COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE - MARINA MERCANTILE - POSTE E TELECOMUNICAZIONI

20.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 21 SETTEMBRE 1977

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **LIBERTINI**

INDICE

Disegno di legge (*Discussione e approvazione*):

Ammodernamento del sistema giuridico in materia di danno alla persona del viaggiatore mediante modificazioni ed integrazioni alle condizioni e tariffe per i trasporti delle persone e delle cose sulle ferrovie dello Stato (*Approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato*) (1571) 149

PRESIDENTE 149, 151, 152, 153, 155

BAGHINO 152, 155

CALAMINICI 151

DEGAN, *Sottosegretario di Stato per i trasporti* 153

LA ROCCA, *Relatore* 149, 152

PICCINELLI 152

Votazione segreta:

PRESIDENTE 155

La seduta comincia alle 10,10.

SALOMONE, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente.

(*È approvato*).

Discussione del disegno di legge: Ammodernamento del sistema giuridico in materia di danno alla persona del viaggiatore mediante modificazioni ed integrazioni alle condizioni e tariffe per i trasporti delle persone e delle cose sulle ferrovie dello Stato (*Approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato*) (1571).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Ammodernamento del sistema giuridico in materia di danno alla persona del viaggiatore mediante modificazioni ed integrazioni alle condizioni e tariffe per i trasporti delle persone e delle cose sulle ferrovie dello Stato », già approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato nella seduta del 15 giugno 1977.

Il relatore La Rocca ha facoltà di svolgere la relazione.

LA ROCCA, *Relatore*. Il disegno di legge oggi al nostro esame riguarda l'ammodernamento del sistema giuridico in materia di danno alla persona del viaggiatore mediante modificazioni ed integrazioni alle condizioni

e tariffe per i trasporti delle persone e delle cose sulle ferrovie dello Stato. Esso era stato approvato dal Senato nella precedente legislatura e poi trasmesso alla Camera che non l'ha esaminato a causa dello scioglimento anticipato delle Camere. È stato ripresentato in questa settima legislatura al Senato che lo ha approvato con alcune modificazioni rispetto al testo precedente.

Durante la discussione al Senato si è posto il problema se la materia del trattamento del danno alla persona del viaggiatore trasportato sulle ferrovie dello Stato possa essere riconsiderata in generale sotto il profilo del danno al viaggatore trasportato su qualsiasi altro vettore, rinviando la soluzione nell'ambito del codice civile.

Alla fine, i colleghi senatori si sono convinti dell'opportunità di confermare la precedente legislazione con norme particolari riguardanti il danno che può subire un viaggiatore durante il trasporto, così come previsto dal regio decreto-legge 11 ottobre 1934, n. 1948, « Nuovo testo delle condizioni e tariffe per il trasporto delle persone sulle ferrovie dello Stato ».

Il provvedimento, dunque, innova la precedente legislazione solo su alcuni punti sui quali mi soffermerò brevemente.

La prima innovazione è di carattere liberatorio, in quanto in precedenza l'Amministrazione era tenuta al risarcimento del danno alla persona quando questo si fosse verificato in conseguenza di una anormalità dell'esercizio ferroviario, mentre nel disegno di legge al nostro esame il risarcimento è dovuto, come previsto dall'articolo 1, « se il viaggiatore, durante la permanenza sui veicoli ferroviari ovvero al momento in cui vi sale o ne discende, subisce un danno alla persona in conseguenza di un incidente che sia in relazione con l'esercizio ferroviario,... a meno che l'Amministrazione provi essere l'incidente avvenuto per causa ad essa non imputabile ».

In questo modo sono avvantaggiati sia i soggetti che subiscono il danno, nel senso che non hanno più la responsabilità di produrre la prova dell'anormalità dell'esercizio ferroviario, sia l'Amministrazione, in quanto nel frattempo si è consolidata una giurisprudenza che considera anomalo qualunque evento corrispondente alla definizione adottata dal disegno di legge.

Secondo un'indagine per il periodo che va dal 1972 al 1976, c'è una media di 1.120 sinistri all'anno, di cui 1.072 risolti in via amministrativa e 48 con sentenza della magistratura, con una percentuale dei secondi sui primi pari al 4,2. Un altro elemento di novità rispetto alla normativa precedente è dato dall'individuazione del soggetto che ha diritto di intraprendere l'azione per ottenere il risarcimento del danno. Fino ad ora, questa competeva al coniuge superstite o ai parenti, nei limiti degli articoli 142 e seguenti del codice civile. Le disposizioni in esame, invece, precisano che l'azione spetta agli aventi diritto qualora il viaggiatore sia perito a causa del danno medesimo, semplificando così una casistica che prima si presentava di difficile interpretazione.

Infine, l'articolo 3 del disegno di legge riguarda la valutazione stragiudiziale del danno fisico: allo scopo di evitare lunghe discussioni tra le parti, è stato ritenuto opportuno offrire alle stesse una possibilità che non si configura, come una fase obbligatoria o una condizione cui sottostare per la ricerca dell'accordo, ma come una mera facoltà. Infatti, la norma così recita:

« La valutazione stragiudiziale del danno fisico è effettuata, in caso di disaccordo tra le parti, da un collegio di periti composto dai consulenti delle parti e presieduto da un consulente tecnico nominato d'intesa fra queste ultime ovvero, in mancanza di accordo, dal presidente del tribunale competente ». Inoltre, come ha osservato la Commissione giustizia nel formulare il parere sul provvedimento, tale disposizione non preclude ai danneggiati la possibilità di adire la via giudiziale.

Un'altra importante innovazione introdotta dal disegno di legge in esame è quella concernente la rappresentanza (articolo 4), che è affidata al ministro dei trasporti sia dinanzi all'autorità giudiziaria che a quella amministrativa, tranne che per i giudizi promossi davanti alle preture o agli uffici di conciliazione: in tali casi, la rappresentanza spetta al direttore compartimentale competente per territorio. È anche prevista dallo stesso articolo la facoltà, per il ministro, di delegare quali rappresentanti dell'Amministrazione, per determinati incombenti e in caso di fatti non personali, quei funzionari che ebbero parte nel fatto o che ne hanno speciale conoscenza a causa delle loro funzioni.

Vi è poi un'altra modifica della normativa precedente, favorevole all'utente che abbia subito danni: attualmente, in caso di morte del viaggiatore, per gli aventi causa il diritto ad agire si prescrive nel termine di due anni dal fatto; la disposi-

zione in esame, invece, stabilisce che il termine per la prescrizione decorre dal giorno della morte del viaggiatore, anche se questa si verifichi a distanza di tempo dal sinistro. A mio avviso, si tratta di una misura molto giusta ed opportuna, perché ho potuto riscontrare nella realtà quotidiana diversi casi di persone morte molto tempo dopo l'incidente del quale erano state vittime.

Ci si può chiedere se, per apportare tali modifiche alla precedente legislazione, sia proprio necessario ricorrere ad un disegno di legge o se invece non sia sufficiente un atto normativo del Governo.

Una prima lettura dell'articolo 3 del decreto-legge 11 ottobre 1934, convertito successivamente in legge, potrebbe farci propendere per questa seconda soluzione. Esso infatti recita:

« Le norme e condizioni di nuove tariffe per i trasporti delle persone, le modificazioni alle condizioni dei trasporti stessi in quanto apportino aggravi al pubblico o diminuzione di introiti; gli aumenti e le riduzioni di tariffe, quando non abbiano carattere generale, e i prezzi speciali di concorrenza, di durata illimitata, sono approvati con decreto del ministro per le comunicazioni di concerto col ministro per le finanze.

Sono approvate dal ministro per le comunicazioni:

a) le modificazioni alle condizioni di trasporti che non importano aggravi per il pubblico o diminuzione di introiti;... ».

Ora, sia per ciò che ho ricordato, sia per il contenuto della prova liberatoria, sia per la variazione della decorrenza dei termini in caso di morte, sia per la rappresentanza e certamente per le modifiche alla disciplina sul trasporto delle cose (per il quale vi è un esplicito riferimento allo strumento legislativo previsto dal decreto del 1961), si è dovuto far ricorso alla predisposizione di un disegno di legge. Infatti, il primo comma dell'articolo 1680 del codice civile, stabilisce che « le disposizioni di questo capo si applicano anche ai trasporti per via d'acqua o per via d'aria e a quelli ferroviari e postali, in quanto non siano derogate dal codice della navigazione e dalle leggi speciali ».

Rimane però un'ultima questione. Forse, sarebbe stato più opportuno ed utile che tutta la materia trattata dagli articoli 11-16 del decreto del 1934 – trasferiti poi senza alcuna modifica (salvo quella relativa alla numerazione) nel decreto del 1956 – venisse disciplinata sistematicamente, come del resto è stato anche rilevato dalla Commissione giustizia in sede di stesura del parere.

A questo punto, poiché il provvedimento è già stato approvato due volte dal Senato (anche nella scorsa legislatura il suo *iter* presso quel ramo del Parlamento si era concluso favorevolmente, ma poi il disegno di legge decadde per l'anticipato scioglimento delle Camere), e poiché la materia in questione sarà oggetto, in prospettiva, di ulteriori modificazioni (infatti è in corso di ratifica una convenzione internazionale in materia ed è allo studio la stessa riforma dell'azienda delle ferrovie, con conseguente modifica di tutto ciò che riguarda le fonti legislative in materia di condizioni dei trasporti, eccetera), forse sarà opportuno, in quella sede, sistemare la nuova normativa e non rendere vano questo lavoro che, seppure modesto, è però utile allo svolgimento delle attività dell'amministrazione e comporta una migliore considerazione dell'utenza; in questo caso di un'utenza che, avendo purtroppo subìto danni per eventi non imputabili all'amministrazione, si trova in condizioni di particolare svantaggio.

PRESIDENTE. Ringrazio il relatore e mi associo all'ultima considerazione da lui svolta.

Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

CALAMINICI. Il gruppo comunista voterà a favore del provvedimento, ribadendo il voto espresso al Senato, data l'importanza che esso riveste ai fini della tutela degli interessi dei viaggiatori.

Il nostro giudizio positivo nasce dalle possibilità di intervento che con questo disegno di legge si aprono in una materia quasi sempre oggetto di controversie giudiziarie fra utenza e ferrovie dello Stato. Le controversie nascono dalla scarsa chiarezza dell'attuale normativa, proprio dove si riferisce alle responsabilità delle ferrovie dello Stato per i danni causati alle persone durante l'uso del mezzo ferroviario.

Con questa nuova norma le controversie dovrebbero ridursi al minimo, a tutto vantaggio dell'utente e della stessa amministrazione delle ferrovie, che complessivamente dovrebbe sostenere costi anche più bassi, visto che le controversie possono essere risolte in fase amministrativa.

Nelle nuove norme, inoltre è previsto l'istituto della delega sia per il Ministero dei trasporti sia per i direttori di compartimento, il che dovrebbe anche facilitare la soluzione delle controversie. È, questo, un principio importante che è opportuno sottolineare, perché le Ferrovie dello Stato hanno urgente bisogno di estendere il principio della delega: il principio del decentramento, anche se è appena accennato, è un'esigenza vitale se si vuole andare verso il risanamento della azienda.

Da ultimo vorrei fare una domanda al rappresentante del Governo: cosa impedisce di estendere questi princìpi di tutela, tanto importanti e chiari ai fini dell'interesse dell'utente, alle ferrovie in concessione e private, le quali rappresentano oltre un terzo della intera rete ferroviaria italiana, in modo che il viaggiatore sia messo in pari condizioni sia quando viaggi con le ferrovie dello Stato sia quando viaggi con quelle in concessione ?

PICCINELLI. Premesso che il gruppo democristiano è favorevole all'approvazione del disegno di legge, vorrei fare alcune brevi considerazioni. Premesso che sarebbe stato più logico discutere in maniera più organica il provvedimento, la cui frammentarietà è tale da renderne difficile lo esame e problematica l'approvazione, restano, in sostanza, due problemi sui quali desidererei che il rappresentante del Governo ed il relatore fornissero talune delucidazioni. Il primo di essi riguarda la prescrizione di cui all'articolo 5 del disegno di legge; il secondo riguarda la misura di indennità per perdita ed avaria nel trasporto di cose, di cui all'articolo 6 dello stesso provvedimento.

Per quanto concerne la prescrizione, sia la legge attualmente in vigore sia il disegno di legge in discussione prevedono una prescrizione più breve di quella prevista dal codice civile. Né sono chiare le ragioni per le quali il cittadino debba essere meno protetto nei confronti dell'Amministrazione ferroviaria. Sembrerebbe opportuno, dunque, uniformare queste norme a quelle del codice civile.

Per quanto riguarda le indennità per perdita ed avaria, vi è, all'articolo 6 del provvedimento, un riferimento al paragrafo 1, lettere *a*) e *c*) e al punto 2 dell'articolo 50, i quali prevedono, in caso di perdita, un'indennità pari a quattromila lire per ogni chilogrammo di peso lordo mancante, ove si tratti di effetti di uso personale, e pari a quindicimila lire, ove si tratti di oggetti di altro tipo; mentre la lettera *b*) dello stesso articolo 6 prevede che quando non è stato emesso un documento di trasporto, la indennità stabilita per altre cose portate con sé dal viaggiatore è pari al loro valore debitamente comprovato, fino ad un massimo di cinquecentomila lire.

Ora, poiché in periodo di inflazione il valore delle cose muta con rapidità impressionante, mi sembra logico che il riferimento ad un valore previsto da una legge del 1961 sia assolutamente inadeguato e, in futuro, potrà diventare facilmente inadeguato anche il limite massimo stabilito alla lettera *b*) dell'articolo 6.

Non sarebbe, dunque più opportuno fare riferimento ad una norma regolamentare, in modo da adeguare il valore delle cose al valore della moneta ?

BAGHINO. Anche il gruppo del movimento sociale italiano-destra nazionale è favorevole al provvedimento in discussione.

Ho ascoltato osservazioni anche giuste a proposito del disegno di legge, ma ritengo che, proprio per la limitatezza di esso, non si debba dar luogo ad emendamenti per non disperdersi poi in un labirinto di modifiche e di modifiche delle modifiche.

Il mio gruppo è favorevole in particolare all'aggiunta della norma relativa alle responsabilità in caso di incidenti nucleari, con la quale si tutela maggiormente l'utente, e ribadisce l'opportunità della riproposizione dell'intero titolo relativo alla responsabilità.

Infine, siamo convinti anche noi dell'opportunità di predisporre decreti ministeriali piuttosto che provvedimenti legislativi per regolamentare nei particolari questa materia.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione sulle linee generali.

LA ROCCA, *Relatore*. Alle osservazioni fatte dall'onorevole Piccinelli a proposito dei termini per la prescrizione rispondo che essa è tradizionale non solo in questo campo ma anche in altri campi dell'Amministrazione. Al fondo di tutto, è il problema dei rapporti tra il cittadino e lo Stato nel suo complesso; cioè il diritto, che il singolo ha nei confronti dell'altro singolo, viene modificato da una specie di privilegio statale, la cui validità si estende a molti altri campi.

È un problema che certamente va riconsiderato. D'altro canto però, ben sappiamo quanto sia più facile per il cittadino intraprendere azioni nei confronti dello Stato che non nei confronti di altri cittadini, con i quali, in caso di controversie, ha modo di discutere a lungo prima di agire.

Sotto questo profilo ritengo che l'osservazione, pur avendo un fondamento di carattere generale, non può portare alla modifica del provvedimento, per le ragioni già esposte dal collega Baghino.

Per quanto riguarda il trasporto delle cose, la mia opinione coincide con quella dell'onorevole Piccinelli; a mio avviso, nel momento in cui fu emanato il decreto delegato del 1961, rimase troppo vasta la parte di competenza legislativa, che contiene notevoli materie che potevano essere trattate in forma regolamentare senza dover ricorrere, ogni volta, allo strumento legislativo. Quando si tratterà di rivedere globalmente la materia, sarà opportuno rivedere anche questi criteri, predisponendo strumenti più snelli che si possano adattare al continuo mutamento della realtà.

Tuttavia si potrebbe obiettare che il tipo di trattamento delle cose potrà comportare che quelle di maggiore valore saranno trasportate dai cittadini con sé; ma si tratta di una obiezione che non può certo essere risolta da una norma.

DEGAN, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Nel fare mie le sue osservazioni, desidero ringraziare il relatore per aver illustrato in maniera precisa e competente il testo del disegno di legge.

È stato rilevato che sarebbe opportuno rivedere, ogni volta, la normativa nel suo complesso in modo da pervenire alla redazione di un testo unico; però in questo caso mi sembra che, poiché l'inversione dell'onere della prova aggrava la posizione della Pubblica amministrazione, sia giustificato mantenere termini di prescrizione sufficientemente modesti, diversi da quelli sanciti nei rapporti tra privati.

Al tempo stesso merita di essere presa in considerazione l'obiezione sollevata per quanto concerne l'indicazione, contenuta nella legge, di alcuni valori che dovranno essere in seguito modificati con legge. La nostra speranza è che, dovendo apportare tali modifiche, si coglierà l'occasione per accogliere le richieste che, in questa Commissione, sono state sollevate.

Il provvedimento oggi al nostro esame ha avuto un *iter* tormentato e siamo pertanto grati alla Commissione per aver espresso, complessivamente, parere favorevole.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli articoli.

Poiché non sono stati presentati emendamenti, li porrò direttamente in votazione dopo averne dato lettura:

ART. 1.

All'articolo 13 delle « Condizioni e tariffe per i trasporti delle persone sulle ferrovie dello Stato », approvato con regio decreto-legge 11 ottobre 1934, n. 1948, convertito nella legge 4 aprile 1935, n. 911, e successive modificazioni, il § 4 è sostituito dal seguente:

« Se il viaggiatore, durante la permanenza sui veicoli ferroviari ovvero al momento in cui vi sale o ne discende, subisce un danno alla persone in conseguenza di un incidente che sia in relazione con l'esercizio ferroviario, l'Amministrazione ne risponde a meno che provi essere l'incidente avvenuto per causa ad essa non imputabile ».

Al predetto articolo 13 è aggiunto, in fine, il seguente § 5:

« *Responsabilità in caso di incidenti nucleari*. — Per danni conseguenti ad un incidente nucleare, da qualunque causa determinato, si applicano le disposizioni della legge 31 dicembre 1962, n. 1860 e del decreto del Presidente della Repubblica 10 maggio 1975, n. 519 ».

(*È approvato*).

ART. 2.

All'articolo 14, § 1, delle « Condizioni e tariffe per i trasporti delle persone sulle ferrovie dello Stato » la lettera *c*) è sostituita dalla seguente:

« *c*) al viaggiatore in caso di danno subìto alla persona durante la permanenza sui veicoli ferroviari o al momento in cui vi sale o ne discende, ovvero agli aventi diritto qualora il viaggiatore sia perito a causa del danno medesimo ».

(*È approvato*).

ART. 3.

All'articolo 15 delle « Condizioni e tariffe per i trasporti delle persone sulle ferrovie dello Stato » è aggiunto, in fine, il seguente comma:

« La valutazione stragiudiziale del danno fisico è effettuata, in caso di disaccordo tra le parti, da un collegio di periti composto dai consulenti delle parti e presieduto da un consulente tecnico nominato d'intesa fra queste ultime ovvero, in mancanza di accordo, dal presidente del tribunale competente ».

(*È approvato*).

ART. 4.

L'articolo 16 delle « Condizioni e tariffe per i trasporti delle persone sulle ferrovie dello Stato » è sostituito dal seguente:

« § 1 - *Rappresentanza.* — Ferme le norme sulla competenza, l'Amministrazione è rappresentata dal ministro dei trasporti sia dinanzi all'autorità giudiziaria ordinaria che a quella amministrativa, ad eccezione dei giudizi promossi davanti alle preture o agli uffici di conciliazione per i quali la rappresentanza dell'Amministrazione spetta al direttore compartimentale territorialmente competente.

§ 2 - *Facoltà di delega.* — Il ministro dei trasporti e i direttori compartimentali, trattandosi di fatti non personali, possono delegare, quali rappresentanti dell'Amministrazione per determinati incombenti giudiziali, come il giuramento, l'interrogatorio o simili, quei funzionari che ebbero parte nel fatto o che ne hanno speciale conoscenza in ragione delle loro funzioni ».

(*È approvato*).

ART. 5.

L'articolo 18 delle « Condizioni e tariffe per i trasporti delle persone sulle ferrovie dello Stato » è sostituito dal seguente:

« Art. 18. — *Prescrizione del diritto ad agire.*

§ 1 - *Termini.* — Il diritto ad agire sulla base delle presenti Condizioni e tariffe, salvo quello per danno alla persona del viaggiatore, si prescrive in un anno. Il termine decorre dal giorno di scadenza della validità del biglietto.

Il diritto al risarcimento del danno alla persona del viaggiatore, nascente dal contratto di trasporto, si prescrive nello stesso termine di cui al primo comma, decorrente dal giorno del fatto che ha cagionato il danno.

In caso di morte del viaggiatore, il diritto degli aventi causa al risarcimento del danno si prescrive nel termine di due anni, decorrente dal giorno della morte del viaggiatore. Restano comunque salve, in quanto applicabili, le disposizioni di cui all'ultimo comma dell'articolo 2947 del codice civile.

§ 2 - *Sospensione del termine.* — In caso di presentazione di reclamo ai sensi dell'articolo 17 la decorrenza del termine è sospesa dal giorno in cui il reclamo è stato presentato fino al giorno in cui l'Amministrazione rende nota all'avente diritto la propria decisione e, se il reclamo è respinto, gli restituisce i documenti presentati. I successivi reclami non hanno effetto sul corso della prescrizione.

§ 3 - *Decorrenza del termine in caso di riconoscimento di debito.* — Se interviene un riconoscimento di debito prima che sia maturato il termine di cui al precedente § 1, il termine ricomincia a decorrere integralmente, per la parte di debito riconosciuta, dal giorno del riconoscimento ».

(*È approvato*).

ART. 6.

All'articolo 15 delle « Condizioni per i trasporti delle cose sulle ferrovie dello Stato » approvate con decreto del Presidente della Repubblica 30 marzo 1961, n. 197, e successive modificazioni, il § 5 è sostituito dal seguente:

« § 5 - *Custodia dei colli e delle altre cose comunque portate con sé dal viaggiatore - Responsabilità.* — Tutte le cose che rimangono presso i viaggiatori restano sempre ed esclusivamente sotto la loro custodia; l'Amministrazione non può prenderle comunque in consegna e deve risponderne soltanto se rimangano danneggiate o distrutte ovvero vadano disperse durante il viaggio a causa di incidente di esercizio facente carico all'Amministrazione medesima. In tal

caso l'Amministrazione corrisponde all'avente diritto:

a) quando per i colli sia stato comunque emesso un documento di trasporto l'indennità prevista a seconda dei casi dal § 1, lettere *a*) e *c*) e punto 2) dell'articolo 50;

b) quando per i colli non sia stato emesso un documento di trasporto, l'indennità stabilita nel §1 lettera *a*) e punto 2) dell'articolo 50, entro il limite di peso ammesso gratuitamente quali che siano il contenuto e la natura dei colli. Quando invece trattasi di altre cose comunque portate con sé dal viaggiatore, l'indennità è pari al loro valore debitamente comprovato fino ad un massimo di lire 500.000.

Nel caso di colli depositati negli appositi compartimenti portabagagli ai sensi del § 4, l'indennità viene corrisposta a norma del primo periodo del precedente punto *b*) ».

(*È approvato*).

ART. 7.

All'articolo 44 delle « Condizioni per il trasporto delle cose sulle ferrovie dello Stato » è aggiunto il seguente § 6:

« *Responsabilità in caso di incidenti nucleari.* — Per i danni conseguiti ad incidente nucleare, da qualunque causa determinato, si applicano le disposizioni della legge 31 dicembre 1962, n. 1860 e del decreto del Presidente della Repubblica 10 maggio 1975, n. 519 ».

(*È approvato*).

ART. 8.

L'articolo 57 delle « Condizioni per il trasporto delle cose sulle ferrovie dello Stato » è sostituito dal seguente:

« § 1 - *Rappresentanza.* — Ferme le norme sulla competenza, l'Amministrazione è rappresentata dal ministro dei trasporti sia dinanzi all'autorità giudiziaria ordinaria che a quella amministrativa, ad eccezione dei giudizi promossi davanti alle preture o agli uffici di conciliazione per i quali la rappresentanza dell'Amministrazione spetta al direttore compartimentale territorialmente competente.

§ 2 - *Facoltà di delega.* — Il ministro dei trasporti e i direttori compartimentali, trattandosi di fatti non personali, possono designare, quali rappresentanti dell'Amministrazione per determinati incombenti giudiziali, come il giuramento, l'interrogatorio o simili, quei funzionari che ebbero parte nel fatto o che ne hanno speciale conoscenza in ragione delle loro funzioni ».

(*È approvato*).

PRESIDENTE. Passiamo alle dichiarazioni di voto.

BAGHINO. Nel ribadire il voto favorevole del mio gruppo, vorrei rilevare che questo provvedimento è stato assegnato alla nostra Commissione poiché il provvedimento base era di nostra competenza, anche se le modifiche sono di competenza, direi totale, della Commissione giustizia.

Ho ritenuto opportuno fare questa osservazione poiché saremo chiamati in seguito ad esprimere il parere su provvedimenti che hanno il loro fondamento in una legge discussa e approvata da questa Commissione, ma le cui modifiche sono state invece demandate ad altra Commissione. Tutto ciò, a mio avviso, rappresenta una incongruenza.

PRESIDENTE. La sua osservazione si riferisce non tanto a questo quanto all'altro provvedimento; in quel caso potrà essere sollevata una questione di competenza.

Il disegno di legge verrà subito votato a scrutinio segreto.

Votazione segreta.

PRESIDENTE. Indico la votazione a scrutinio segreto del disegno di legge esaminato nella seduta odierna.

(*Segue la votazione*).

Comunico il risultato delle votazione:

Disegno di legge: « Ammodernamento del sistema giuridico in materia di danno alla persona del viaggiatore mediante modificazioni ed integrazioni alle condizioni e tariffe per i trasporto delle persone e delle cose sulle ferrovie dello Stato » (*Approvato*

dalla VIII Commissione permanente del Senato) (1571):

Presenti	30
Votanti	29
Astenuti	1
Maggioranza	15
Voti favorevoli	29
Voti contrari	0

(*La Commissione approva*).

Hanno preso parte alla votazione:

Baghino, Baldassari, Bernardi, Bocchi, Calaminici, Casalino, Ceravolo, Cuffaro, Del Castillo, Federico, Forte, Gatto, Guasso, Guerrini, Lamorte, La Rocca, Lucchesi, Mantella, Marchi Dascola Enza, Marocco, Marzotto Caotorta, Ottaviano, Pani, Piccinelli, Salomone, Sinesio, Tamburini, Venturini, Zoppi.

Si è astenuto:

Libertini.

La seduta termina alle 11.

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

DOTT. TEODOSIO ZOTTA

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO