

L'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato è autorizzata ad accettare il pagamento o il deposito di somme, a qualsiasi titolo, oltre che con le modalità previste dall'articolo 230 del regio decreto 23 maggio 1924, n. 827, modificato dall'articolo 1 del decreto del Presidente della Repubblica 30 aprile 1976, n. 656, anche mediante assegni bancari a copertura garantita.

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

È approvato.

La seduta termina alle ore 10,45.

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