CAMERA DEI DEPUTATI N. 549-A

RELAZIONE DELLA X COMMISSIONE PERMANENTE

(TRASPORTI - POSTE E TELECOMUNICAZIONI - MARINA MERCANTILE)

(RELATORE **LOMBARDI RUGGERO**)

SUL

DISEGNO DI LEGGE

PRESENTATO DAL MINISTRO DEI TRASPORTI
(ANGELINI)

DI CONCERTO COL MINISTRO DEL TESORO
(ANDREOTTI)

E COL MINISTRO DELL'INDUSTRIA E COMMERCIO
(BO)

Presentato alla Presidenza l'11 novembre 1958

Delega al Governo ad attuare la revisione delle vigenti condizioni per il trasporto delle cose sulle ferrovie dello Stato

Presentata alla Presidenza il 27 marzo 1959

ONOREVOLI COLLEGHI ! — Il disegno di legge presentato dal Ministro dei trasporti, di concerto col Ministro del tesoro e dell'industria e commercio, richiede una delega legislativa per attuare la revisione delle condizioni per il trasporto delle cose sulle ferrovie dello Stato.

Le condizioni vigenti, per la cui modifica si domanda la delega, sono quelle approvate con regio decreto-legge 25 gennaio 1940, n. 9, ed, invero, il Ministro proponente avrebbe potuto non richiedere una delega legislativa e provvedere direttamente alle variazioni, in quanto a ciò è autorizzato dal predetto decreto legge 25 gennaio 1940 che concede autorizzazione a modificare le condizioni per il trasporto delle cose su ferrovia al Ministro per le comunicazioni e su materia molto più ampia di quanto il disegno di legge n. 549 richiede.

Valga, soprattutto la lettera *d*) dell'articolo 6 della legge 25 gennaio 1940, che autorizza il Ministro a modificare non solo le condizioni generali dei trasporti ma anche le tariffe.

Ha voluto tuttavia il Governo, con senso di opportunità democratica, richiedere al Parlamento nuova delega legislativa. Non era possibile provvedere con legge che codificasse le variazioni da apportare e ciò non solo perchè trattasi di materia di normale competenza del potere esecutivo, ma anche perchè si verte in cose di minuta tecnica su cui il potere legislativo non può che dare

indirizzi generali senza possibilità di utilmente addentrarsi nella formulazione delle singole disposizioni: vada rilevato che le condizioni e tariffe attualmente in vigore constano di 12 capi con 254 articoli; di 7 allegati e 15 appendici, ognuno con numerosi articoli, e il tutto compreso in un volume di 320 pagine che specifica tutte le varie condizioni per i trasporti delle cose sulle ferrovie.

* * *

La necessità della modifica delle condizioni di trasporto deriva necessariamente e urgentemente dalla variata situazione del servizio trasporto merci delle ferrovie dello Stato nei confronti della concorrenza dei trasporti merci su strada: mentre le ferrovie avevano quasi il monopolio per i trasporti di merci, assorbendo il 90 per cento di quel traffico, oggi le ferrovie assorbono appena il 30 per cento.

Le condizioni trasporto merci delle ferrovie dello Stato sono ancora quali si potevano concepire quando le ferrovie avevano quasi completo monopolio e non dovevano vincere la concorrenza dei privati trasportatori su strada. Quindi molte di quelle norme sono antiquate; non garantiscono l'utente e non gli danno le stesse facilitazioni e comodità che l'utente trova nei trasporti su strada; le formalità burocratiche per i trasporti su ferrovie dello Stato sono eccessive; il mancato adeguamento della legislazione ferroviaria interna a quella internazionale costituisce, anche questo, grave remora per l'acquisizione di traffico alle ferrovie.

Urgente è provvedere per mettere le ferrovie dello Stato nella condizione di poter meglio servire e quindi meglio produrre e ciò non concedendo privilegi a danno dei trasporti su strada ma mettendo le ferrovie dello Stato nella possibilità di modernizzare le antiquate e burocratiche condizioni di trasporto.

Il disegno di legge non richiede delega legislativa per modificazione di tariffe ma solo per le condizioni dei trasporti di cose e ciò è precisamente indicato nella relazione ministeriale e dalla precisa dizione dell'articolo 1 che limita la delega alla parte prima delle condizioni e tariffe per i trasporti delle cose sulle ferrovie dello Stato. La parte prima della legge 25 gennaio 1940, su cui la legge proposta all'approvazione del Parlamento inciderà, non riguarda le tariffe che, invece, sono trattate nella parte seconda delle predette condizioni e quindi escluse dalla delega.

* * *

In complesso, dalla dizione dell'articolo 2 del disegno di legge, l'indirizzo delle modifiche da effettuare viene limitato al criterio di superare taluni orientamenti rigidi, introducendo un effettivo spirito di correntezza e collaborazione con gli utenti; di adeguare, per quanto possibile in relazione alle norme del nostro diritto privato, la legislazione ferroviaria interna a quella internazionale e ciò seguendo quel processo di adeguamento che le Amministrazioni estere hanno in atto; di colmare talune lacune che danno luogo a contrastanti interpretazioni, sia in sede Amministrativa che in sede giudiziaria, sistemando più organicamente il testo di alcune norme e migliorandone la formulazione.

* * *

Il sottoscritto relatore, pure ritenendo che, per i motivi esposti e nei limiti richiesti, sia da approvare il disegno di legge, ha voluto tuttavia assumere notizie sulle principali modifiche che gli organi tecnici del Ministero dei trasporti intenderebbero sottoporre al Governo per la emanazione del decreto legislativo. Tali principali modifiche il sottoscritto ritiene utile accennare per miglior orientamento del Parlamento.

L'articolo 1 della legge attualmente in vigore stabilisce che l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato è obbligata ad eseguire tutti i trasporti dei quali sia richiesta e l'articolo 33, al paragrafo 2, stabilisce che l'assegnazione dei carri ferroviari deve essere fatta nell'ordine cronologico delle richieste: si tratta dell'obbligo legale a contrarre che è sorto dalla originaria posizione monopolistica e dalla natura di pubblico servizio e che non ha una giustificazione piena in una economia di mercato a libera concorrenza. Si dovrà correggere dando alla Amministrazione la possibilità, non di rifiutare, ma di dare la preferenza, nell'assegnazione del materiale da carico, ai trasporti destinati a percorrere maggiore distanza e, a parità di distanza, ai trasporti di maggiore peso o di più elevata tassazione secondo la articolazione delle tariffe. Si tratta di contemperare l'obbligo legale a contrarre con criteri economici e commerciali di gestione e basterà probabilmente modificare il paragrafo 2 dell'articolo 33.

Il sistema delle lettere di vetture disciplinato dalla legge 25 gennaio 1940, è quanto mai complicato e non rispondente alle esigenze moderne del traffico di merci. Per ve-

nire incontro ad esigenze di riservatezza commerciale, per seguire le evoluzioni in corso di sviluppo anche in sede internazionale, sarebbe opportuno modificare le norme degli articoli 15, 17, 19, dando agli utenti la possibilità di una lettera di vettura particolare avente le stesse funzioni di un titolo al portatore. Tale innovazione fornirebbe anche un valido strumento in favore delle ferrovie per l'acquisizione di traffico e per rendere possibili servizi comulativi ferroviari-marittimi, continentali ed extra-continentali e ciò anche adattando il documento di trasporto ferroviario alle caratteristiche di negoziabilità della polizza di carico. Sotto un profilo pratico sarebbe opportuno prevedere la possibilità di effettuare, con unico documento, più trasporti a carico della stessa merce con identici estremi di spedizione: si agevolerebbe il traffico ferroviario interno ed internazionale evitando laboriose operazioni ai transiti.

Si è sopra accennato a una modifica del paragrafo 2 dell'articolo 33. Altra modifica del disposto dell'articolo 33 è ritenuta opportuna dall'Amministrazione ferroviaria nel senso di riconoscere, in caso di insufficiente disponibilità di materiale rotabile, un diritto di precedenza a categorie di utenti raccordati o convenzionati. Ciò in funzione di interesse pubblico oltre che a esigenze di gestione economica ponendo gli utenti raccordati in condizione di rendere economicamente operanti i collegamenti dei raccordi e gli utenti convenzionati in grado di far fronte agli impegni contrattuali assunti con l'Amministrazione.

Sarebbe anche utile di disciplinare meglio la funzione delegata a Enti locali e di cui al paragrafo 6 dell'articolo 33.

Una modifica all'articolo 23, che concerne gli imballaggi, è ritenuta utile nel senso che gli imballaggi non devono essere solo in rispondenza alle esigenze obiettive di ogni trasporto ma anche in correlazione alle caratteristiche soggettive di ogni singola spedizione.

Continuando nella nostra esemplificazione, è da rilevare la necessità di variare l'articolo 34 che, con una strana inversione, dà all'utente la responsabilità del danno che può derivare se il carro messo a disposizione non è idoneo al genere di merci da trasportare, se non è pulito, se ha dei guasti. È assolutamente opportuno riportare l'Amministrazione alla normale responsabilità, e ai correlativi diritti, di ogni vettore.

Altra norma da modificare è quella dell'articolo 43 che stabilisce i termini di resa in tempi non più aderenti alla velocità dei traffici e degli scambi. Si tratta di dare un impegno di maggiore celerità nella esecuzione dei trasporti e ciò sia per i termini ordinari sia per i termini supplementari. Inoltre, agli effetti dei traffici internazionali, bisogna prevedere l'obbligo per l'Amministrazione ferroviaria, quando intenda valersi dei termini supplementari di resa, di far risultare sull'originale della lettera di vettura la durata effettiva dei termini supplementari.

Altra norma, la cui modifica agevolerebbe gli utenti, è quella relativa alle tasse di sosta in caso di giacenza delle cose su sede ferroviaria e all'arrivo contemporaneo di più spedizioni a carro diretto ad uno stesso destinatario (articoli 46 e 47). L'Amministrazione intende esonerare dalle tasse di sosta le spedizioni giacenti su sede ferroviaria a causa di motivi fortuiti o di forza maggiore e, quando si tratti di più carri per lo stesso destinatario, esonerare o ridurre le tasse di sosta secondo valutazione della potenzialità di scarico.

L'articolo 50 concerne la responsabilità degli speditori per dichiarazioni od imballaggi irregolari: l'Amministrazione ferroviaria vorrebbe esonerare dalle sopratasse per quelle ipotesi quando ci sia manifesta buona fede e non sia derivato danno all'Amministrazione.

L'anacronismo dell'articolo 58, che stabilisce il danno risarcibile in valori fissi a seconda del peso delle cose trasportate ed avariate o perdute nel trasporto, va modificato, nell'interesse degli utenti, stabilendo che l'Amministrazione dovrà pagare i danni in base alle fatture se queste hanno una data certa anteriore alla spedizione o in base ai prezzi correnti della merce avariata o perduta. Sembra al relatore che una norma del genere sia particolarmente idonea a facilitare, garantendo gli utenti, i trasporti di merci su ferrovia.

Altre modifiche di minor rilievo sono necessarie.

Il sottoscritto relatore ha voluto accennare alle principali perché il Parlamento abbia la possibilità di orientarsi concretamente sulla natura squisitamente tecnica della delega legislativa richiesta e del finalismo di adeguamento delle norme a moderne esigenze del traffico dei trasporti in concorrenza, e non in privilegio, con i privati trasportatori.

La Commissione a larga maggioranza ha votato in favore dell'approvazione del disegno di legge e il relatore ritiene che non mancherà l'approvazione anche da parte della Camera.

LOMBARDI RUGGERO, *Relatore*.

DISEGNO DI LEGGE
DEL MINISTERO

—

ART. 1.

Il Governo della Repubblica è delegato ad emanare, entro un anno dalla data di entrata in vigore della presente legge, un decreto, avente valore di legge ordinaria, in virtù del quale venga attuata una organica revisione delle norme contenute nella parte I, Condizioni, delle « Condizioni e tariffe per i trasporti delle cose sulle ferrovie dello Stato », approvate con regio decreto-legge 25 gennaio 1940, n. 9, con l'osservanza dei criteri precisati nell'articolo seguente.

Le norme di cui al precedente comma saranno da emanare con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del Ministro dei trasporti, di concerto con i Ministri del tesoro e dell'industria e commercio.

ART. 2.

La revisione di cui all'articolo 1 deve rispondere:

a) alla necessità di rielaborare le predette norme in relazione alle contingenze economiche ed alle mutate esigenze del traffico;

b) alla opportunità di abbandonare i residui criteri collegati alla originaria posizione monopolistica del vettore ferroviario, e di instaurare un maggiore spirito di correntezza e di collaborazione con gli utenti;

c) all'orientamento di adeguare, per quanto possibile e senza derogare alle norme del diritto italiano, le condizioni di cui all'articolo 1 alla legislazione ferroviaria internazionale.

DISEGNO DI LEGGE
DELLA COMMISSIONE

—

ART. 1.

Identico.

ART. 2.

Identico.