

COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE — MARINA MERCANTILE
— POSTE E TELECOMUNICAZIONI

7.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 5 MARZO 1969

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE GUERRINI, GIORGIO

INDICE

	PAG.
Congedi:	
PRESIDENTE	43
Comunicazione del Presidente:	
PRESIDENTE	43
Disegni di legge (Seguito della discussione e rinvio):	
Nuove disposizioni in materia di passaggi a livello in consegna a privati (<i>Modificato dalla VII Commissione permanente del Senato</i>) (343-B)	43
PRESIDENTE	43, 45, 46, 47, 48, 49
BIANCHI GERARDO	45
DAMICO	45
MANCINI ANTONIO	44, 46, 47, 48
TERRANA, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile</i>	44, 45, 46, 47, 48
Modifiche all'articolo 55 del Regolamento circa la polizia, la sicurezza e la regolarità dell'esercizio delle strade ferrate, approvato con regio decreto 31 ottobre 1873, n. 1687 (342)	49
PRESIDENTE	49, 55
AZIMONTI	52
BELCI	55
BIANCHI GERARDO	52
CEBRELLI	54, 55
DAMICO	52
IANNIELLO, <i>Relatore</i>	51, 54, 55
MANCINI ANTONIO	53, 54, 55
SANGALLI, <i>Relatore della XI Commissione</i>	50
TERRANA, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile</i>	53, 54, 55

La seduta comincia alle 9,30.

AMADEI GIUSEPPE, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente. (*E approvato*).

Congedi.

PRESIDENTE. Comunico che sono in congedo i deputati Cascio e Vincelli.

Comunicazione del Presidente.

PRESIDENTE. Comunico che alla seduta odierna interviene l'onorevole Sangalli, incaricato dalla XI Commissione (Agricoltura) di illustrare il parere di quella Commissione in merito al disegno di legge n. 342, all'ordine del giorno dei nostri odierni lavori.

Seguito della discussione del disegno di legge: Nuove disposizioni in materia di passaggi a livello in consegna a privati (*Modificato dalla VII Commissione permanente del Senato*) (343-B).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Nuove disposizioni in materia di passaggi a livello in consegna a privati ».

Sostituirò io stesso il Relatore, onorevole Brizioli, che mi ha comunicato di non poter intervenire alla seduta odierna.

Come i colleghi ricorderanno, l'onorevole Brizioli ha già svolto la relazione sulle modifiche introdotte dal Senato, nella seduta

del 19 febbraio. In quella stessa riunione abbiamo unanimemente constatato come alcune norme introdotte dal Senato potevano prestare il fianco a critiche e, quindi, abbiamo deliberato la nomina di un Comitato ristretto per il loro esame preliminare. Detto Comitato ristretto ha espletato il compito affidatogli, procedendo alla stesura di una nuova formulazione degli articoli 1, 2, 3, 6 e 7.

Qualcuno ancora desidera prendere la parola nella discussione generale?

Poiché nessuno chiede di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Passiamo all'esame delle singole modifiche.

La nostra Commissione aveva approvato l'articolo 1 nel seguente testo:

« Le comunicazioni private mediante passaggi a raso, istituite in base all'articolo 229 della legge 20 marzo 1865, n. 2248, allegato *F*, qualora le sopravvenute esigenze di circolazione dei convogli, o la sicurezza dell'esercizio, o la tutela della pubblica incolumità lo richiedano, possono essere definitivamente abolite, oppure deviate, anche attraverso fondi intermedi, su strade pubbliche o private che ristabiliscano le comunicazioni stesse in convenienti condizioni di sicurezza, salva corresponsione di indennizzo agli interessati in caso di danno.

I provvedimenti di cui sopra saranno adottati su richiesta dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, sentite le Amministrazioni locali e i Consorzi di bonifica interessati, e con decreto motivato dal Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, da pubblicarsi nella *Gazzetta ufficiale* della Repubblica e da affiggersi presso la casa comunale nella cui circoscrizione trovasi l'attraversamento.

Il decreto, di cui al comma precedente, diviene esecutivo trascorsi sessanta giorni dall'affissione presso la casa comunale ».

La VII Commissione del Senato lo ha così modificato:

« L'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, qualora sia necessario per esigenze della circolazione o per la sicurezza dell'esercizio o per la tutela della pubblica incolumità, può sopprimere o interrompere le comunicazioni private a suo tempo ristabilite ai sensi dell'articolo 229 della legge 20 marzo 1865, n. 2248 - allegato *F* - ed i passaggi a raso previsti dall'articolo 213 della stessa legge.

In tali casi, l'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato dovrà ricostituire, a pro-

prie spese, in convenienti condizioni di comodità e di sicurezza, le comunicazioni interrotte o soppresse, anche mediante deviazione delle comunicazioni con attraversamenti di fondi intermedi.

Ove ciò non sia possibile, l'Azienda dovrà corrispondere al proprietario una indennità commisurata al danno prodotto.

Nel caso sia necessario procedere ad espropriazioni si applicheranno le norme della legge 15 gennaio 1885, n. 2892 ».

Il Comitato ristretto ha proceduto alla seguente nuova formulazione dell'articolo 1:

L'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, qualora sia necessario per esigenze della circolazione o per la sicurezza dell'esercizio o per la tutela della pubblica incolumità può promuovere, sentite le amministrazioni locali e i consorzi di bonifica interessati, l'espropriazione dei diritti di transito sui passaggi a livello in consegna a privati esistenti sulle proprie linee.

In caso di interclusione di fondi l'Azienda dovrà o ricostituire, a proprie spese, in convenienti condizioni di comodità e sicurezza, le comunicazioni soppresse, ovvero deviarle su strade pubbliche o private, anche con attraversamento di fondi intermedi.

Nei casi previsti dal presente articolo si applicano le norme vigenti in tema di esproprio per le opere interessanti l'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato ».

TERRANA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e per l'aviazione civile*. Ritengo che il primo comma, più opportunamente, vada così formulato:

« L'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, qualora sia necessario per esigenze della circolazione o per la sicurezza dell'esercizio o per la tutela della pubblica incolumità, può, sentite le amministrazioni comunali interessate, sopprimere le comunicazioni private mediante passaggi a livello a raso esistenti sulle strade ferrate dello Stato, espropriando i diritti di transito sui passaggi stessi ».

MANCINI ANTONIO. La formulazione rimane sempre un po' macchinosa.

TERRANA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Capisco, onorevole Mancini, che la formulazione in questione possa sembrarle ancora complicata; le assicuro, peraltro, che è stato compiuto il

massimo sforzo di semplificazione e di chiarificazione. A proposito dell'ultimo comma, poi, debbo dire che — a differenza di quanto ha fatto il Senato, che ha richiamato espressamente la legge di Napoli — è da preferire non fare riferimenti specifici, così come propone il Comitato ristretto: oltretutto il riferimento alla legge di Napoli — mi è stato confermato — è già compreso nelle leggi che regolano gli espropri per conto delle ferrovie dello Stato.

DAMICO. Concordo con la formulazione dell'articolo 1 proposta dal Sottosegretario, per quanto concerne il primo comma, con l'inciso « sentite le amministrazioni comunali interessate », senza accennare a consorzi od altro.

BIANCHI GERARDO. Debbo dire che la formulazione di cui al primo comma « diritti di transito sui passaggi a livello in consegna a privati esistenti sulle proprie linee » non mi pare sufficientemente chiara. Quanto al secondo comma, cosa significa l'espressione « interclusione di fondi » ?

PRESIDENTE. « Interclusione di fondi » è l'ipotesi prevista dal codice civile per il fondo che si trova circondato da altri e che ha necessità di avere sbocchi sulla via pubblica.

TERRANA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Per quanto concerne, onorevole Bianchi, l'espressione di cui al primo comma, debbo dire che quella da me proposta è leggermente differente dalla formulazione cui lei fa riferimento, che è poi quella predisposta dal Comitato ristretto. In merito al secondo comma, poi, si fa l'ipotesi che la soppressione del passaggio a livello provochi l'interclusione di un fondo (secondo il significato cui ha accennato il Presidente). In questo caso, l'Azienda deve farsi carico delle opere che si riveleranno necessarie per ripristinare un accesso al fondo in questione.

PRESIDENTE. Dò lettura dell'articolo sostitutivo, proposto dal Comitato ristretto, modificato, al primo comma, secondo la richiesta del Sottosegretario:

« L'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, qualora sia necessario per esigenze della circolazione o per la sicurezza dell'esercizio o per la tutela della pubblica incolu-

mità, può, sentite le amministrazioni comunali interessate, sopprimere le comunicazioni private mediante passaggi a raso esistenti sulle strade ferrate dello Stato, espropriando i diritti di transito sui passaggi stessi.

In caso di interclusione di fondi l'Azienda dovrà, o ricostituire, a proprie spese, in convenienti condizioni di comodità e sicurezza, le comunicazioni sopprresse, ovvero deviarle su strade pubbliche o private, anche con attraversamento di fondi intermedi.

Nei casi previsti dal presente articolo si applicano le norme vigenti in tema di esproprio per le opere interessanti l'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato ».

Lo pongo in votazione.

(E approvato).

Passiamo all'articolo 2.

La nostra Commissione aveva approvato l'articolo 2 nel seguente testo:

« In alternativa con i provvedimenti di cui all'articolo 1, l'avente diritto all'attraversamento può, subordinatamente alle esigenze dell'esercizio ferroviario, chiedere, entro il termine di cui al terzo comma del precedente articolo 1, la costruzione di un cavalcavia o sottovia, ovvero l'adozione di idonei provvedimenti protettivi di custodia dell'attraversamento, da stabilirsi dall'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato. In tal caso le maggiori spese che le opere dovessero comportare rispetto all'adozione delle misure di cui all'articolo 1, saranno a carico dell'avente diritto all'attraversamento.

L'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato è libera di adottare i provvedimenti di cui all'articolo 1 qualora, entro il termine e nei modi stabiliti, l'avente diritto all'attraversamento non abbia provveduto al pagamento degli oneri a suo carico ovvero alla esecuzione di quelle opere cui egli debba provvedere direttamente ».

La VII Commissione del Senato, mentre ha lasciato invariato il primo comma, ha così modificato il secondo comma:

« L'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato ha facoltà di adottare i provvedimenti di cui all'articolo 1 qualora, entro il termine e nei modi stabiliti, l'avente diritto all'attraversamento non abbia provveduto al pagamento degli oneri a suo carico ovvero alla esecuzione di quelle opere cui egli debba provvedere direttamente ».

Il Comitato ristretto, in correlazione con la nuova formulazione dell'articolo 1, propo-

ne di modificare anche il primo comma dell'articolo 2; per quanto concerne, invece, il secondo comma, propone di approvare il testo già approvato dal Senato.

Più precisamente, il Comitato ristretto, propone che il primo comma dell'articolo 2 assuma la seguente formulazione:

« In alternativa con i provvedimenti di cui all'articolo 1, l'avente diritto all'attraversamento può, subordinatamente alle esigenze dell'esercizio ferroviario, chiedere, entro il termine stabilito per l'accettazione dell'indennità offerta dall'Azienda, la costruzione di un cavalcavia o sottovia, ovvero l'adozione di idonei provvedimenti protettivi di custodia dell'attraversamento, da stabilirsi dall'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato. In tal caso, le maggiori spese che le opere o i provvedimenti protettivi dovessero comportare rispetto all'adozione delle misure di cui all'articolo 1, saranno a carico dell'avente diritto all'attraversamento ».

TERRANA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Si tratta di un caso alternativo. Se l'avente diritto all'attraversamento vuole concorrere alle maggiori spese, può chiedere la costruzione di un cavalcavia o di un sottopassaggio oppure l'adozione di provvedimenti protettivi idonei, perché attualmente la protezione è di solito rappresentata da un cancello chiuso a chiave, in situazioni talvolta pericolose, perché la visibilità è insufficiente.

MANCINI ANTONIO. Mi sembra che questa formulazione dell'articolo sia molto macchinosa. L'attraversamento a raso può interessare il concessionario del passaggio o i proprietari di fondi intermedi, in caso di interclusione. In effetti, però, più che il concessionario del passaggio a livello o i proprietari di fondi interclusi, la questione dell'attraversamento a raso può interessare il terzo, cioè il proprietario di fondi espropriati nell'esercizio della facoltà riconosciuta dal provvedimento. In questo caso, come si provvede? Io ritengo che sia degna di maggior preoccupazione la situazione del terzo, di colui che non trae alcun beneficio da questo tronco ferroviario: a questi dovrebbe spettare il diritto di chiedere la costruzione di un cavalcavia o di un sottovia, più che allo stesso concessionario. Mi sembra quindi che non sia stata prevista l'ipotesi in cui, nel rapporto tra Azienda ferroviaria e concessionario, si verifichi una situazione che sia lesiva dei diritti di terzi.

PRESIDENTE. Mi sembra che l'onorevole Mancini ipotizzi un caso che è fuori dalla portata di questo provvedimento, che ha il fine di disciplinare i rapporti tra l'amministrazione ferroviaria e i proprietari di fondi finitimi che godono di questi passaggi a raso. I terzi, cioè coloro che sono perimetralmente eccentrici rispetto al fondo considerato, non hanno alcun rapporto con l'Azienda.

MANCINI ANTONIO. Il secondo capoverso dell'articolo 1 dice: « In tali casi ripristina le comunicazioni interrotte mediante deviazione delle comunicazioni o attraversamento di fondi intermedi... ».

PRESIDENTE. Noi abbiamo cambiato la formulazione dell'articolo 1, onorevole Mancini.

MANCINI ANTONIO. La sostanza è, però, la stessa, ed il rilievo che intendo fare è il seguente: mentre al concessionario si lascia il diritto di chiedere un sottopassaggio od un cavalcavia (da attuarsi nei limiti in cui la Azienda ritenga di poterlo fare), al terzo, estraneo ai benefici della concessione, che dovrebbe perciò vedere il proprio diritto più rigorosamente tutelato, uguale facoltà non è data.

TERRANA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Si fa l'ipotesi di un terzo che non abbia diritto di passaggio attraverso la ferrovia?

MANCINI ANTONIO. E che non abbia neppure l'onere del passaggio sul proprio fondo.

TERRANA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. In questo caso, si applicano i principi dell'esproprio. È un caso già previsto.

MANCINI ANTONIO. Perfettamente d'accordo, ma, mentre al concessionario si offre la possibilità di chiedere che l'onere dell'attraversamento sul proprio fondo sia ridotto dalla costruzione di un sottopassaggio o di un cavalcavia, al terzo, completamente estraneo ai rapporti tra amministrazione ferroviaria e concessionario (a colui, cioè, che non viene beneficiato dalla concessione) un uguale diritto non viene garantito. A me questo non sembra giusto.

TERRANA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Il terzo potrebbe non essere neppure limitrofo con la ferrovia. Che facoltà possiamo concedergli, quella di chiedere un sottopassaggio? A meno che lei non pensi, onorevole Mancini, di concedere a costui il diritto di contribuire alla costruzione del cavalcavia, a vantaggio del concessionario...

MANCINI ANTONIO. Proprio a questo pensavo. In fondo, gli attraversamenti del tipo cui ci si riferisce sono istituiti in zone di rilevante interesse, o quali aree di sviluppo industriale, o quali località vicine ai centri urbani. È possibile che, per eliminare un pericolo al servizio, si vada a portare un danno gravissimo alla proprietà dei privati. E l'indennizzo dell'Azienda non corrisponde certo al danno prodotto. Credo che sarebbe giusto lasciare al terzo interessato almeno la alternativa che si offre al concessionario.

PRESIDENTE. Pongo, innanzitutto, in votazione il primo comma dell'articolo 2, nel nuovo testo proposto dal Comitato ristretto:

« In alternativa con i provvedimenti di cui all'articolo 1, l'avente diritto all'attraversamento può, subordinatamente alle esigenze dell'esercizio ferroviario, chiedere, entro il termine stabilito per l'accettazione dell'indennità offerta dall'Azienda, la costruzione di un cavalcavia o sottovia, ovvero l'adozione di idonei provvedimenti protettivi di custodia dell'attraversamento, da stabilirsi dall'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato. In tal caso le maggiori spese che le opere o i provvedimenti protettivi dovessero comportare rispetto all'adozione delle misure di cui all'articolo 1, saranno a carico dello avente diritto all'attraversamento ».

(È approvato).

Pongo, ora, in votazione il secondo comma nel testo già approvato dalla VII Commissione del Senato:

« L'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato ha facoltà di adottare i provvedimenti di cui all'articolo 1 qualora, entro il termine e nei modi stabiliti, l'avente diritto all'attraversamento non abbia provveduto al pagamento degli oneri a suo carico ovvero alla esecuzione di quelle opere cui egli debba provvedere direttamente ».

(È approvato).

Pertanto l'articolo 2 risulta così formulato:

« In alternativa con i provvedimenti di cui all'articolo 1, l'avente diritto all'attraversamento può, subordinatamente alle esigenze dell'esercizio ferroviario, chiedere, entro il termine stabilito per l'accettazione dell'indennità offerta dall'Azienda, la costruzione di un cavalcavia o sottovia, ovvero l'adozione di idonei provvedimenti di custodia dell'attraversamento, da stabilirsi dall'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato. In tal caso le maggiori spese che le opere o i provvedimenti protettivi dovessero comportare rispetto alla adozione delle misure di cui all'articolo 1, saranno a carico dell'avente diritto all'attraversamento.

L'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato ha facoltà di adottare i provvedimenti di cui all'articolo 1 qualora, entro il termine e nei modi stabiliti, l'avente diritto all'attraversamento non abbia provveduto al pagamento degli oneri a suo carico ovvero alla esecuzione di quelle opere cui egli debba provvedere direttamente ».

Passiamo all'articolo 3.

La nostra Commissione aveva approvato l'articolo 3 nel seguente testo:

« L'indennizzo di cui all'articolo 1 sarà stabilito con provvedimento dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato e da essa notificato all'avente diritto.

I progetti ed i preventivi di spesa per le opere o per gli impianti da eseguire ai sensi degli articoli 1 e 2 saranno approvati con provvedimento dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato. Con lo stesso provvedimento, pure da notificarsi all'avente diritto, saranno stabilite le condizioni e le modalità per i versamenti degli importi di cui al secondo comma dell'articolo 2 ».

La VII Commissione del Senato ha approvato senza modificazioni il primo comma; ha, invece, così modificato il secondo comma:

« I progetti ed i preventivi di spesa per le opere o per gli impianti da eseguire ai sensi degli articoli 1 e 2 saranno approvati con provvedimento dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato. Con lo stesso provvedimento, pure da notificarsi all'avente diritto, saranno stabilite le condizioni e le modalità per i versamenti degli importi di cui al primo comma dell'articolo 2 ».

Il Comitato ristretto in correlazione con la nuova formulazione dell'articolo 1, propone la soppressione del primo comma; propone,

altresi, di sostituire il secondo comma approvato dal Senato, con i seguenti altri:

« I progetti ed i preventivi di spesa per le opere o per gli impianti da eseguire ai sensi degli articoli 1 e 2 saranno approvati con provvedimento dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato. Con lo stesso provvedimento, da notificarsi all'avente diritto, saranno stabilite le condizioni e le modalità per i versamenti degli importi di cui al primo comma dell'articolo 2.

Le norme del comma precedente si applicano anche al caso di cui all'articolo 4, sostituiti all'avente diritto gli obbligati al pagamento delle opere.

Quando le opere sono eseguite dall'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, questa ha in ogni caso facoltà di richiedere agli obbligati il deposito di una somma non superiore all'ammontare preventivo del loro costo.

Per il rimborso delle spese inerenti alle opere eseguite dall'Azienda, restano salve le disposizioni previste dal regio decreto 14 aprile 1910, n. 639, contenente il testo unico delle norme per la riscossione delle entrate patrimoniali ».

MANCINI ANTONIO. Propongo di sostituire le parole finali del terzo comma: « all'ammontare preventivo del loro costo », con le altre: « all'ammontare del costo preventivo ».

PRESIDENTE. Pongo in votazione la soppressione del primo comma proposto dal Comitato ristretto.

(È approvata).

Pongo in votazione l'emendamento dell'onorevole Mancini all'emendamento del Comitato ristretto sostitutivo del secondo comma.

(È approvato).

Pongo in votazione l'emendamento del Comitato ristretto sostitutivo del secondo comma, modificato secondo l'emendamento Mancini testé approvato.

(È approvato).

Pertanto, l'articolo 3 risulta così formulato:

« I progetti ed i preventivi di spesa per le opere o per gli impianti da eseguire ai sensi degli articoli 1 e 2 saranno approvati con provvedimento dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato. Con lo stesso provvedi-

mento, da notificarsi all'avente diritto, saranno stabilite le condizioni e le modalità per i versamenti degli importi di cui al primo comma dell'articolo 2.

Le norme del comma precedente si applicano anche al caso di cui all'articolo 4, sostituiti all'avente diritto gli obbligati al pagamento delle opere.

Quando le opere sono eseguite dalla Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, questa ha in ogni caso facoltà di richiedere agli obbligati il deposito di una somma non superiore all'ammontare del costo preventivo.

Per il rimborso delle spese inerenti alle opere eseguite dalla Azienda, restano salve le disposizioni previste dal regio decreto 14 aprile 1910, n. 639, contenente il testo unico delle norme per la riscossione delle entrate patrimoniali ».

Gli articoli 4 e 5 sono stati approvati dalla VII Commissione del Senato nello stesso testo già da noi approvato e quindi, sono divenuti definitivi.

Passiamo, pertanto, all'articolo 6. Questo articolo, introdotto dal Senato, è del seguente tenore:

« Le disposizioni di cui sopra si applicano anche per i passaggi a livello che rientrano nella competenza della Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione per quanto concerne le ferrovie e tramvie concesse all'industria privata o in regime di gestione commissariale governativa, nonché le tramvie extraurbane ».

Il Comitato ristretto propone di sostituirlo con il seguente altro:

« Le disposizioni della presente legge si applicano anche per i passaggi a livello delle ferrovie e tramvie extraurbane concesse alla industria privata o in regime di gestione commissariale governativa, sostituite all'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, la Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione e le sue direzioni compartimentali, a seconda della rispettiva competenza, previo parere dell'azienda esercente.

L'onere relativo graverà sui fondi iscritti nel capitolo 5094 dello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti e della aviazione civile per il 1969 e sul corrispondente capitolo dei successivi esercizi ».

TERRANA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. In questo articolo 6, nuovo, è stata introdotta anche la co-

V LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 5 MARZO 1969

pertura dell'onere da esso derivante, non potendosi addebitare tale onere al capitolo 509 dello stato di previsione della spesa della Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, trattandosi di ferrovie in concessione.

PRESIDENTE. Correlativamente alla nuova formulazione dell'articolo 6, il Comitato ristretto propone di modificare anche l'articolo 7, che approvato da noi come articolo 6, non è stato modificato dalla VII Commissione del Senato.

Il testo era del seguente tenore:

« L'onere derivante dall'attuazione della presente legge farà carico ai fondi iscritti nel capitolo n. 509 dello stato di previsione della spesa dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato per l'esercizio 1968 e nei capitoli corrispondenti dei successivi esercizi in dipendenza della legge 6 agosto 1967, n. 688, e successivi provvedimenti legislativi concernenti l'esecuzione del programma di costruzioni e di opere in conto della seconda fase del piano decennale, autorizzato dalla legge 27 aprile 1962, n. 211, per il rinnovamento, riclassamento, ammodernamento e potenziamento delle ferrovie dello Stato ».

Come ho già detto, in connessione con la nuova formulazione proposta per l'articolo 6, il Comitato ristretto propone un emendamento inteso a premettere all'articolo 7 le seguenti parole: « Fuori dei casi previsti dall'articolo 6 ».

Gli articoli 6 e 7, nella loro nuova formulazione, prevedono una diversa copertura degli oneri del provvedimento e, quindi, è necessario che preventivamente esprima su di essi il suo parere la V Commissione bilancio.

Pertanto, noi, oggi, possiamo solo prenderli in considerazione.

Pongo, allora, in votazione la presa in considerazione del nuovo testo degli articoli 6 e 7 proposto dal Comitato ristretto, di cui do nuovamente lettura:

ART. 6.

Le disposizioni della presente legge si applicano anche per i passaggi a livello delle ferrovie e tramvie extraurbane concesse all'industria privata o in regime di gestione commissariale governativa, sostituite alla Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, la Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione e le sue direzioni compartimentali, a seconda della

rispettiva competenza, previo parere della azienda esercente.

L'onere relativo graverà sui fondi iscritti nel capitolo 5094 dello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile per il 1969 e sul corrispondente capitolo dei successivi esercizi.

(È approvata).

ART. 7.

Fuori dei casi previsti dall'articolo 6, l'onere derivante dall'attuazione della presente legge farà carico ai fondi iscritti nel capitolo n. 509 dello stato di previsione della spesa dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato per l'esercizio 1969 e nei capitoli corrispondenti dei successivi esercizi in dipendenza della legge 6 agosto 1967, n. 683, e successivi provvedimenti legislativi concernenti l'esecuzione del programma di costruzioni e di opere in conto della seconda fase del piano decennale, autorizzato dalla legge 27 aprile 1962, n. 211, per il rinnovamento, riclassamento, ammodernamento e potenziamento delle ferrovie dello Stato.

(È approvata).

Allo stato, poiché i restanti articoli 8 e 9 sono stati approvati dalla VII Commissione del Senato nello stesso testo già da noi approvato, non rimane altro che attendere il parere della V Commissione bilancio sul nuovo testo degli articoli 6 e 7 e, per questo, rinvio il seguito della discussione ad altra seduta.

Seguito della discussione del disegno di legge: Modifiche all'articolo 55 del Regolamento circa la polizia, la sicurezza e la regolarità dell'esercizio delle strade ferrate, approvato con regio decreto 31 ottobre 1873, n. 1687 (342).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Modifiche all'articolo 55 del Regolamento circa la polizia, la sicurezza e la regolarità dell'esercizio delle strade ferrate, approvato con regio decreto 31 ottobre 1873, n. 1687 ». Come gli onorevoli colleghi ricorderanno, la discussione del provvedimento è stata iniziata nella seduta del 13 novembre scorso ed è proseguita nelle riunioni del 4 e 19 febbraio senza, per altro, concluderla, in attesa del parere della XI Commissione agricoltura, che avevamo deliberato di chiedere.

Tale parere è ora pervenuto; nel frattempo è pervenuto anche quello della IV Commissione giustizia. Do lettura di ambedue.

Il parere della Commissione giustizia è del seguente tenore:

« La Sottocommissione esprime parere favorevole con le seguenti osservazioni:

Al secondo comma dell'articolo unico, propone, ai fini di una maggiore chiarezza delle norme, di sostituire le parole: « devono apporre lungo il tratto di terreno avente la detta destinazione, limitrofo alla sede ferroviaria, recinzioni idonee ad impedire », con le altre: « devono apporre lungo i terreni limitrofi alla sede ferroviaria recinzioni idonee e rispondenti a requisiti tecnici di sicurezza ampiamente cautelativi al fine di impedire ».

Conseguentemente, va soppresso il terzo comma.

La Sottocommissione propone alla Commissione di merito:

a) di colpire le due fattispecie contravvenzionali di cui al terzo comma con un'unica pena, cioè quella che prevede l'ammenda da lire 10.000 a lire 120.000 o l'arresto sino a tre mesi, in quanto non sembra opportuno mantenere una pena più grande — come previsto dal testo del disegno di legge — per un reato che solo potenzialmente può condurre all'incidente ferroviario, com'è quello della mancata recinzione, rispetto all'altro reato, che è certamente attuale, quale è quello che deriva dal pascolo di mandria di animali di grossa taglia presso la linea ferroviaria;

b) la Sottocommissione pone come condizione alla espressione del suo parere favorevole la introduzione — da parte della Commissione di merito — nel contesto dell'articolo unico, o in altro articolo a se stante, di una norma che precisi il momento nel quale la legge entra in vigore, in modo da dar tempo agli interessati di conoscere le nuove norme, ed entro quanto tempo da tale data i lavori dovranno essere compiuti. Se questa norma non venisse posta, i padroni dei terreni a pascolo, limitrofi ad una ferrovia, potrebbero, legittimamente sì, ma non opportunamente, venir colpiti dalle sanzioni penali subito dopo la *vacatio* della nuova legge.

La XI Commissione agricoltura, a sua volta, si è così espressa:

« La Commissione rileva preliminarmente che la formulazione del disegno di legge si presta ad interpretazioni equivoche non individuando con precisione (proprietario o con-

duzione) il soggetto passivo dell'onere della recinzione della sede ferroviaria. Nel merito poi osserva che l'assunzione di un tale onere da parte degli agricoltori addosserebbe alle imprese agricole un onere non sopportabile e sul piano giuridico non giustificato. A parte gli inconvenienti che potrebbero sorgere nei casi di mezzadria e colonia o di affitto, istituti che tutti presuppongono la precarietà del conduttore del fondo al quale verrebbero addossati oneri non di sua spettanza, la recinzione della sede ferroviaria dovrebbe essere posta a carico dell'amministrazione dei trasporti, in analogia a quanto avviene per la recinzione delle autostrade, che notoriamente è a carico dell'ente gestore. In ambedue i casi, infatti, la necessità della recinzione è determinata dall'alta velocità dei mezzi in circolazione. Per questi motivi esprime parere contrario al provvedimento e delibera di chiedere alla Presidenza della Commissione trasporti che il relatore sia ammesso a partecipare alla discussione del provvedimento in sede primaria, per esporre le considerazioni svolte in Commissione agricoltura ».

Do subito la parola al relatore della Commissione agricoltura, onorevole Sangalli.

SANGALLI, *Relatore della XI Commissione*. Ritengo che non vi sia molto da aggiungere alle motivazioni, abbastanza chiare — seppure succinte — della Commissione agricoltura. Innanzi tutto, la Commissione agricoltura, all'unanimità, fa rilevare questa mancanza di chiarezza tra proprietario e conduttore. È evidente che vi è notevole differenza, nel caso che si tratti dell'uno o dell'altro. Ma soprattutto la Commissione agricoltura rileva che non è giuridicamente giustificato ed ammissibile addossare l'onere della recinzione ai proprietari o addirittura ai conduttori. Si consideri che la recinzione ha valore soprattutto di protezione delle strade ferrate. Quindi, la parte che intende proteggere, non può pretendere di accollare al confinante l'intero onere di tale operazione. Il concetto, poi, che l'attività privata debba organizzarsi adottando adeguate misure di sicurezza idonee ad impedire che il relativo esercizio sia fonte di pericolo e di conseguenze disastrose per il pubblico (si veda anche la relazione al disegno di legge), è valida se riportata al momento dell'istituzione del rapporto tra attività privata e sicurezza pubblica ed alla luce della legislazione vigente. Bisognava allora stabilire a chi spettasse l'onere della recinzione; in tal caso, il valore

del terreno espropriato avrebbe avuto un'altra importanza. Ogni variazione successiva del rapporto di cui sopra (ad esempio la maggiore velocità dei convogli ferroviari) non può essere invocata come aumento di fonte di pericolo da parte dell'attività privata, con la pretesa, quindi, di accollare a quest'ultima l'intero costo dell'opera necessaria. È a suffragio di queste tesi che la Commissione agricoltura ha inteso richiamare l'esempio classico delle autostrade, per le quali, notoriamente, le spese di recinzione sono sostenute dall'ente gestore.

Non mi pare che abbia altro da aggiungere. Ringrazio la Commissione trasporti di avermi concesso di illustrare il parere della Commissione agricoltura.

IANNIELLO, *Relatore*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, mi sembra che in linea di massima si possa essere d'accordo sul parere espresso dalla IV Commissione, che a mio avviso concerne più la forma che la sostanza del provvedimento. Circa la prima osservazione, la dizione del testo originario mi sembra più completa, in quanto parla di « tratto di terreno avente la detta destinazione » (quella cioè di essere adibita a pascolo e di essere prospiciente alla strada ferrata), mentre la formulazione suggerita parla di fondi in generale.

Quanto alla richiesta di unificare la contravvenzione o la pena da comminare, sono d'accordo perché in effetti una distinzione finirebbe con il premiare colui che ha una colpa maggiore.

Infine, la condizione posta dalla IV Commissione, quella cioè di fissare un congruo termine per la esecuzione delle opere, mi sembra sia una pregiudiziale obiettiva, in quanto dobbiamo dare all'amministrazione delle ferrovie, ai conduttori ed ai proprietari il tempo per provvedere. Ritengo quindi opportuno inserire un secondo articolo che preveda espressamente un termine, che potrebbe essere fissato in due anni.

Per quanto riguarda le richieste avanzate dalla Commissione agricoltura, vorrei ricordare che, circa la chiarezza del destinatario della norma, già in sede di illustrazione del provvedimento precisai che non possiamo mai parlare di conduttori ma, tutt'al più, di proprietari; in tal modo si determinerebbe la chiarezza necessaria, perché il conduttore, in quanto esercente la gestione dell'azienda, non ha l'obbligo di costruire pertinenze su un immobile, di cui non ha la proprietà; inoltre ritengo che non si possano far gravare sul-

l'impresa agricola oneri come quelli sopra indicati.

Pertanto vorrei confermare la proposta di sopprimere la parola « conduttori », lasciando quella di « proprietari », che dovrebbero essere i destinatari di questo provvedimento.

Quanto alla questione dell'attribuzione dell'onere della recinzione, il mio avviso è sostanzialmente diverso da quello illustrato dall'onorevole Sangalli, in quanto ritengo che dobbiamo rifarci alla normativa preesistente a questo disegno di legge. Se, infatti, dovessimo rimaner fermi alle osservazioni prospettate dalla Commissione agricoltura, ritengo che non sarebbe stata necessaria una nuova legge, in quanto l'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato avrebbe potuto provvedere con disposizioni interne a far fronte agli oneri.

Vorrei richiamare alcune norme già esistenti, che già sanciscono il principio affermato dalla legge in discussione, anche se si riferiscono ad obblighi di diversa natura. Lo articolo 62 della legge 20 marzo 1865, n. 2248, stabilisce per l'agricoltore il divieto di condurre al pascolo bestiame di qualunque sorta lungo i « cigli » e le « scarpate » delle linee ferrate. Questa è una prima limitazione che grava sui tenutari di pascoli di animali di grossa taglia in prossimità delle ferrovie. L'articolo 55 del regolamento circa la polizia, la sicurezza e la regolarità dell'esercizio delle strade ferrate, stabilisce che non è permesso, in vicinanza delle ferrovie, far pascolare bestiame, salvo che sia custodito in modo da impedire che oltrepassi le siepi o gli steccati e si inoltri sulla strada. Quindi non è l'amministrazione delle ferrovie che è potenzialmente responsabile del pericolo che può derivare dal pascolo di bestiame sui fondi limitrofi, neppure per l'alta velocità raggiunta dai convogli rispetto al periodo in cui sono state emanate queste norme. È evidente quindi che non si può chiedere alle ferrovie dello Stato di accollarsi l'onere per costruzione delle opere di recinzione dei fondi, specie se si tratta di grandi aziende.

Vorrei aggiungere un'ultima considerazione, che si ricollega a quanto avviene in gran parte dell'Europa, in Germania, in Austria ecc., ove già esistono le condizioni che stiamo cercando di introdurre nella nostra legislazione: i proprietari dei fondi prospicienti la strada ferrata hanno l'obbligo di recintare idoneamente il fondo, se vi sono esercitate attività tali da rappresentare potenzialmente un pericolo per l'esercizio della

strada ferrata e quindi per la pubblica incolumità.

Infine mi sia consentita un'ultima considerazione.

Non possiamo prescindere dai principi fondamentali del nostro ordinamento giuridico, che sanciscono espressamente che l'attività privata deve organizzarsi adottando misure idonee per non rappresentare un pericolo per gli altri. Ora, è incontestabile che nel caso in esame il pericolo deriva dalla gestione del pascolo, che può provocare gravi conseguenze all'esercizio della linea ferroviaria. A chi gestisce il pascolo spetta quindi l'onere di adottare le necessarie misure di sicurezza.

Le considerazioni dell'onorevole Sangalli mi trovano d'accordo, se si riferiscono alle piccole aziende. Non possiamo infatti gravarle di un ulteriore onere, che finirebbe con l'aumentarne anche i costi di esercizio, date le proporzioni dell'impresa.

E' esatto invece, il rilievo che il problema della recinzione dei fondi doveva essere posto e definito all'atto dell'esproprio per l'attraversamento della strada ferrata.

Ma questo non smentisce, anzi conferma, la validità del principio sancito nel nostro ordinamento giuridico che ho ricordato testé. In materia mi pareva che la volta scorsa fossero state avanzate alcune ipotesi. Si era detto che, in ogni caso, andavano fissate alcune dimensioni aziendali, al di là delle quali sarebbe stato giusto, oltreché dovuto giuridicamente, per i proprietari provvedere alle opere cui ci si riferisce. A queste condizioni mi troverei d'accordo con i rilievi fatti dalla Commissione agricoltura, salvo a stabilire le proporzioni delle imprese escluse totalmente dall'onere della recinzione.

DAMICO. Noi siamo particolarmente grati alla Commissione agricoltura per i rilievi fatti, che corrispondono, grosso modo, alle questioni che sollevammo, come ipotesi, come problemi, in sede di dibattito. Condividiamo innanzi tutto il principio che deve essere l'Azienda ferroviaria a garantire la sicurezza della strada ferrata. I fondi sono nati prima della ferrovia, i pascoli pure. Credo sia giusto affermare che ogni piano di sviluppo, di ammodernamento delle ferrovie deve avere, come presupposto, la garanzia della sicurezza del servizio gestito dall'Azienda in questione. Riteniamo sia doveroso affermare, innanzi tutto, tali principi. Dopo di che non siamo alieni dal discutere certe cose. Per esempio, l'opportunità di definire anche le dimensioni delle varie proprietà. Ci sembra, anche con rife-

rimento alle cose passate, che in merito a determinati argomenti si possa discutere. Sono evidentemente d'accordo circa quanto affermato anche dal collega Ianniello, a proposito delle grandi aziende, delle grandi proprietà. Credo sia, peraltro, opportuno ricordare come in Italia esistano almeno tre tipi di terreni attigui alla ferrovia: vi è la piccola proprietà individuale (che noi vogliamo evidentemente salvaguardare), vi è la grossa proprietà privata e vi sono le proprietà demaniali, a livello comunale e a livello statale. Anche in materia, dunque, occorrono certe definizioni. Vi è, poi, una responsabilità dei privati, ve n'è una — pregiudiziale — delle ferrovie e vi è una responsabilità dei comuni e dello Stato (per la parte dei terreni demaniali).

Mi pare, onorevole Presidente, che tutte queste questioni sottoliniino ancor più il valore dei rilievi fatti dalla Commissione agricoltura. Siamo, comunque, d'accordo per discutere, sempreché, peraltro, siano affermati certi principi: che la sicurezza della strada ferrata, cioè, deve essere garantita dall'Azienda che gestisce il servizio; che la piccola proprietà contadina deve essere salvaguardata.

BIANCHI GERARDO. Desidero brevemente esprimere la mia adesione alla tesi espressa dal rappresentante della Commissione agricoltura. Mi spiace non condividere il ragionamento del collega Ianniello ma credo sia necessario, così come affermava alcuni istanti fa un altro collega, tornare a monte del problema. Ed a monte troviamo i pascoli, troviamo i terreni agricoli. La ferrovia è venuta successivamente, con tutte le evoluzioni che la tecnica in questo campo ha portato. Non credo che si possa fare carico al proprietario del terreno di eventuali danneggiamenti all'attività ferroviaria. Ove ci trovassimo di fronte a nuove istituzioni di aziende agricole, si potrebbe anche capire un certo discorso; ma così non è nell'attuale caso.

Indubbiamente, la responsabilità prima nella tutela della sicurezza di chi circola sulle ferrovie spetta proprio alle ferrovie dello Stato. Desidero perciò confermare che mi associo al discorso e alle proposte fatti dal rappresentante della Commissione agricoltura.

AZIMONTI. Sono veramente preoccupato dalle osservazioni fatte dal rappresentante della Commissione agricoltura. Indubbiamente, vi sono situazioni che non possono essere trascurate. Né mi sento di condividere totalmente le considerazioni svolte — soprattutto

quelle di ordine giuridico — dal Relatore. Pare a me che si potrebbe cercare di andare ad una soluzione che conciliasse i differenti interessi e che ovviasse alle preoccupazioni che sono state avanzate. È stato più volte affermato, nel campo delle espropriazioni ed in quello delle attuazioni di taluni lavori, il diritto, da parte della pubblica amministrazione, a chiedere ai proprietari un contributo di miglioria. Mi pare che lo stesso principio potrebbe essere qui adottato. In fondo, se la recinzione in questione è una protezione ai fini dell'esercizio della ferrovia, la stessa costituisce, nel contempo, un motivo di sicurezza anche per il proprietario del fondo. Da qui discenderebbe, a mio avviso, la possibilità, per la pubblica amministrazione, provvedendo direttamente, di chiedere, ovviamente non ai conduttori di un fondo ma ai proprietari, un contributo di miglioria.

MANCINI ANTONIO. Le questioni cui si può accennare, in materia, sono veramente molte. Intanto non mi pare che si possa fare una distinzione netta e categorica tra piccole e grosse aziende, anche se la nostra sensibilità sociale ci spingerebbe a farlo. Stiamo, infatti, discutendo sul piano del diritto. Ed in materia esistono alcuni principi che vanno chiaramente affermati: per esempio, quello della sicurezza ferroviaria o quello della custodia del bestiame (secondo cui il padrone del bestiame è responsabile del danno che questo fa, muovendosi). Tuttavia, è da considerare anche l'argomento secondo cui, nel momento in cui l'amministrazione è entrata nei terreni in questione, ha dato determinati indennizzi che erano allora ragguagliati anche agli usi derivanti dall'esercizio ferroviario. A questo punto, non è che si tratti di rispondere di un danno eventuale, ma di assumersi una spesa che può o non può rivelarsi utile. Il proprietario è soggetto al dovere di evitare che il bestiame vada sul binario, ma non ha l'onere di costruire il recinto; adesso si vuole aggiungere questo secondo onere a tutela della pubblica incolumità, ma non vedo in quale maniera questo possa essere posto in ogni caso a carico del proprietario del terreno.

Ritengo che si debba ricercare una soluzione intermedia, nel senso che quando si tratta di nuovi impianti per l'allevamento di bestiame, cioè di un'iniziativa nuova, si debba adottare una certa disciplina giuridica nel senso che il proprietario del fondo che costruisce un nuovo impianto per l'allevamento del bestiame (di cinghiali, di cervi, di bufali, ecc.), deve recintare a proprie spese il

fondo, in quanto con la sua iniziativa viene a turbare l'ordine preesistente.

Quando si tratta, invece, di vecchi impianti per l'allevamento del bestiame, ritengo che non si possa stabilire che l'onere della recinzione debba ricadere sui proprietari, e forse neppure sullo Stato, in quanto lo Stato esige una maggiore sicurezza anche nell'interesse dei privati, che risponderebbero dei danni eventualmente provocati.

In sostanza, quando si tratta di vecchi impianti, introdurrei un'altra distinzione di carattere sociale. Proporrei cioè che, ove del vecchio impianto attraversato dalla ferrovia sia proprietario il coltivatore diretto, l'onere della recinzione debba ricadere per intero sull'Amministrazione delle ferrovie. Negli altri casi si dovrebbe adottare una soluzione perequativa, ripartendo a metà le spese della recinzione tra il proprietario e l'Amministrazione delle ferrovie; cioè l'Amministrazione delle ferrovie dovrebbe eseguire la recinzione, con il concorso per la metà della spesa del proprietario del fondo.

TERRANA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Comprendo le preoccupazioni espresse dalla Commissione Agricoltura, riprese poi da alcuni colleghi intervenuti. Tuttavia vorrei precisare che non si tratta di obbligare tutti i proprietari di terreni limitrofi alla ferrovia a costruire questa recinzione, ma soltanto coloro che esercitano una particolare attività. Accollare questo onere all'Azienda ferroviaria significherebbe non fare questa legge, perché dovremmo trovare la copertura per una spesa molto elevata; infatti l'Azienda dovrebbe recintare tutti i chilometri in cui scorrono le sue linee, oppure dovrebbe farsi carico di condurre una inchiesta per stabilire dove occorra la recinzione, cosa che determinerebbe una grande complicazione organizzativa.

Vi è una sproporzione tra il fatto limitato della responsabilità di coloro che gestiscono un'azienda di questo particolare tipo e la recinzione (come avviene per l'autostrada) per i 15 mila chilometri delle ferrovie statali e per entrambi i lati. Da un punto di vista economico generale sarebbe una soluzione sproporzionata.

Salvo approfondire alcuni aspetti, sarei d'accordo sulle proposte di modifica, in linea generale accettate anche dal Relatore. La proposta del relatore che indica quali siano i precisi destinatari della norma (i proprietari e non i conduttori) mi sembra accettabile. Comunque, si può approfondire la questione.

La eccezione sollevata, circa il fatto che i fondi preesistevano alla ferrovia, dev'essere approfondita, perché quando le ferrovie sono passate allo Stato molti problemi sono stati risolti secondo un indirizzo che è ormai superato dai tempi. Anche oggi abbiamo approvato gli articoli di una legge che — dobbiamo riconoscerlo obiettivamente — modificano alcuni concetti vecchi, su cui si basavano nel passato certe disposizioni. Le leggi di un tempo avevano una forte spinta privatistica ed oggi devono essere adeguate alle esigenze del mondo moderno e della collettività.

Nel nostro caso, purtroppo, non si tratta soltanto di questioni puramente economiche (se si trattasse soltanto di compensare danni economici saremmo più tranquilli), ma si tratta di salvaguardare vite umane. Il discorso quindi dev'essere portato a questo livello di maggiore responsabilità.

Come ha precisato il Relatore, del resto, obblighi precisi già esistono per i proprietari di aziende di questo tipo situate lungo la ferrovia. Nel caso che si verifichi un incidente vi è una responsabilità penale, oltre che civile, di coloro che hanno il dovere di custodire il bestiame, responsabilità che finisce con l'accumularsi sui custodi, con il solito sistema degli « stracci che saltano ». Sarebbe equo modificare tale situazione, evitando il verificarsi di questi incidenti e trasferendo tale responsabilità ai proprietari o ai gestori di queste aziende economiche.

Il problema delle nuove aziende. Nuove rispetto a quale momento? All'attuale o al momento dell'esproprio? Potrebbe darsi che il fatto nuovo si fosse verificato dopo l'istituzione della ferrovia. Non so fino a che punto converrebbe adottare questa distinzione partendo da oggi oppure, al limite, dal momento in cui è sopravvenuto il fatto nuovo.

Dico queste cose per affermare che possiamo certamente approfondire tutti i temi che sono stati sollevati, ma che seguire un solo punto di vista, senza tener conto delle varie implicazioni, ci porta davanti ad una serie di interrogativi.

Vorrei, dunque, da un lato insistere sulla legge, dall'altro, vedere le possibili modificazioni capaci di semplificare la questione, non rinunciando alla seria meditazione che i vari importanti aspetti del problema meritano.

CEBRELLI. Intervengo, onorevole Sottosegretario, proprio perché non sono convinto delle ragioni che ella porta. Intanto, mi pare giusto scarnificare il nostro discorso ed an-

dare al concetto del problema di fronte al quale ci troviamo: abbiamo 15 mila chilometri di ferrovia. Se dovessimo pensare di accollare allo Stato l'onere della recinzione per l'intera rete ferroviaria, potremmo fare a meno di approvare questa legge, perché non saremmo mai in grado di affrontare una tale operazione. Il fatto sostanziale, concreto, è dunque questo.

Allorché ci si invischia, invece, nei ragionamenti di diritto, di principio, ci si trova in una tale situazione contraddittoria da non sapere come uscirne. Come possiamo noi stabilire un diritto per un certo settore, senza prevederne uno corrispondente per l'altro ad esso legato? Come potremmo, ad esempio, fissare un principio per la strada ferrata che fosse diverso da quello in vigore per le autostrade? Ho veramente l'impressione che le questioni di diritto vengono richiamate a seconda della contingente convenienza. Il fatto cui si deve guardare, onorevole Sottosegretario, è quello relativo ai 15 mila chilometri di ferrovia, intorno ai quali occorre fare la recinzione.

Ed allora, lasciamo stare le questioni di diritto e vediamo di arrivare ad una soluzione.

Il disegno di legge non ci dice con chiarezza quand'è che vi è pascolo. Lei sa benissimo, onorevole Sottosegretario, come vanno le cose in Italia. Fatta una legge, vi è bisogno dell'interpretazione ad essa relativa. E nei confronti di un contadino, le cui condizioni di vita e di cultura sono quelle che sono, sappiamo bene cosa accade, ed in tutta la nazione. In caso di controversia, il contadino paga, subisce l'imperio della legge che, magari, interpretata in un'altra maniera, potrebbe evitargli certe spese. Stabiliamo, dunque, intanto, quando c'è pascolo, in che maniera c'è e cosa intendiamo per esso.

Quanto alla recinzione, come deve essere fatta? Nella legge non si precisa. Dunque, si può provvedere anche con due pali ed un fil di ferro...

Credo sia il caso di aprire a questo punto una parentesi.

Tutti questi ragionamenti sono stati già portati in quest'aula, ma non li avete voluti ascoltare. Ci troviamo ora di fronte ad argomentazioni controverse, contraddittorie, con un disegno di legge complesso, nei confronti del quale le Commissioni competenti, o esprimono parere contrario, o chiedono modificazioni. Come uscire da una tale situazione? Penso che la strada potrebbe essere quella di un comitato ristretto, cui si dia mandato di

esaminare tutti gli aspetti del problema, e senza pregiudizi di sorta. Comprendiamo benissimo che occorre garantire la sicurezza della strada ferrata; come sappiamo che chi utilizza un certo servizio pretende dai gestori dello stesso le garanzie del caso, non dal contadino.

Considerati tutti gli argomenti cui ho accennato e la loro complessità, credo sia il caso, onorevole Sottosegretario, di andare al comitato ristretto di cui ho parlato.

TERRANA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Vorrei dire all'onorevole Cebrelli che sono meno lontano di quanto lui creda da alcune preoccupazioni che ha espresso. Che vi sia un'esigenza di chiarezza nella legge in questione è cosa su cui non possono esservi dubbi. Riconosco le lacune del disegno di legge, tant'è vero che avevo pronte alcune modificazioni che non ho ancora proposto, dal momento che si era fermi sulla questione di principio: modificazioni anche rispondenti ad alcune delle osservazioni formulate dalle Commissioni e dal Relatore.

Mi riservo comunque, se si va al Comitato ristretto chiesto dall'onorevole Cebrelli — ed io non ho motivo di oppormi ad esso — di proporre le modificazioni in questione in quella sede.

MANCINI ANTONIO. Vorrei soltanto pregare i colleghi di cercare di elaborare un provvedimento con disposizioni di carattere generale e non estremamente dettagliate: la sua attuazione, in tutti i dettagli tecnici, sarà regolamentata in sede di emanazione delle norme di esecuzione.

IANNIELLO, *Relatore*. Mentre su alcuni dei rilievi formulati ho un'opinione divergente, altri mi sembrano molto apprezzabili.

Ritengo che un approfondimento delle questioni emerse nel corso della discussione, attraverso la nomina di un comitato ristretto, ci consentirebbe di arrivare ad una soluzione, ma solo se siamo d'accordo pregiudizialmente sull'opportunità di approvare il disegno di legge. L'alternativa di non approvarlo vanifica ogni altro sforzo della Commissione.

CEBRELLI. Era un'ipotesi discorsiva del Sottosegretario!

IANNIELLO, *Relatore*. Dobbiamo accettare, ripeto, il principio che questo provvedimento va approvato, altrimenti non è neppure il caso di nominare il comitato ristretto. Proporrei che nella nomina di tale comitato si tenessero presenti, oltre alla partecipazione delle varie parti politiche, le diverse opinioni che sono state espresse nel corso di questa discussione.

Ritengo che non si possa approvare una norma di rinvio, come ha sostenuto l'onorevole Mancini, perché un provvedimento che modifica un regolamento delle ferrovie dello Stato non può che contenere norme specifiche; tutt'al più possiamo demandare all'amministrazione delle ferrovie il compito di provvedere, nell'ambito del regolamento, all'emanazione delle norme interpretative.

PRESIDENTE. Pongo in votazione la proposta della nomina di un comitato ristretto, con l'incarico di procedere alla elaborazione di un nuovo testo da sottoporre, poi, alla Commissione.

(È approvata).

BELCI. Ritengo che sarebbe opportuno, al fine di abbreviare i tempi, che i lavori del Comitato ristretto si svolgessero con la partecipazione del Relatore della Commissione agricoltura.

PRESIDENTE. Sono d'accordo con la proposta dell'onorevole Belci. Mi riservo di nominare oggi stesso i componenti del Comitato ristretto, ai cui lavori sarà invitato a partecipare anche il Relatore della XI Commissione agricoltura, onorevole Sangalli.

Rinvio il seguito della discussione ad altra seduta.

La seduta termina alle 11,15.

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

Dott. GIORGIO SPADOLINI

L'ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

Dott. ANTONIO MACCANICO

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO